



# Le bilan *a posteriori* de la ligne Rhônexpress

En application de l'article L. 1511-6 du code  
des transports

Janvier 2026



Suivez l'actu !  
[sytral.fr](https://www.sytral.fr)

**rhônexpress**  
**SYTRAL**  
MOBILITÉS

**SYTRAL**  
MOBILITÉS

# Sommaire

<b>1 Introduction</b>	<b>4</b>
1.1 Les objectifs du bilan	5
1.2 Les données utilisées pour la réalisation du bilan	6
1.3 Le périmètre et les horizons d'analyse proposés dans le bilan	7
<b>2 Les objectifs et l'historique de la ligne Rhônexpress</b>	<b>8</b>
2.1 Les enjeux de la desserte de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry identifiés lors des études préalables	9
2.2 La desserte de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry avant Rhônexpress	11
2.3 Les objectifs de la ligne Rhônexpress	12
2.4 L'historique de la ligne Rhônexpress	13
2.5 L'évolution du contexte depuis l'enquête publique sur Rhônexpress en 2007	19
2.6 Les objectifs et l'historique de la ligne Rhônexpress – Synthèse	21
<b>3 Le service offert aux usagers de Rhônexpress</b>	<b>22</b>
3.1 Les caractéristiques de la liaison Rhônexpress	23
3.2 L'évolution du niveau de service par rapport à l'ancienne ligne 175 des Cars du Rhône	25
3.3 La comparaison de l'offre constatée en 2014 avec les prévisions	29
3.4 Les évolutions de l'offre entre 2014 et 2024	32
3.5 Les évolutions des autres offres de transports collectifs entre Lyon et l'aéroport entre 2010 et 2024	37

3.6 La desserte de l'aéroport en voiture et en taxi entre 2015 et 2024	41
3.7 Le service offert aux usagers de Rhônexpress – Synthèse	45
<b>4 L'analyse de l'usage</b>	<b>46</b>
4.1 La fréquentation de la ligne Rhônexpress	47
4.2 L'évolution de l'usage par rapport à l'ancienne ligne 175 des Cars du Rhône	49
4.3 La comparaison de la fréquentation constatée en 2014 et en 2019 avec les prévisions	52
4.4 L'usage des autres offres de transports collectifs entre Lyon et l'aéroport depuis 2010	55
4.5 La desserte de l'aéroport par les différents modes de déplacement	56
4.6 L'analyse de l'usage – Synthèse	59
<b>5 L'analyse des coûts liés à l'opération Rhônexpress</b>	<b>60</b>
5.1 La comparaison des coûts d'investissement réellement engagés et prévus	61
5.2 La comparaison des coûts de fonctionnement réellement engagés et prévus	63
5.3 Le financement de l'investissement et du fonctionnement	65
5.4 L'analyse des coûts liés à l'opération Rhônexpress – Synthèse	67
<b>Conclusion : les enseignements du bilan <i>a posteriori</i> de la ligne Rhônexpress</b>	<b>68</b>
<b>Glossaire</b>	<b>71</b>
<b>Table des matières</b>	<b>72</b>

# 1 Introduction

L'article L. 1511-6 du code des transports prévoit que les grands projets de transport réalisés avec le concours de financements publics doivent faire l'objet d'un « *bilan des résultats économiques et sociaux* » par le maître d'ouvrage trois à cinq ans après leur mise en service. Les projets d'infrastructures de transport ferroviaire sont notamment considérés comme des grands projets de transports (article R. 1511-2 du code des transports). La liaison Rhônexpress, entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, constitue ainsi un grand projet de transport au sens du code des transports.

Le « bilan LOTI » a pour principal objectif de comparer les effets du projet observés après sa mise en service aux objectifs initiaux du projet figurant dans l'évaluation *a priori*. Le bilan LOTI de la liaison Rhônexpress est organisé autour de 4 axes :

- les objectifs et l'historique de l'opération Rhônexpress,
- le service offert aux usagers de Rhônexpress,
- l'usage de Rhônexpress, des autres offres de transports collectifs et de la voiture,
- les coûts liés à l'opération Rhônexpress.

Son contenu a été élaboré selon les recommandations du Cerema<sup>(1)</sup>. Il a toutefois été adapté, d'une part, **aux objectifs spécifiques assignés à une ligne de tramway desservant uniquement la plateforme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry** (aéroport, gare TGV et salariés de la plateforme) sans proposer de desserte locale et, d'autre part, **aux données disponibles pour réaliser ce bilan quinze ans après la mise en service de Rhônexpress**.



Crédit photo : Nicolas Robin (2017)

(1) Cerema, *Évaluation a posteriori des transports collectifs en site propre : Note méthodologique*, 2015 (<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/16252/evaluation-a-posteriori-des-transports-collectifs-en-site-propre-tcsp-note-methodologique>)

# 1.1 Les objectifs du bilan

Le bilan LOTI de la ligne Rhônexpress poursuit plusieurs objectifs :

- Il décrit l'opération telle qu'elle a été conçue lors des études préalables et pointe les différences avec la liaison Rhônexpress effectivement mise en œuvre, aussi bien en termes d'investissements réalisés que de niveau de service proposé aux usagers (fréquence de passage, tarification, temps de parcours, etc.).
- Il recense les principales évolutions susceptibles d'avoir influencé l'offre de transport et les pratiques de déplacement, indépendamment de la mise en service de Rhônexpress : croissance du trafic de passagers à l'aéroport et la gare TGV de Lyon Saint-Exupéry, grandes opérations d'aménagement, dynamiques démographiques et économiques dans l'Est Lyonnais, etc.
- Il analyse les évolutions des pratiques de déplacements observées pendant une période allant de la situation avant travaux jusqu'à quinze ans après la mise en service de l'opération (voir p. 7), et il les compare aux évolutions prévues lors des études préalables.

- Il présente le **bilan financier** des investissements réalisés, de l'exploitation de Rhônexpress et de la maintenance des infrastructures et du matériel roulant, et il le compare aux prévisions financières qui figurent dans les études préalables.

Le bilan LOTI de la ligne Rhônexpress ne propose **pas de calcul a posteriori de la rentabilité socio-économique de l'opération**, en raison de l'indisponibilité des données initiales et des hypothèses retenues pour effectuer le calcul socio-économique lors des études préalables à la déclaration d'utilité publique (DUP). À ce calcul a été substitué une analyse du coût du trajet et du temps de parcours pour les passagers de l'aéroport et de la gare TGV, sur la liaison entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, pour les trois principaux modes d'accès (Rhônexpress, voiture, taxi). Cette analyse s'est conclue par le calcul d'une valeur du temps « révélée » par les parts modales observées et sa comparaison avec les hypothèses retenues dans les prévisions de fréquentation.



Crédit photo : Fabien Jacob (2012)

## 1.2 Les données utilisées pour la réalisation du bilan

Plusieurs objectifs du bilan LOTI visent à **comparer Rhônexpress après sa mise en service aux objectifs initiaux de l'opération et aux prévisions figurant dans les études préalables**. Le dossier d'enquête publique préalable à la DUP est la référence habituellement mobilisée pour effectuer ces comparaisons. Les recherches documentaires effectuées auprès des services d'archives du Département du Rhône (concedant de Rhônexpress jusqu'au 31 décembre 2014), de la Métropole de Lyon (compétences en matière de transports transférées par le Département du Rhône à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015) et de SYTRAL Mobilités (gestionnaire de Rhônexpress depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015), pour les besoins du présent bilan, ont permis de retrouver **le rapport remis par le commissaire-enquêteur après l'enquête publique préalable à la DUP de Rhônexpress**, organisée en octobre 2007, et **la déclaration d'utilité publique prononcée par la préfecture du Rhône**, en juillet 2008, mais pas le dossier présenté lors de cette enquête publique.

Le contrat de concession, signé par le Département du Rhône et le groupement Rhônexpress en mars 2007, stipule que le concessionnaire prend en charge l'élaboration du dossier d'enquête publique. **Les comparaisons avec les études préalables se sont donc principalement appuyées sur le contrat de concession et ses annexes**, dont le contenu a été supposé proche du dossier d'enquête publique, et sur la réponse remise par le groupement Rhônexpress lors de l'appel d'offres pour la concession en 2006. Parmi les annexes mobilisées pour réaliser les analyses proposées dans le présent bilan, peuvent être citées : l'avant-projet (annexe 1), les modalités et les conditions de financement du projet (annexe 6), les exigences de qualité de service (annexe 10) et la note de présentation des résultats de l'enquête trafic (annexe 11).

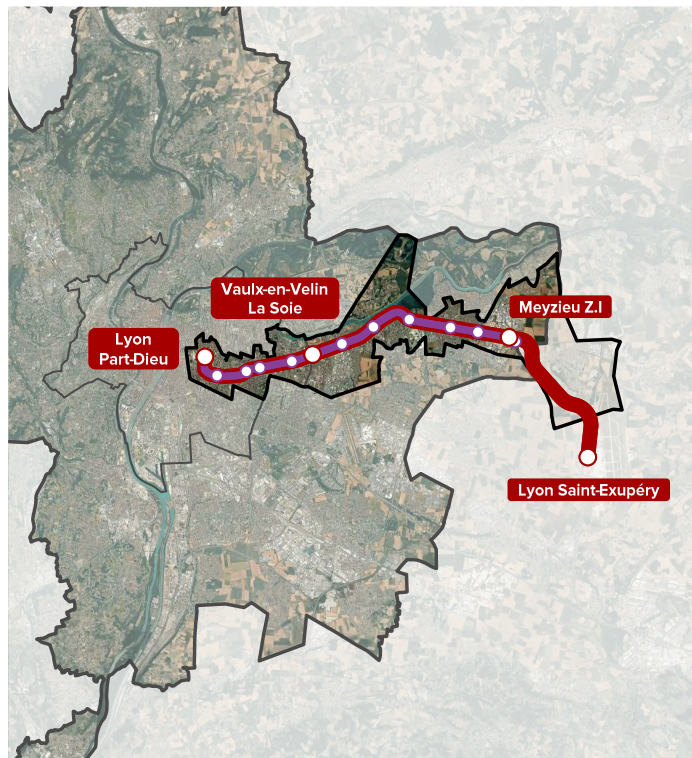
**La convention relative à l'utilisation du domaine public départemental en vue de la réalisation d'une infrastructure de transport ferroviaire de type tramway**, signée par le Département du Rhône et le SYTRAL en 2004, a également été utilisée pour analyser les dépenses d'investissement et de fonctionnement supportées par le SYTRAL dans le cadre de ce projet.

Les évolutions du projet jusqu'à sa mise en service, puis les effets observés pendant l'exploitation de Rhônexpress, ont principalement été appréciés à partir des documents suivants :

- **les avenants** de la convention entre le Département du Rhône et le SYTRAL (avenants n°1, 2 et 3) et du contrat de concession (avenants n°1, 2, 3 et 4),
- **les rapports annuels de Rhônexpress de 2011 à 2024** et leurs annexes (en particulier l'annexe3 relative aux enquêtes annuelles de satisfaction),
- **les comptes de charges et de produits de 2011 à 2024** transmis par l'exploitant de Rhônexpress,
- **plusieurs enquêtes spécifiques** réalisées auprès des clients de Rhônexpress, des passagers de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry ou de la gare TGV, des salariés de la plateforme aéroportuaire, des habitants de la Métropole de Lyon.

# 1.3 Le périmètre et les horizons d'analyse proposés dans le bilan

## Périmètres d'analyse mobilisés dans le bilan



- ▨ Périmètre commun à Rhônexpress et à T3
- ▨ Lyon / Villeurbanne
- ▨ Métropole de Lyon

Source : SYTRAL Mobilités (2025)

## Dates-clés du bilan de la ligne Rhônexpress



Le bilan de la liaison Rhônexpress s'intéresse au corridor au sein duquel circule la liaison Rhônexpress, en particulier **le périmètre commun avec la ligne de tramway T3** (pas d'arrêt intermédiaire de Rhônexpress avant son terminus à Lyon Saint-Exupéry au-delà de ce périmètre commun). Ce périmètre s'étend sur **une partie du 3<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon et les communes de Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Décines, Meyzieu, Jonage et Pusignan**.

Certaines analyses sont conduites sur des périmètres plus étendus (à l'échelle de la Métropole de Lyon, par exemple) ou en s'intéressant à des populations particulières (les habitants de Lyon et de Villeurbanne, par exemple).

La période d'analyse va de 2005 (situation avant travaux) à 2024 (année complète la plus récente). **Le bilan s'intéresse particulièrement à l'année 2014**, qui est l'horizon auquel les prévisions de fréquentation ont été réalisées. Selon les thématiques analysées dans le bilan, d'autres périodes d'analyse sont proposées :

- des comparaisons entre l'ancienne ligne 175 en 2005 et Rhônexpress en 2014 (pour le service offert aux usagers et la fréquentation),
- des évolutions entre 2014 et 2019 pour apprécier les tendances à l'œuvre avant la crise sanitaire (pour la fréquentation de Rhônexpress ou le trafic de passagers à l'aéroport et à la gare TGV, par exemple),
- la situation en 2024, pour situer le niveau actuel par rapport à une année de référence antérieure à 2019 (pour la tarification, la fréquentation de Rhônexpress, le trafic de passagers à l'aéroport et à la gare TGV ou le prix du péage et du stationnement pour aller à Lyon Saint-Exupéry, par exemple).

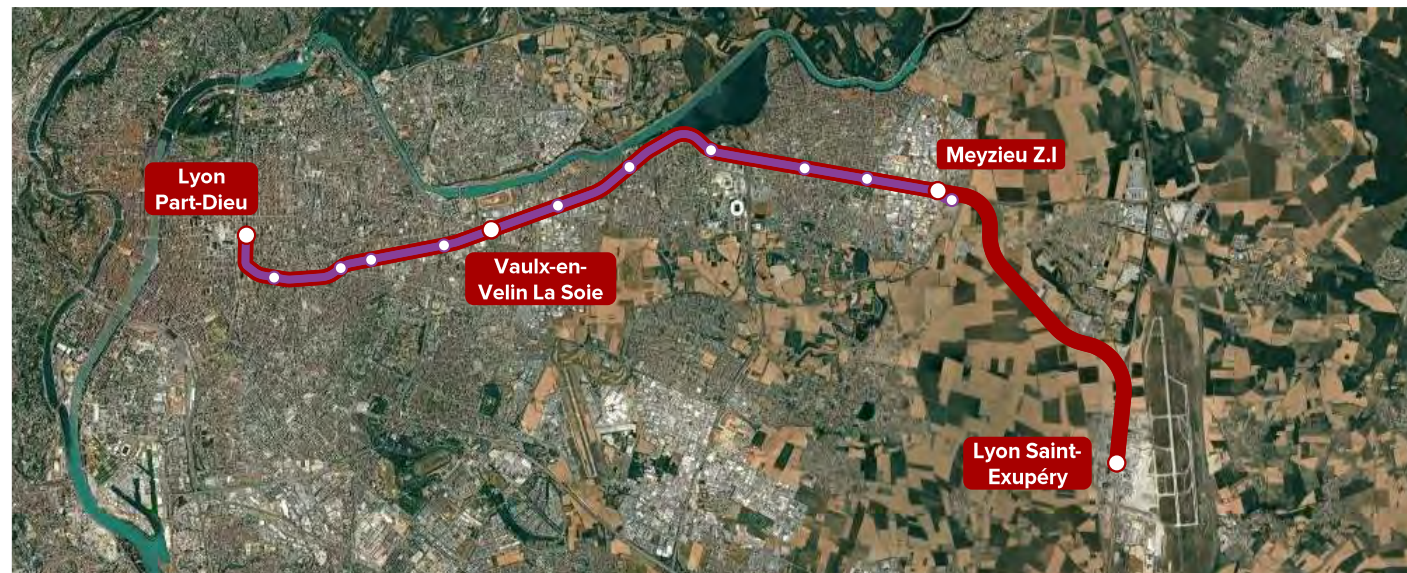
# 2 Les objectifs et l'historique de la ligne Rhônexpress

T3 et Rhônexpress – Station Gare Part-Dieu Villette



Crédit photo : Maxime Brochier (2017)

Vue aérienne du tracé des lignes T3 et Rhônexpress



Source : SYTRAL Mobilités (2025)

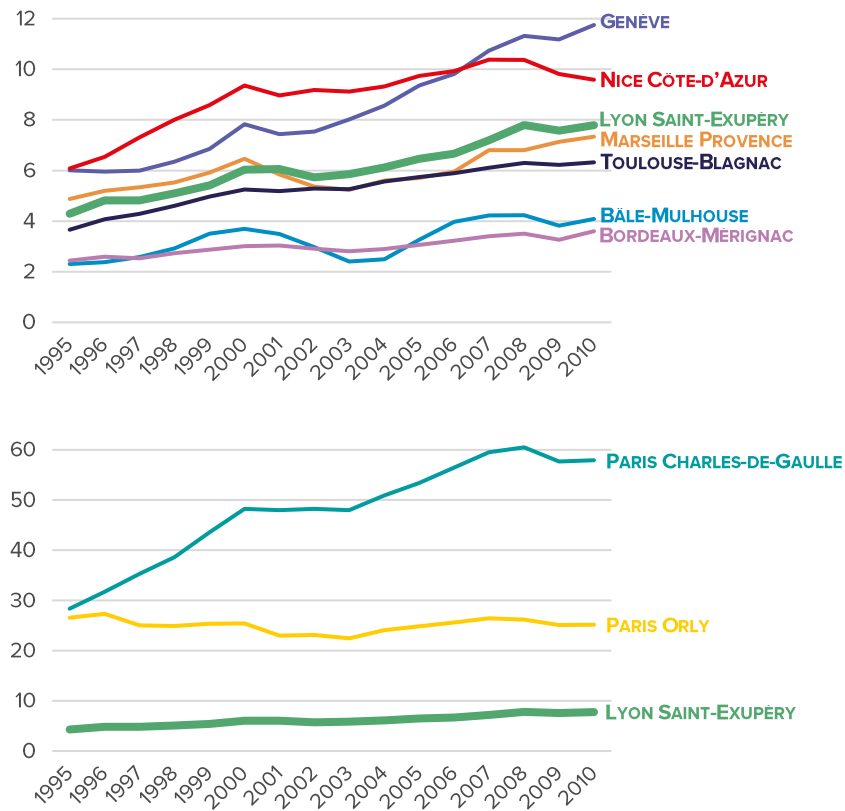
Rhônexpress est la ligne de tramway express qui relie Lyon Part-Dieu à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry. Longue de 22 kilomètres, elle circule en tronc commun avec la ligne de tramway T3 du réseau TCL entre les stations « Gare Part-Dieu Villette » et « Meyzieu Z.I » (15 kilomètres). Outre ces 2 stations, elle dessert également « Vaulx-en-Velin La Soie » et « Aéroport Lyon Saint-Exupéry ».

Cette deuxième partie du bilan rappelle les enjeux de la desserte de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry et les objectifs de Rhônexpress, tels qu'ils ont été identifiés lors de l'enquête publique. Elle décrit également les évolutions de cette liaison entre les études préalables (1998-2007), sa réalisation (2008-2010) et sa mise en exploitation (depuis août 2010), ainsi que les interactions fortes entre l'opération Rhônexpress et le projet de ligne T3. Elle rappelle enfin le développement du corridor commun à ces deux lignes, marqué notamment par la réalisation de grands projets d'aménagement le long de l'axe (Part-Dieu, Carré de Soie, Parc Olympique Lyonnais, etc.).

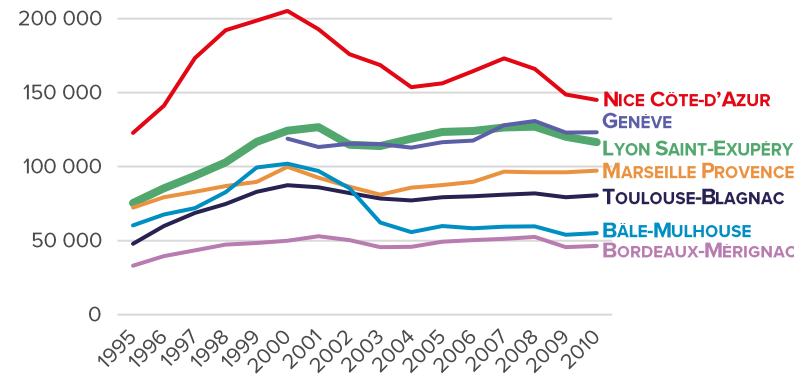
# 2.1 Les enjeux de la desserte de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry identifiés lors des études préalables

Une stratégie de développement de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry inscrite depuis le début des années 1990 dans les documents de planification territoriale de l'agglomération et de l'État

Évolution du nombre annuel de passagers transportés (en millions), pour plusieurs aéroports français



Évolution du nombre annuel de mouvements commerciaux d'avions, pour plusieurs aéroports français



Source : DGAC

L'aéroport Lyon Saint-Exupéry<sup>(1)</sup> est une porte d'entrée de l'agglomération lyonnaise et de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Son développement est une orientation stratégique identifiée dans plusieurs documents de planification territoriale :

- Le projet d'agglomération « Lyon 2010 », élaboré par les collectivités locales et traduit dans le Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise adopté en mai 1992, préconise de « créer un pôle d'affaires lié à la plateforme multimodale de Satolas ». L'inauguration de la gare TGV, en juillet 1994, contribue à cet objectif d'intermodalité.
- La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise de 2006, élaborée par l'État, affirme la volonté de « favoriser le développement de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry afin de conforter son rôle de plate-forme de trafic international pour le Grand Sud-Est », « en cohérence et en complémentarité » avec les aéroports concurrents (Genève et Marseille-Provence).

Le développement de Lyon Saint-Exupéry permettrait également de rééquilibrer le trafic aérien de passagers sur le territoire français (notamment sur les vols long courrier), concentré dans les aéroports de Paris – Charles de Gaulle et d'Orly.

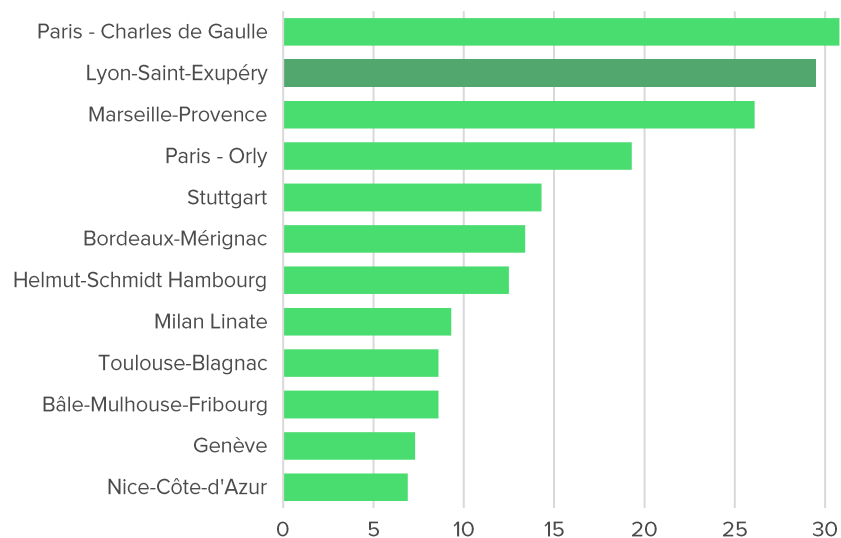
<sup>(1)</sup> Appelé aéroport Lyon-Satolas jusqu'en 2000.

Sources : Insee – Fréquentation de passagers (1995-2010), Eurostat – Fréquentation de passagers (1995-2010)

# 2.1 Les enjeux de la desserte de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry identifiés lors des études préalables

## Lyon Saint-Exupéry, un aéroport éloigné du centre-ville de Lyon

Distance aéroport – centre-ville<sup>(1)</sup> (en kilomètres, par l'itinéraire le plus court), pour plusieurs aéroports français et européens



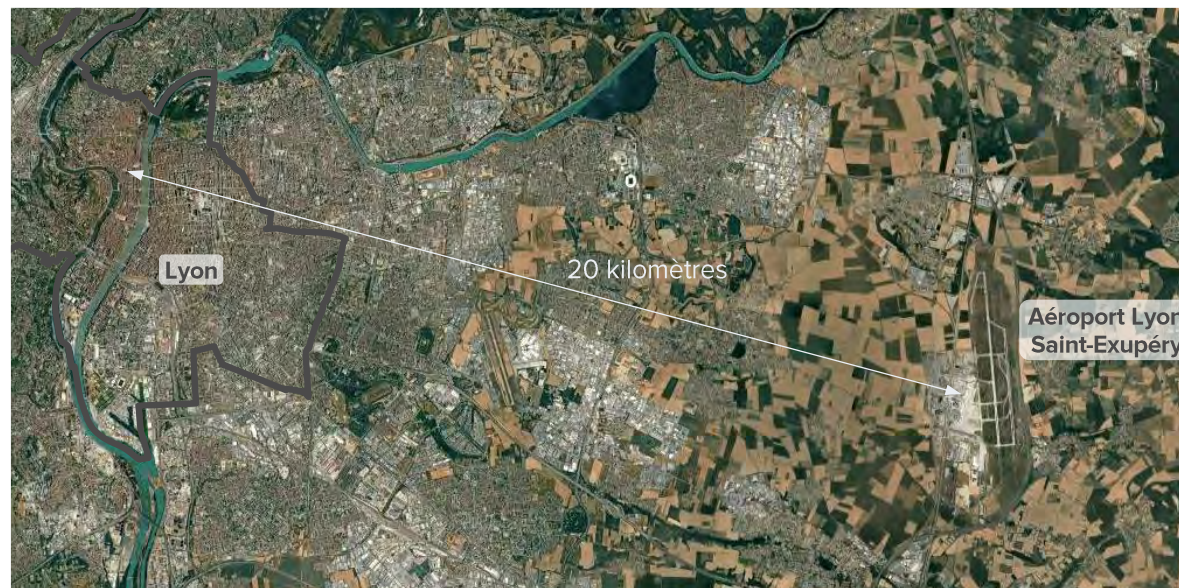
Source : OpenStreetMap (2025)

<sup>(1)</sup> Mesure de la distance à partir de la mairie centrale (correspondant au point de localisation du centre-ville)

L'aéroport se situe à 29,5 kilomètres du centre-ville de Lyon (itinéraire le plus court depuis l'Hôtel de Ville). Il est un des plus éloigné parmi les aéroports français et européens comparables en termes de fréquentation (et les aéroports de Paris – Charles de Gaulle et d'Orly).

**La desserte de l'aéroport, éloigné du centre-ville de Lyon, est donc un enjeu fort pour assurer son développement.** Le besoin de proposer « une desserte performante entre l'aéroport et le centre-ville de Lyon » est inscrit dans la DTA en 2006 (« Une desserte cadencée entre La Part-Dieu et la plate-forme sera assurée par le projet LESLYS »), il est même identifié dès la fin des années 1980 dans le projet d'agglomération « Lyon 2010 » (« hypothèse d'une ligne directe de transport en commun : Part-Dieu/Satolas »).

Distance à « vol d'oiseau » entre l'Hôtel de Ville de Lyon et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry



Source : OpenStreetMap (2025)

# 2.2 La desserte de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry avant Rhônexpress

Car de la ligne 175 à Lyon Part-Dieu



Crédit photo : Smiley.toerist – licence CC BY-SA (2008)

Cars du réseau Satobus à Lyon Saint-Exupéry



Crédit photo : JF Marin

Jusqu'à la mise en service de Rhônexpress en 2010, une desserte par une ligne de car du Département du Rhône entre le centre-ville de Lyon et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry

Fiche horaire de la ligne 175 entre Lyon et l'aéroport Saint-Exupéry en 2000

Comptoir SATOBUS  
Hall Central niveau 1

### NAVETTE AEROPORT LYON - SATOLAS

Horaires de passage : Lyon vers Satolas			Horaires de passage : Satolas vers Lyon				
Lyon Perrache	00	20	40	Satolas	00	20	40
Jean Macé	05	25	45	Mermoz-Pinel	15	35	55
Part-Dieu	15	35	55	Grange-Blanche	20	40	00
Grange-Blanche	25	45	05	Part-Dieu	30	50	10
Mermoz-Pinel	30	50	10	Satolas	45	05	25
Satolas	45	05	25				

**Premier départ Lyon Perrache : 6 H.**  
Un départ toutes les 20 minutes  
**Dernier départ Lyon Perrache : 21 H.**

**Premier départ Satolas : 6 H.**  
Un départ toutes les 20 minutes  
**Dernier départ Satolas : 23 H.**

Prévoyez les aléas de circulation. Nos conducteurs peuvent être amenés à adapter leur itinéraire aux conditions de circulation dans Lyon.

**TARIFS au 01/01/2000**

- Ticket simple : 49,50 F
- Ticket aller-retour : 88,00 F de retour est valable 2 mois à partir de la date d'émission du billet
- Ticket enfant 4/12 ans : 25,00 F
- Ticket jeune 12/25 ans : 37,00 F
- Ticket Rhône Pass : 54,00 F (valable pour un trajet simple sur la navette Satobus et un déplacement d'une heure en correspondance sur le réseau TCL)

**INFORMATIONS**

ALLO TCL : 04 78 71 70 00  
SATOBUS : 04 72 68 72 17  
ALLO Transport Public 69 : 04 72 61 72 61 (du lundi au samedi : 7 h 30 - 18 h 30)

**Horaires du 01.01.2000 au 31.12.2000**

Avant la mise en service de Rhônexpress, la desserte de l'aéroport était assurée par la ligne 175 des Cars du Rhône (Navette Gares – Aéroport), organisée par le Département. Elle desservait 5 arrêts : Perrache, Part-Dieu, Grange-Blanche, Mermoz-Pinel (et Jean Macé, seulement dans le sens vers l'aéroport). Cette ligne faisait partie du réseau de lignes Satobus, qui relie l'aéroport Lyon Saint-Exupéry aux principales agglomérations de l'ex-Région Rhône-Alpes (Annecy, Aix-les-Bains, Chambéry, Grenoble, Saint-Étienne, Valence, Vienne et Eurexpo lors de manifestations).

Principales caractéristiques de la ligne 175

<b>LONGUEUR DE LA LIGNE</b>	36 km
<b>NOMBRE DE STATIONS</b>	5 (vers Lyon) 6 (vers l'aéroport)
<b>CONNEXIONS AVEC LE RÉSEAU DE MÉTRO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="background-color: red; color: white; padding: 2px;">M A</span> Perrache</li> <li><span style="background-color: red; color: white; padding: 2px;">M B</span> Part-Dieu Jean Macé</li> <li><span style="background-color: red; color: white; padding: 2px;">M D</span> Grange-Blanche Mermoz-Pinel</li> </ul>

Source : Enquête trafic SEMALY (2006), OpenStreetMap (2025)

## 2.3 Les objectifs de la liaison Rhônexpress

Les motifs et considérations qui justifient le caractère d'intérêt général de Rhônexpress figurent dans le rapport de déclaration d'utilité publique de la préfecture du Rhône, qui reprend les objectifs et les avantages de l'opération :

- Le projet doit « *augmenter la performance générale du réseau de transport collectif* ». La ligne Rhônexpress propose **une liaison directe entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry**, avec **un temps de parcours inférieur à 30 minutes** (dont un temps de parcours inférieur à 19 minutes entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu Z.I), sur **une large amplitude horaire** (de 5h à minuit) et avec **des horaires cadencés** (un passage toutes les 15 minutes entre 5h30 et 21h30, toutes les 30 minutes au-delà).
- Cette liaison en transports collectifs avec l'agglomération lyonnaise doit **participer au développement de l'aéroport** (création d'un doublet de pistes, sur les réserves foncières disponibles à l'ouest de la gare TGV, inscrite dans l'avant-projet de plan masse de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry de 1999) **et à son attractivité** (implantation des vols à bas prix ou hausse à venir de la fréquentation de la gare TGV, par exemple).
- Elle contribue à l'objectif, inscrit dans la DTA, de « *valoriser la situation géostratégique de la métropole avec des infrastructures et des services de transport qui garantissent une bonne accessibilité* ».

- **L'opération est respectueuse de l'environnement**, en substituant une ligne de car par une ligne de tramway (traction électrique) et en favorisant le report modal depuis la voiture particulière, **et des populations** (circulation en site propre intégral sur les sections où la vitesse de Rhônexpress est la plus élevée).
- **Le projet est économiquement avantageux**, car il maintient l'opportunité d'une desserte future du Nord-Isère qui emprunterait le tracé du CFEL (Chemin de Fer de l'Est Lyonnais), il participe à l'image positive de l'agglomération lyonnaise et les travaux génèrent des retombées financières pour l'économie locale.

Mise en service du terminus Aéroport Lyon Saint-Exupéry



Crédit photo : Luc Benevillo (2011)

# 2.4 L'historique de la ligne Rhônexpress

Un projet imaginé à la fin des années 1990 par le Département du Rhône, la Communauté urbaine de Lyon et le SYTRAL, dans le cadre des réflexions sur la valorisation de l'emprise de l'ancien Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL)

**Oct. 1997** Plan de déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise  
*Préserver l'emprise du CFEL pour une utilisation future par les transports collectifs*  
*Réaliser une ligne forte de surface (tramway ou trolleybus) entre Meyzieu et Part-Dieu (axe A9)*

**Juin 1998** Comité constitué du Département du Rhône, de la Communauté urbaine de Lyon et du SYTRAL  
*Réserver l'emprise du CFEL aux transports en commun, aux cyclistes et aux piétons*  
*Desservir l'aéroport de Lyon*

**Fév. 2001 (Département du Rhône)** Engagement de deux projets de tramway empruntant une infrastructure commune  
*Réaliser une ligne express entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry (Département du Rhône)*

**Janv. 2002 (SYTRAL)** *Réaliser une ligne urbaine entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu Z.I (SYTRAL)*

**Mars 2002** Lancement de la mise en œuvre opérationnelle de la liaison entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport

**Mai 2002** Engagement de l'opération entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu Z.I

La liaison Rhônexpress a été définie entre octobre 1998 et février 2001, à l'issue d'une démarche pour étudier la création d'une nouvelle desserte en transports en commun sur l'emprise du CFEL, propriété du Département du Rhône.

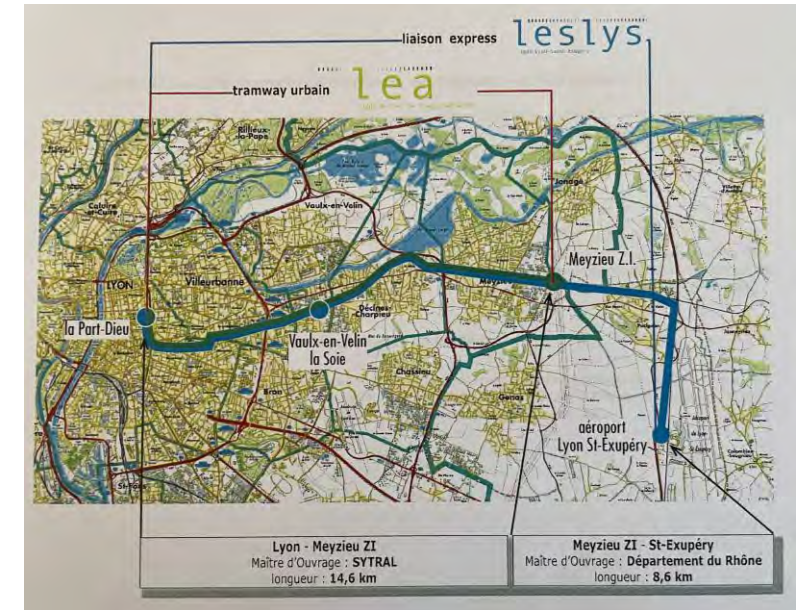
Cette démarche a été pilotée par un comité constitué du Département du Rhône, de la Communauté urbaine de Lyon et du SYTRAL. Elle s'inscrit dans le cadre défini par le Plan de déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise, adopté en octobre 1997, qui identifie l'emprise du CFEL comme un atout à mettre en valeur : « un accès direct au cœur de l'agglomération » qui « doit être préservée et utilisée prioritairement pour les transports en commun », avec l'objectif de « renforcer les tissus urbains traversés ». La liaison entre Meyzieu et Part-Dieu est également considérée comme une des 11 lignes fortes du réseau de surface (axe A9), à réaliser en tramway ou en trolleybus.

Le comité propose, à l'issue de ses travaux, de réaliser une infrastructure de transport ferroviaire, sur laquelle circuleront deux services de tramway distincts :

- un service express reliant Lyon Part-Dieu à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry (LESLYS), avec 2 arrêts intermédiaires (Vaulx-en-Velin La Soie et Meyzieu Z.I), organisé par le Département du Rhône,

- un service omnibus entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu Z.I (LEA), avec 7 arrêts intermédiaires, organisé par le SYTRAL.

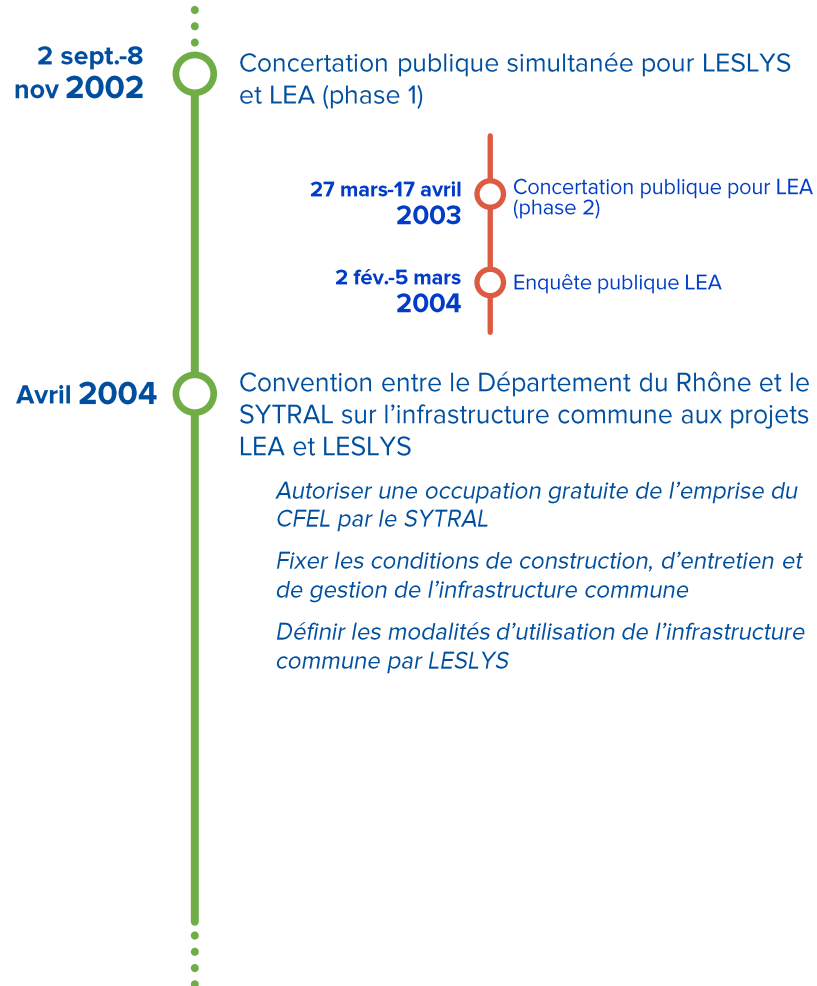
Tracé des projets de tramway express du Département du Rhône et de tramway urbain du SYTRAL



Source : Dossier de concertation LESLYS (2002)

## 2.4 L'historique de la ligne Rhônexpress

Un projet avec une infrastructure adaptée à la circulation de deux services différents entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu Z.I. et des modalités spécifiques pour permettre son utilisation par deux exploitants différents



**La ligne de tramway express (LESLYS) et la ligne de tramway urbaine (LEA) sont des projets distincts**, conduits chacun par leur maître d'ouvrage respectif (Département du Rhône pour LESLYS et SYTRAL pour LEA). Il existe toutefois **des interactions fortes entre les deux projets** :

- L'économie du projet LESLYS serait modifiée significativement sans la réalisation de LEA (réalisation, entretien et exploitation de l'ensemble du linéaire par le seul Département du Rhône).
- Le projet LEA, qui occupe l'emprise du CFEL mise à disposition par le Département du Rhône, serait différent sans l'exploitation conjointe avec LESLYS.

**Les deux projets progressent simultanément**, pour optimiser les calendriers des travaux et maîtriser les coûts. Les concertations sur LESLYS et sur LEA (première phase) sont menées conjointement, entre septembre et novembre 2002.

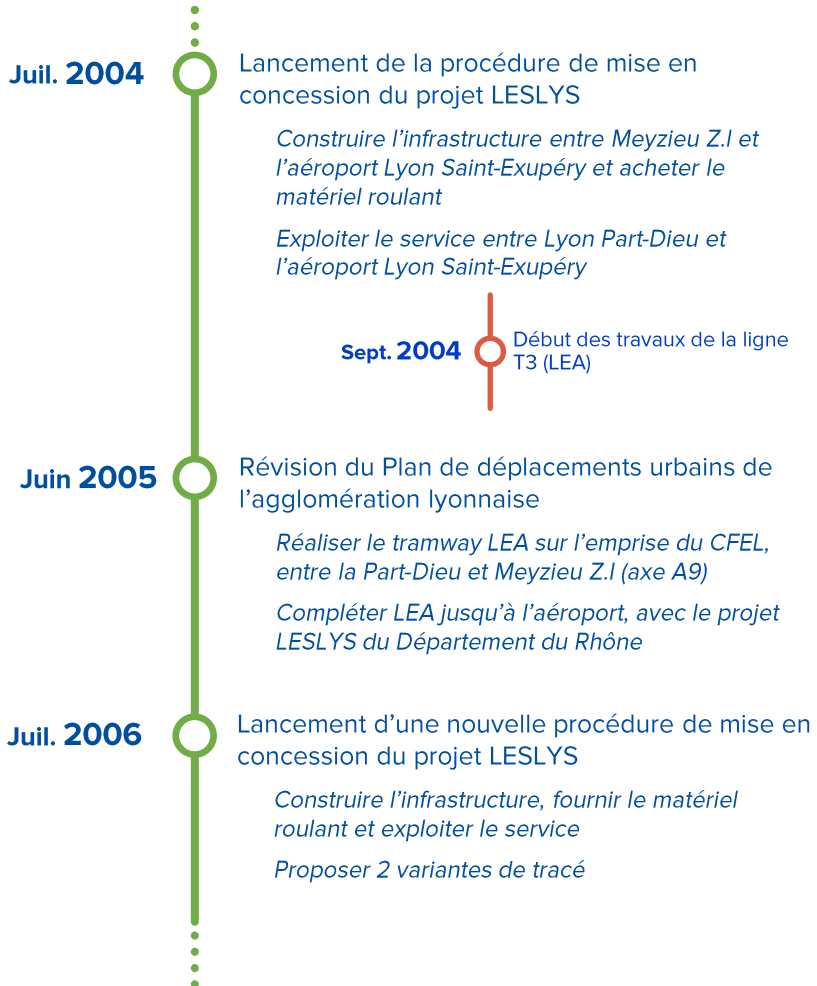
Le Département du Rhône et le SYTRAL signent en avril 2004 **une convention, qui définit les conditions de réalisation, d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure commune aux projets LEA et LESLYS** (entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu Z.I).

1. Le Département autorisera le SYTRAL à occuper gratuitement le domaine public du CFEL entre la rue Paul Bert (Lyon 3<sup>e</sup>) et Meyzieu ZI pour réaliser et entretenir l'infrastructure commune.
2. L'infrastructure réalisée sous la maîtrise d'ouvrage du SYTRAL (ci-après dénommée "l'Infrastructure Commune") comprendra l'ensemble des installations et équipements fixes nécessaires à la réalisation et à l'exploitation des services omnibus et express dans le périmètre des transports urbains, c'est-à-dire depuis le terminus de la Part Dieu jusqu'à la station de Meyzieu ZI. Il est précisé que les quais dédiés au service express dans les stations de la Part Dieu, La Soie et Meyzieu ZI seront incluses dans l'Infrastructure Commune. Les installations d'entretien, de maintenance et de remisage du matériel roulant ("Atelier-Dépôt") pourront être incluses dans l'Infrastructure Commune si les Parties le décident conjointement, en application de l'article 3.3 ci-dessous.
3. Le SYTRAL prendra en charge le financement de l'Infrastructure Commune. Il assurera les réservations techniques et fonctionnelles permettant l'exploitation du service express dans les conditions définies ci-dessus.
4. Le SYTRAL sera réputé propriétaire de l'Infrastructure Commune pour la durée de la présente convention.
5. Le Département du Rhône et/ou son délégataire prendront en charge le financement des adaptations et extensions de l'Infrastructure Commune directement nécessaires à la création du service express.
6. Le SYTRAL sera responsable de l'entretien et de l'exploitation de l'Infrastructure Commune pendant la durée de la présente convention.
7. Les coûts d'entretien de l'Infrastructure Commune seront pris en charge par les autorités responsables de l'organisation des services, et/ou par les exploitants respectifs desdits services, au prorata du nombre de sillons utilisés par chaque service sur l'Infrastructure Commune.
8. Les deux autorités organisatrices de transport s'engagent à coordonner les politiques commerciales du service express et du service omnibus.

Source : Convention sur l'infrastructure commune aux projets LEA et LESLYS (2004)

## 2.4 L'historique de la ligne Rhônexpress

Un décalage du calendrier du projet, le Département du Rhône n'ayant pas la compétence pour organiser un service ferroviaire, et l'abandon d'une première procédure de mise en concession de LESLYS



En juillet 2004, le Département du Rhône lance **une procédure de mise en concession qui a pour objet :**

- **la construction de l'infrastructure ferroviaire entre Meyzieu Z.I et l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry,**
- **la fourniture du matériel roulant,**
- **l'exploitation de LESLYS.**

Des interrogations des candidats sur l'opportunité d'utiliser l'emprise du CFEL et des évolutions de l'environnement du projet (notamment l'avancement du projet LEA et l'arrivée de compagnies *low cost* à l'aéroport) conduisent le Département du Rhône à abandonner cette procédure.

La révision du Plan de déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise, adoptée en juin 2005, réaffirme le besoin de poursuivre la mise en place du réseau de lignes fortes décidé en 1997. Elle prévoit notamment « *la réalisation ou le démarrage* » du « *tramway LEA sur l'ancienne ligne du CFEL, entre la Part Dieu et Meyzieu ZI (A9)* », prolongé « *jusqu'à l'aéroport Saint-Exupéry par le projet LESLYS du Conseil Général du Rhône* ».

**Une nouvelle procédure de mise en concession de LESLYS est lancée** par le Département du Rhône, en mars 2006. Elle a le même objet que la précédente (construction de l'infrastructure, fourniture du matériel roulant et exploitation du service), mais demande aux candidats de proposer deux variantes de tracé : une empruntant l'emprise du CFEL et une autre contournant Pusignan par le sud.

**Zoom sur...** la compétence des Départements en matière de transports ferroviaires

La compétence permettant au Département du Rhône de construire et d'exploiter LESLYS a été introduite au 1<sup>er</sup> janvier 2005 dans un article supplémentaire de la LOTI (créé par la loi n° 2004-809 du 13 août 2004). Les dispositions de cet article attribuent aux Départements la compétence de « *créer ou exploiter des infrastructures de transport non-urbains de personnes, ferrés ou guidés d'intérêt local* ».

Auparavant, les Départements étaient seulement compétents en matière de transports routiers non-urbains de personnes, et non pas de transports ferroviaires (du ressort des Régions pour les services ferroviaires régionaux de voyageurs et de l'État pour les services d'intérêt national).

# 2.4 L'historique de la ligne Rhônexpress

Une procédure de mise en concession du projet LESLYS relancée, avec une proposition d'évolution du tracé (abandon de l'utilisation de l'emprise du CFEL au-delà de Meyzieu Z.I au profit d'un contournement de Pusignan par le sud)

Une nouvelle concertation, sur le tracé de LESLYS délaissant l'emprise du CFEL et contournant Pusignan par le sud, est organisée en décembre 2006.

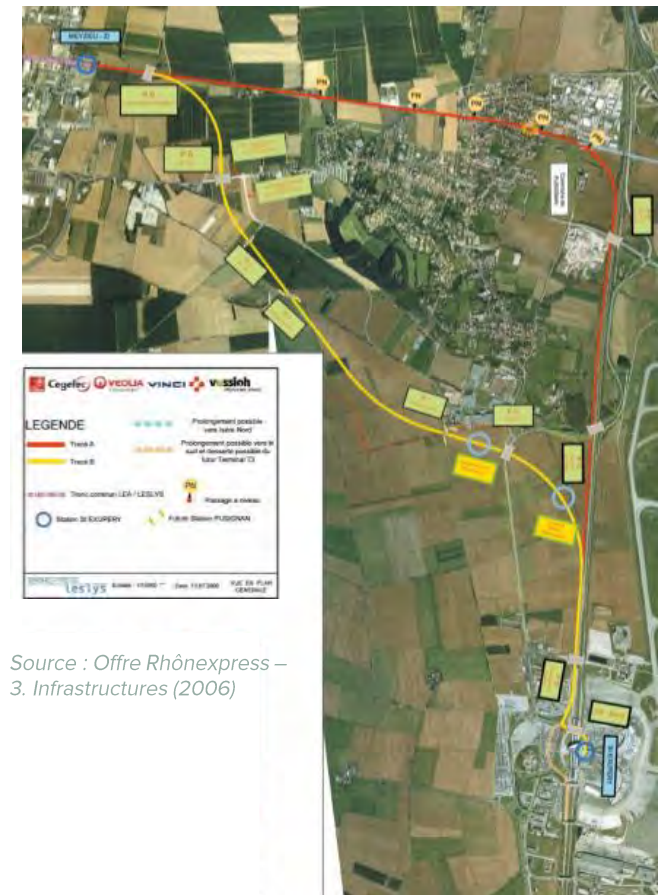
**Le groupement Rhônexpress est retenu à l'issue de la procédure de mise en concession, pour réaliser et exploiter LESLYS sur un tracé contournant Pusignan par le sud.** Il est constitué des sociétés Vinci Concessions, Campenon Bernard Région, Roiret, Jean Lefebvre, Vossloh, Cégélec, Véolia Transport et de la Caisse des dépôts et consignations. Le contrat de concession est signé en mars 2007.

**L'enquête publique se déroule du 24 septembre au 26 octobre 2007.** Le commissaire-enquêteur donne **un avis défavorable** à la demande de déclaration d'utilité publique du projet LESLYS, avec 4 réserves à traiter pour poursuivre le projet (accès d'une entreprise, emprise pour un cheminement piéton, ouvrages de franchissement agricole, implantation de la station Aéroport Lyon Saint-Exupéry).

Le Département du Rhône déclare néanmoins le projet LESLYS d'intérêt général, tout en le modifiant selon ces demandes issues de l'enquête publique. Ces évolutions sont prises en compte dans l'avenant n°1 du contrat de concession, signé en mai 2008.

Le projet LESLYS est déclaré d'utilité publique en juillet 2008 et les travaux débutent en octobre 2008.

Tracé des deux variantes proposées par le groupement Rhônexpress pour projet LESLYS



Source : Offre Rhônexpress – 3. Infrastructures (2006)



# 2.4 L'histoire de la ligne Rhônexpress

## Une mise en service de Rhônexpress en août 2010



La description des conditions d'exploitation commune de LEA et de LESLYS, le décalage du calendrier des travaux et des aménagements supplémentaires sont pris en compte dans 2 avenants :

- L'avenant n°1 de la convention sur la réalisation, l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure commune à LEA et LESLYS est signé en octobre 2008. Il intègre les spécificités techniques du matériel roulant de LESLYS, qui étaient inconnues auparavant, et la mise en place d'un poste de commandement centralisé (PCC) unique pour l'exploitation de l'infrastructure commune et de l'infrastructure dédiée à LESLYS.
- L'avenant n°2 du contrat de concession est signé en décembre 2008. Il prend en compte la modification du calendrier des travaux et les surcoûts liés à ce décalage, ainsi que des demandes de travaux complémentaires de la part du Département du Rhône.

Les principes de fonctionnement du PCC commun, les modalités complémentaires relatives à l'entretien et à la gestion de l'infrastructure commune et la rémunération du SYTRAL pour l'exploitation commune sont définis dans l'avenant n° 2 de la convention, signé en février 2010.

**La ligne LESLYS, devenue Rhônexpress, est mise en service le 9 août 2010**, avec un terminus provisoire à l'extérieur de la gare Lyon Saint-Exupéry TGV. Le terminus définitif, sous le parvis de la gare TGV, est livré en juin 2011.

Terminus provisoire à l'extérieur de la gare Lyon Saint-Exupéry TGV



Source : Smiley.toerist – [licence CC BY-SA](#) (2010)

# 2.4 L'histoire de la ligne Rhônexpress

Un transfert de Rhônexpress au SYTRAL en 2015, puis une résiliation de la concession en 2020 pour « motif d'intérêt général »



Après sa mise en service, plusieurs ajustements du fonctionnement de Rhônexpress sont validés :

- Le temps de parcours sur l'infrastructure commune à Rhônexpress et T3 est plus élevé que prévu (voir p. 30), ce qui conduit à **réviser les objectifs de qualité de service imposés au concessionnaire** (avenants n°3 et n°4 du contrat de concession).
- Les premiers mois de fonctionnement de Rhônexpress permettent d'affiner le montant des dépenses engagées par le SYTRAL et la part prise en charge par le Département pour l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress (avenant n°3 de la convention sur l'infrastructure commune aux projets LEA et LESLYS).

La compétence du Département de « créer ou exploiter des infrastructures de transport non-urbains de personnes, ferrés ou guidés d'intérêt local » est transférée à la Métropole de Lyon lors de sa création, le 1<sup>er</sup> janvier 2015. Ce transfert vaut transfert de droit du contrat de concession qui lie le Département du Rhône à la société Rhônexpress. La Métropole de Lyon décide de **transférer au 1<sup>er</sup> janvier 2015 l'organisation et le fonctionnement de Rhônexpress au SYTRAL**, qui se substitue donc à la Métropole de Lyon en tant que concédant.

Le SYTRAL souhaite adapter le contrat de concession :

- En tant qu'autorité organisatrice, il veut maîtriser le développement des transports collectifs dans l'Est Lyonnais, un territoire où les besoins sont forts au vu des dynamiques démographiques (voir p. 19), et être en capacité de mettre en place des lignes alternatives de desserte de la plateforme aéroportuaire.
- Il veut fixer les tarifs de Rhônexpress, et pouvoir éventuellement baisser le prix de certains titres.

Face aux désaccords persistants avec la société Rhônexpress, le SYTRAL procède à **la résiliation de la concession pour « motif d'intérêt général »** en février 2020, comme le lui permet l'article 39.1 du contrat de concession, et reprend l'exploitation de Rhônexpress.

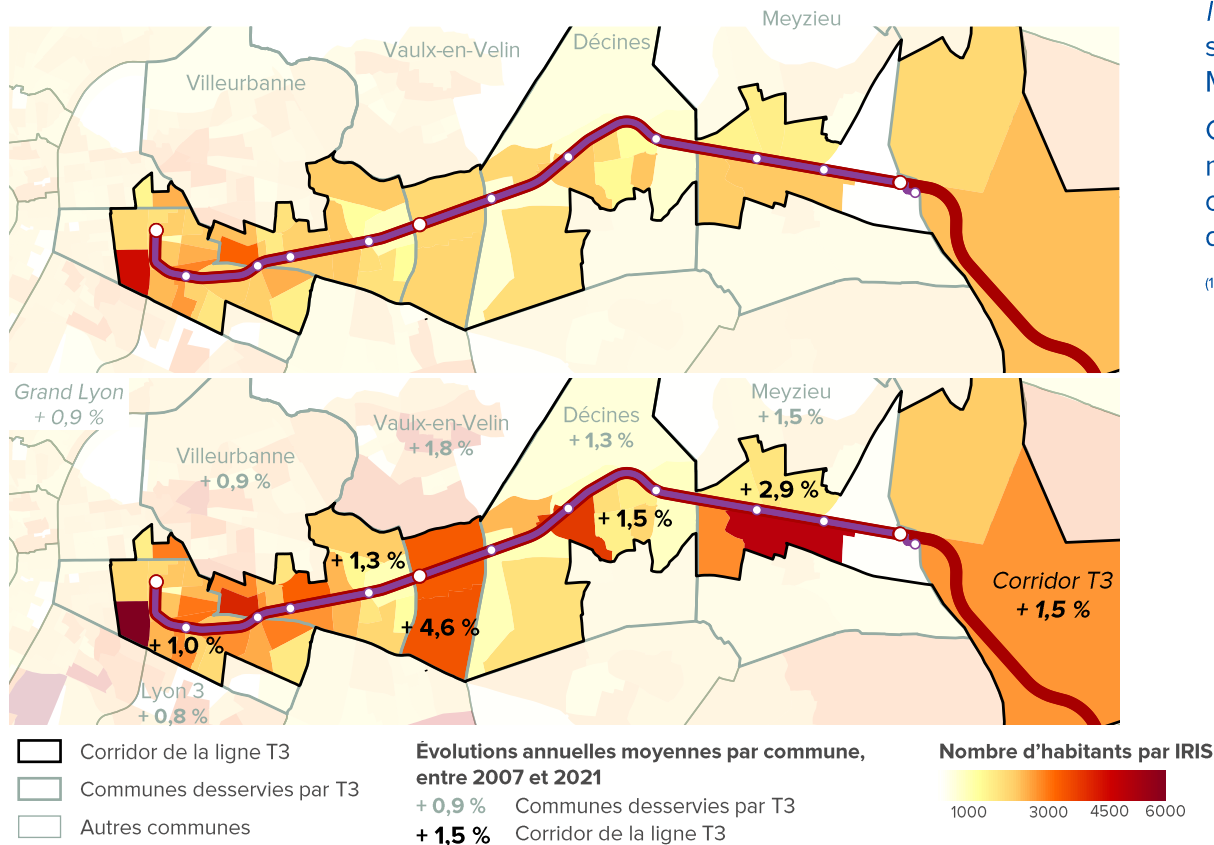
**Zoom sur...** la gouvernance de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry

La gestion et l'exploitation de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry sont assurées par la CCI de Lyon jusqu'en mars 2007, puis reprises par la société Aéroports de Lyon. Le capital d'Aéroports de Lyon est réparti entre l'État (60 %), la CCI de Lyon (25 %), le Grand Lyon (5 %), le Département du Rhône (5 %) et la Région Rhône-Alpes (5 %). L'Etat cède sa participation en octobre 2016, à un consortium composé de Vinci (31 %), de Crédit Agricole Assurances (14,5 %) et de la Caisse des dépôts et consignations (14,5 %)

# 2.5 L'évolution du contexte depuis l'enquête publique sur Rhônexpress en 2007

Une croissance de la population plus dynamique au sein du corridor desservi par la ligne T3 que dans les communes desservies par la ligne T3 ou que sur le territoire du Grand Lyon

Nombre d'habitants par IRIS dans le corridor desservi par la ligne T3, en 2007 et en 2021, au sein du corridor de la ligne T3

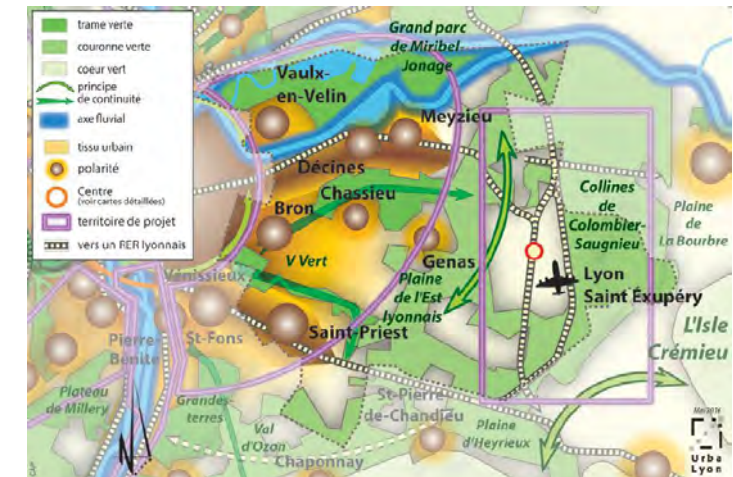


Le SCoT de l'agglomération lyonnaise 2030 qualifie l'Est Lyonnais<sup>(1)</sup> de « territoire clé du développement de l'agglomération lyonnaise, participant de manière privilégiée à l'extension de la ville-centre ». Le corridor de la ligne T3 est identifié comme un axe majeur d'urbanisation, au sein duquel les polarités autour des stations (Vaulx-en-Velin La Soie, centres de Décines et de Meyzieu) sont à renforcer.

Cet axe, au sein duquel circule Rhônexpress, est un territoire dynamique à l'échelle de la métropole lyonnaise. Entre 2007 et 2021, la population a augmenté plus rapidement au sein du corridor de la ligne T3 que dans les communes desservies par la ligne T3 ou que sur le territoire du Grand Lyon.

<sup>(1)</sup> Territoire allant de Vaulx-en-Velin au nord à Vénissieux au sud, du boulevard Laurent Bonnevey à l'ouest à la rocade Est

## Géographie, organisation urbaine et projets dans l'Est Lyonnais

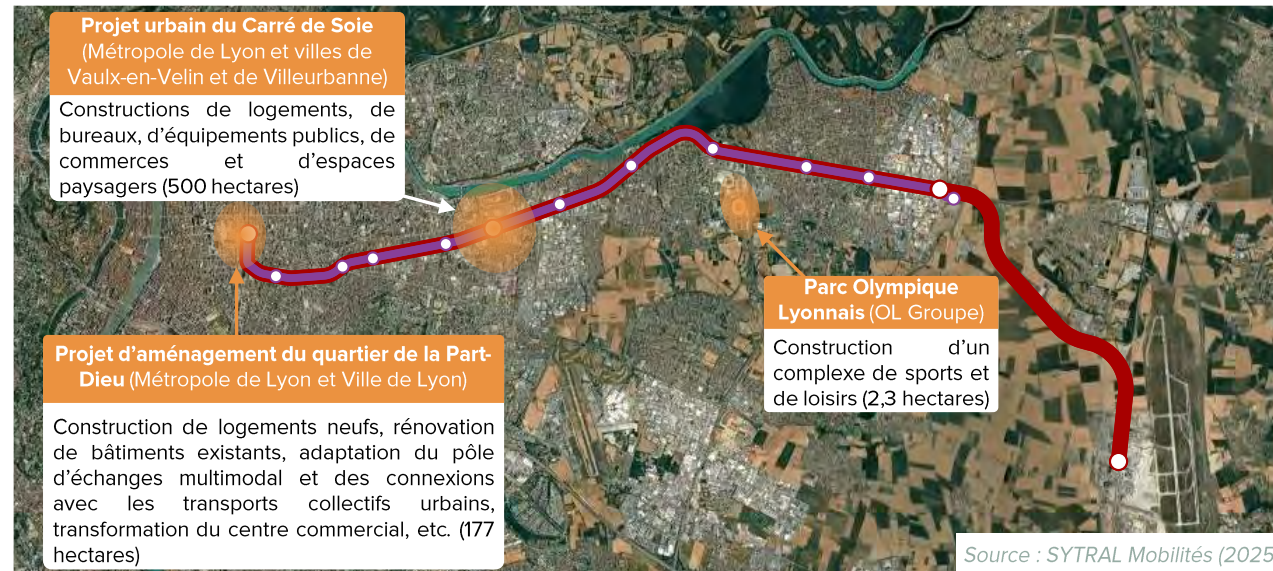


Sources : SEPAL- SCoT de l'agglomération lyonnaise 2030 - PADD (2017)

Source : SYTRAL Mobilités, d'après Insee – Recensement de la population - Base infracommunale (2007, 2021)

# 2.5 L'évolution du contexte depuis l'enquête publique sur Rhônexpress en 2007

Grandes opérations d'aménagement, en cours ou achevées, dans le corridor de l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress



T3 et Rhônexpress – Station Gare Part-Dieu Vilette



Crédit photo : Maxime Brochier (2017)

Rhônexpress – Station Vaulx-en-Velin La Soie



Crédit photo : Éric Soudan / Alpaca Productions (2021)

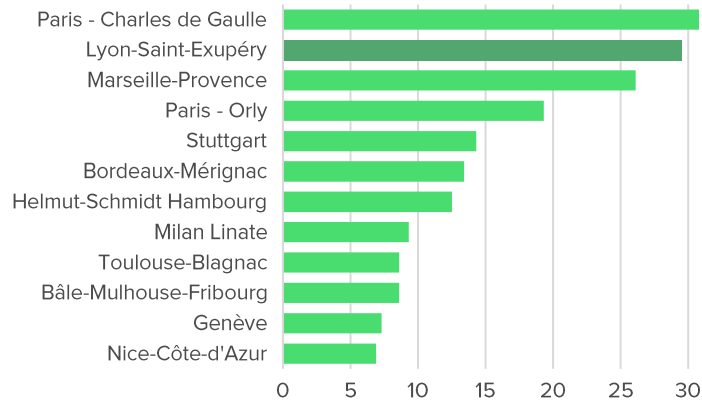
Des projets d'intérêt international, national ou métropolitain, réalisés ou en cours, à Lyon Part-Dieu et dans l'Est Lyonnais

Plusieurs grandes opérations, d'intérêt international, national ou métropolitain, ont également été réalisées entre 2007 et 2024, ou sont en cours de réalisation, à Lyon Part-Dieu et dans l'Est Lyonnais :

- Lyon Part-Dieu est le deuxième pôle tertiaire et de décision en France (plus de 60 000 salariés et de 2 500 entreprises) et un pôle d'échanges multimodal majeur (dessertes internationales et nationales en TGV, en Intercités et en car, dessertes régionales en TER, ligne B du métro et tramways T1, T3 et T4, lignes de bus, etc.). **Le projet d'aménagement du quartier de la Part-Dieu** doit accueillir 4000 à 5000 habitants supplémentaires entre son lancement en 2011 et 2030 (construction de 2200 nouveaux logements), et permettre de régénérer plus de 200 000 m<sup>2</sup> de bureaux (surélévations d'immeubles, conversions en logements, etc.).
- **Le Parc Olympique Lyonnais**, à Décines, a été livré entre 2016 et 2023. Ce complexe de sports et de loisirs comprend un stade de 59 200 places, les bureaux du siège et le centre d'entraînement de l'Olympique Lyonnais, le pôle médical du Grand Large, un pôle de loisirs et une salle omnisports de 12 000 à 16 000 places.
- **Le Carré de Soie est un projet urbain d'intérêt métropolitain** identifié dans le SCoT 2010 de l'agglomération lyonnaise, qui contribue à la mise en œuvre d'une organisation urbaine multipolaire (Lyon Part-Dieu, Confluence – Presqu'île, Gerland, Vaise, Carré de Soie, etc.). Situé au sud de Vaulx-en-Velin et à l'est de Villeurbanne, il a déjà accompagné, entre 2009 et 2022, la construction d'environ 3600 logements et 175 000 m<sup>2</sup> d'immobilier d'entreprise, d'un pôle de loisirs et de commerces, de 3 écoles, de 4 parcs et d'un centre culturel.

## 2.6 Les objectifs et l'historique de la ligne Rhônexpress – Synthèse

Distance aéroport – centre-ville (en kilomètres, par l'itinéraire le plus court), pour plusieurs aéroports français et européens



Source : SYTRAL Mobilités (2025)

Tramways T3 et Rhônexpress au terminus Lyon Part-Dieu



Crédit photo : Nicolas Robin (2012)

Le développement de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry est une orientation stratégique identifiée dans plusieurs documents de planification territoriale (Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise de mai 1992, DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise de 2006). Jusqu'en 2010, une ligne de car du Département du Rhône relie le centre-ville de Lyon à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, qui est le plus éloigné parmi les aéroports français et européens comparables (29 kilomètres). L'amélioration de la desserte de l'aéroport en transports collectifs est donc un enjeu fort pour son développement.

Le Département du Rhône, la Communauté urbaine de Lyon et le SYTRAL décident de réaliser une infrastructure de transport ferroviaire, qui emprunte l'emprise de l'ancien CFEL, sur laquelle circuleront deux services de tramway distincts :

- **la ligne express LESLYS**, reliant Lyon Part-Dieu à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry avec 2 arrêts intermédiaires (Vaulx-en-Velin La Soie et Meyzieu Z.I), organisée par le Département du Rhône,
- **la ligne omnibus LEA** (qui deviendra la ligne T3), entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu Z.I, organisée par le SYTRAL et mise en service en décembre 2006.

Une convention entre le Département du Rhône et le SYTRAL définit les conditions de réalisation, d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure commune à ces deux projets (entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu Z.I).

La concession pour la construction de l'infrastructure ferroviaire entre Meyzieu Z.I et l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, la fourniture du matériel roulant et l'exploitation de LESLYS (qui deviendra Rhônexpress) est attribuée au groupement Rhônexpress en mars 2007, avec un tracé contournant Pusignan par le sud. L'enquête publique se déroule en octobre 2007. La ligne Rhônexpress est mise en service le 9 août 2010. Elle est transférée à la Métropole de Lyon lors de sa création, le 1er janvier 2015, qui transfère immédiatement au SYTRAL l'organisation et le fonctionnement de Rhônexpress

L'Est Lyonnais est un territoire dynamique, dont la population augmente plus rapidement que celle du reste de la Métropole de Lyon et où des projets d'intérêt international, national ou métropolitain ont été réalisés ou sont en cours. Les besoins de développement des transports collectifs sur ce territoire sont donc importants. À la suite d'un désaccord persistant avec la société Rhônexpress pour adapter le contrat de concession en ce sens, le SYTRAL procède à la résiliation de la concession pour « motif d'intérêt général » en février 2020, comme le lui permet l'article 39.1 du contrat de concession.

# 3 Le service offert aux usagers de Rhônexpress



Crédit photo : Nicolas Robin (2017)

Le service apporté aux usagers entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry évolue avec la mise en service de Rhônexpress, par rapport à l'ancienne ligne de car 175 : les fréquences de passage sont améliorées, l'amplitude horaire est élargie et le matériel roulant est plus capacitaire, pour des tarifs toutefois plus élevés qu'auparavant.

Cette troisième partie du bilan compare le niveau d'offre réellement mis en œuvre, en 2011 (première année pleine d'exploitation) et en 2014 (horizon des estimations de fréquentation, après montée en charge du service), aux prévisions figurant dans le contrat de concession de Rhônexpress. Elle analyse notamment des indicateurs globaux du niveau d'offre, tels que le nombre de courses quotidiennes, les kilomètres commerciaux réalisés par an et le nombre de courses perdues. Elle se concentre particulièrement sur les temps de parcours réellement constatés, sur la section partagée avec la ligne T3 (en lien avec les évolutions d'offre mises en œuvre depuis 2010 sur cette section) et sur la section spécifique à Rhônexpress.

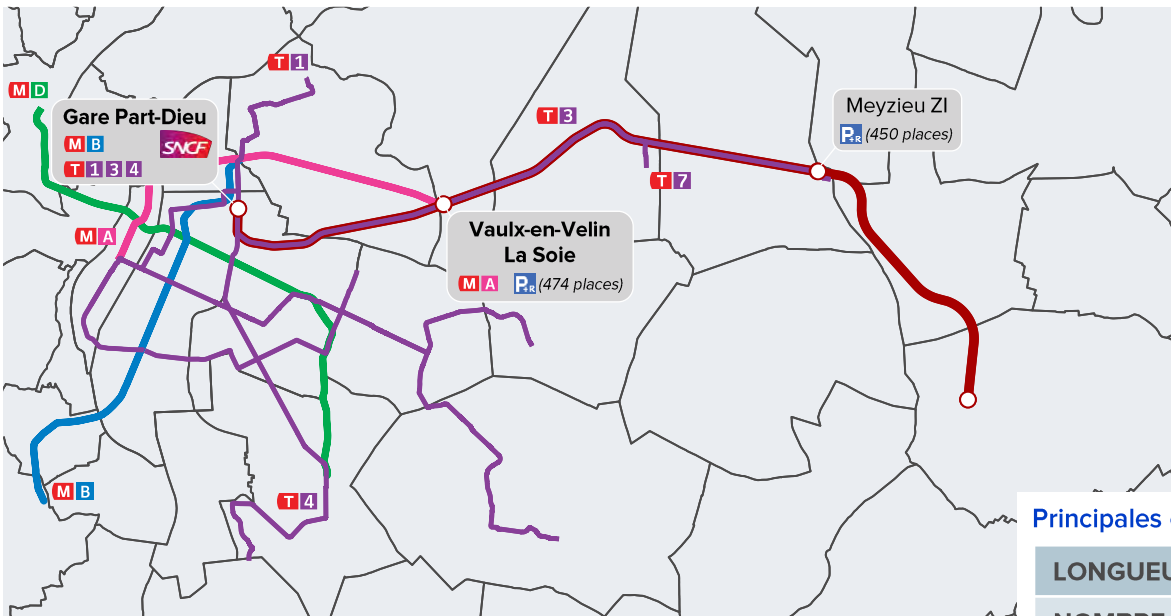
L'analyse du service offert aux usagers se poursuit jusqu'en 2024, pour apprécier les tendances d'évolution après la résiliation de la concession par SYTRAL Mobilités en 2020 et situer le niveau d'offre après la crise sanitaire.

Elle se conclut par une comparaison des temps de parcours et du coût du trajet, avec différents modes de déplacement (Rhônexpress, voiture, taxi, autres lignes de transports collectifs), pour rejoindre l'aéroport Lyon Saint-Exupéry depuis Lyon Part-Dieu.

# 3.1 Les caractéristiques de la ligne Rhônexpress

Une liaison entre Lyon Part-Dieu et Lyon Saint-Exupéry, via Vaulx-en-Velin La Soie et Meyzieu Z.I, en connexion avec les lignes de métro A et B et de tramway T1 et T3 (et T4 à partir de septembre 2013)

Tracé et stations de la ligne Rhônexpress, avec les connexions aux réseaux de métro et de tramway en 2025



Source : SYTRAL Mobilités (2025)

La ligne Rhônexpress relie Lyon Part-Dieu à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, en passant par Vaulx-en-Velin La Soie et Meyzieu Z.I. Elle est en connexion avec le réseau structurant de transports collectifs :

- Elle dessert la gare TGV et TER de Lyon Part-Dieu.
- Elle est en connexion avec le réseau de métro à Vaulx-en-Velin La Soie (ligne A) et Part-Dieu Vivier-Merle (ligne B), de l'autre côté de la gare par rapport à la station de Rhônexpress.
- Elle est en connexion avec le réseau de tramway à Lyon Part-Dieu (ligne T3 et T4<sup>(1)</sup>, et ligne T1 à Part-Dieu Vivier-Merle), à Vaulx-en-Velin La Soie (ligne T3) et à Meyzieu Z.I (ligne T3).

<sup>(1)</sup> Prolongement de la ligne T4 (septembre 2013) entre Jet d'Eau – Mendès France et La Doua – Gastion Berger, via la station Gare Part-Dieu Villette, utilisant l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress sur un linéaire de 600 mètres

## Principales caractéristiques de la ligne Rhônexpress

LONGUEUR DE LA LIGNE	21,8 km
NOMBRE DE STATIONS	4
CENTRE DE MAINTENANCE	Dédié à Rhônexpress (Meyzieu)
POSTE DE COMMANDE CENTRALISÉ	Commun aux lignes T3, T7 et Rhônexpress (Meyzieu)
NOMBRE DE VÉHICULES	4 en exploitation 1 en réserve d'exploitation 1 en réserve de maintenance

## Principales caractéristiques des véhicules

MODÈLE	Tango (STADLER)
LONGUEUR	27 m
CAPACITÉ DES VÉHICULES	76 places

Source : Description détaillée du service Rhônexpress (2024)

# 3.1 Les caractéristiques de la ligne Rhônexpress

Une vitesse de circulation allant de 30 km/h (sur les sections aux abords de Lyon Part-Dieu) à 100 km/h, avec des aménagements prévus pour le dépassement des rames de la ligne T3

Vitesses maximales de circulation de Rhônexpress par section et aménagements prévus pour le dépassement des rames de T3, en 2024



Source : SYTRAL Mobilités, d'après Description détaillée du service Rhônexpress – Annexe A (2024)

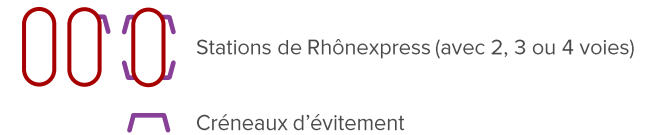
Rhônexpress circule à **une vitesse maximale allant jusqu'à 70 km/h entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu Z.I** (30 à 50 km/h sur la section urbaine), puis de **100 km/h entre Meyzieu Z.I et l'aéroport**. La vitesse est limitée au passage de la zone de manœuvre de La Soie (10 km/h), des débranchements vers T4 et T7 (15 à 20 km/h), des stations de la ligne T3 (25 km/h, voire 10 km/h si une rame de T3 est à l'arrêt en station) et des intersections barrières (50 à 60 km/h).

Le temps de parcours théorique de Rhônexpress est calibré avec une fréquence de passage du T3 à 7'30'' : il part juste avant une rame de T3 et roule jusqu'à rattraper la rame de T3 précédente (partie 7'30'' plus tôt).

Certaines stations sur l'infrastructure commune ont été aménagées pour permettre le dépassement des rames de T3 par Rhônexpress :

- L'infrastructure compte 4 voies au niveau des stations de Rhônexpress de Vaulx-en-Velin La Soie et de Z.I Meyzieu (et 3 voies à la station de Lyon Part-Dieu), afin de les séparer des stations correspondantes de la ligne T3.
- Des créneaux d'évitement ont été mis en place aux stations Dauphiné – Lacassagne (vers Lyon Part-Dieu), Gare de Villeurbanne (vers Lyon Saint-Exupéry) et Meyzieu Gare (dans les deux sens).

Aménagements prévus pour le dépassement des rames de T3



Vitesses maximales par section



Passage d'une intersection barrière par Rhônexpress



Crédit photo : Nicolas Robin (2021)

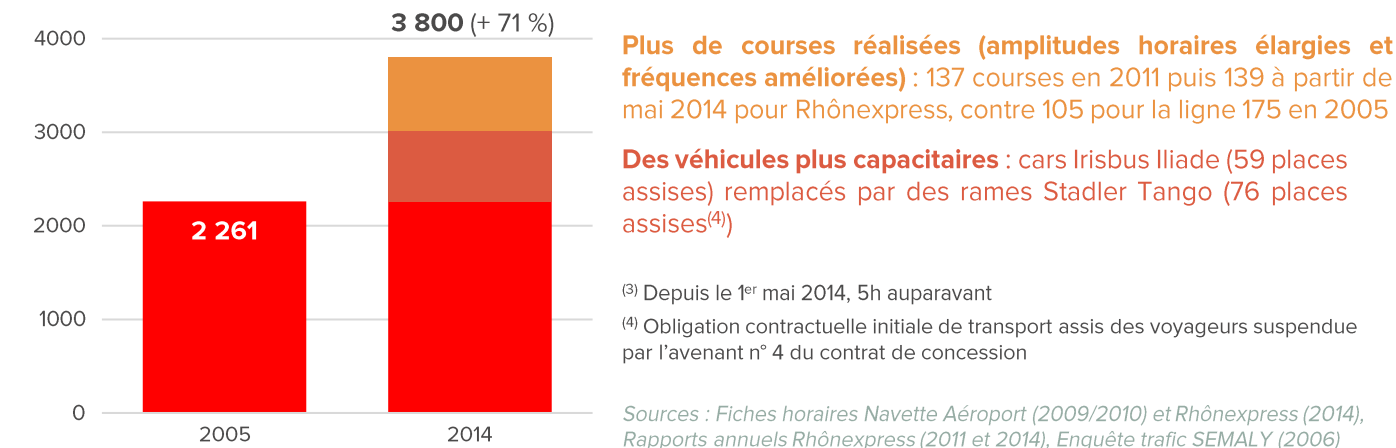
# 3.2 L'évolution du niveau de service par rapport à l'ancienne ligne 175 des Cars du Rhône

Une amélioration du niveau de service (amplitude horaire, fréquence de passage, temps de parcours et régularité, etc.), par rapport à l'ancienne ligne de car 175

Évolution de l'offre entre 2005 et 2014, sur l'ancienne ligne 175 puis sur Rhônexpress

	Ligne 175 (2009)	Rhônexpress (2011)	Rhônexpress (2014)
<b>FRÉQUENCE DE PASSAGE</b> (entre 6h et 21h)	20 min	15 min	15 min
<b>AMPLITUDE HORAIRE</b> - Vers l'aéroport - Vers Part-Dieu	4h40 – 21h20 6h – 23h40	5h – 23h30 5h – 0h	4h25 <sup>(3)</sup> – 0h 5h – 0h
<b>TEMPS DE TRAJET</b> (de Part-Dieu vers l'aéroport)	40 +/-10 minutes	-	27 minutes
<b>CAPACITÉ DES VÉHICULES</b>	59 places assises	76 places assises	

Évolution de la capacité offerte entre 2005 et 2014, en nombre annuel de places assises offertes (en milliers)



Dès sa mise en service, le 9 août 2010, la ligne Rhônexpress remplace la ligne 175 des Cars du Rhône, dont l'exploitation est arrêtée (voir p. 37). Elle propose un service « premium » : présence permanente d'un agent de bord, engagement sur un temps de parcours de 30 minutes<sup>(1)</sup>, confort à l'intérieur des rames (propreté, wifi, prises électriques), etc.

Par rapport à l'ancienne ligne 175, Rhônexpress a permis d'améliorer :

- **L'amplitude horaire de la desserte** : la ligne 175 fonctionnait de 5h à 23h (variable selon le sens), Rhônexpress de 5h à 0h chaque jour de l'année.
- **La fréquence de passage** (entre 6h et 21h) : la ligne 175 offrait une fréquence de 20 minutes en 2005, contre 15 minutes pour Rhônexpress en 2011.
- **Le temps de parcours** entre Part-Dieu et l'aéroport (voir p. 26) et **la régularité de la desserte**.
- **La capacité offerte** : le nombre annuel de places offertes a progressé de 71 %, grâce à la mise en circulation de véhicules plus capacitaires et à davantage de courses réalisées.
- **La garantie de retour vers Lyon** au-delà de 0h : une course supplémentaire est assurée en cas de retard des vols réguliers<sup>(1)</sup>.

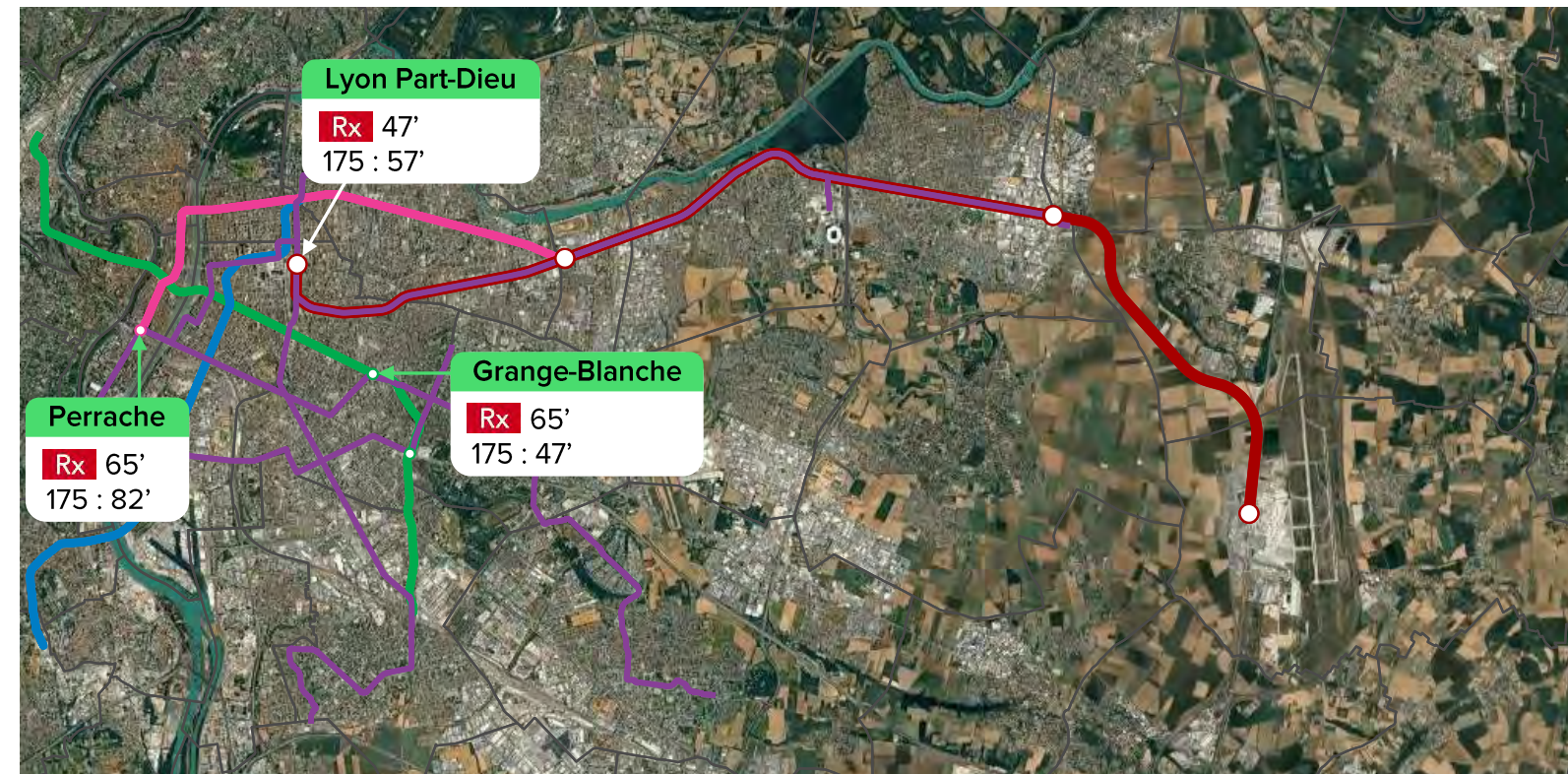
<sup>(1)</sup> Indemnisation en cas de retard : 50 % du prix du billet en cas de retard de plus de 10 minutes, 100 % en cas de retard de plus de 20 minutes ou de suppression du service

<sup>(2)</sup> Hors charters, pour les atterrissages prévus avant 23h30 pour les vols en provenance de l'espace Schengen et avant 23h pour les autres vols

# 3.2 L'évolution du niveau de service par rapport à l'ancienne ligne 175 des Cars du Rhône

Une desserte de Lyon moins fine qu'avec l'ancienne ligne de car 175, nécessitant une correspondance supplémentaire à Lyon Part-Dieu ou à Vaulx-en-Velin La Soie, mais des temps de parcours plutôt améliorés

Temps de parcours jusqu'au terminal 1 de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry (y compris les temps d'attente, de correspondances éventuelles et de cheminement vers le terminal), avec Rhônexpress en 2014 et avec la ligne 175 en 2009, depuis Perrache, Lyon Part-Dieu et Grange-Blanche



Sources : Fiche horaire Navette Aéroport (2009/2010), Rapport annuel Rhônexpress (2014), Dossier descriptif du réseau TCL (2014), Site Internet Rhônexpress (temps d'accès au terminal depuis Rhônexpress et la gare routière), Hypothèses SYTRAL Mobilités (temps de correspondance de 4 minutes à Vaulx-en-Velin La Soie, de 1 minute à Saxe-Gambetta, de 6 minutes à Part-Dieu)

**Rhônexpress dispose d'une seule station dans Lyon : Lyon Part-Dieu**, qui concentrait 49 % des montées vers l'aéroport sur l'ancienne ligne 175 en 2005. Le temps de parcours entre cet arrêt et l'aéroport s'améliore de 18 %, pour atteindre 47 minutes en 2014 (y compris les temps d'attente et de cheminement vers le terminal).

**Rhônexpress ajoute au moins une correspondance pour les anciens usagers des autres arrêts de la ligne 175 (Perrache, Grange-Blanche et Mermoz-Pinel).** L'effet sur les temps de parcours est modéré, en raison de la vitesse de circulation de Rhônexpress :

- Le temps de parcours entre Perrache et l'aéroport (23 % des montées vers l'aéroport sur la ligne 175) s'améliore de 19 %, malgré la correspondance maintenant imposée avec la ligne A à Vaulx-en-Velin La Soie
- Le temps de parcours entre Grange Blanche et l'aéroport (12 % des montées vers l'aéroport sur la ligne 175) se dégrade : deux correspondances sont maintenant nécessaires, entre les lignes B et D à Saxe-Gambetta et avec la ligne B à Lyon Part-Dieu

# 3.2 L'évolution du niveau de service par rapport à l'ancienne ligne 175 des Cars du Rhône

Des grilles tarifaires assez semblables pour Rhônexpress et pour l'ancienne ligne 175

Principaux titres « voyageurs » des grilles tarifaires de Rhônexpress (2011 et 2014, avec le prix des titres achetés sur Internet en italique) et de la ligne 175 (2009), en € courants TTC

Type de titre	Catégorie d'âge	Ligne 175 (2009)	Rhônexpress (2011)	Rhônexpress (2014)
Aller simple	Plus de 25 ans	8,90	13,00	15,70 14,50
	12-25 ans <sup>(1)</sup>	6,70	11,00	13,00 13,00
	4-11 ans	4,40	Gratuit	Gratuit
Aller-retour	Plus de 25 ans	15,80	23,00	27,20 25,50
	12-25 ans <sup>(1)</sup>	13,40	19,00	23,00 23,00
	4-11 ans	8,80	Gratuit	Gratuit
Multi-trajets <sup>(2)</sup>		76,20	66,00	127,00

<sup>(1)</sup> Seuil à 24 ans sur la ligne 175

<sup>(2)</sup> Ticket de 10 trajets sur la ligne 175 et Rhônexpress en 2014, de 6 trajets sur Rhônexpress en 2011

Principaux titres « salariés » des grilles tarifaires de Rhônexpress (2011 et 2014) et de la ligne 175 (2009), en € courants TTC

	Ligne 175 (2009)	Rhônexpress (2011)	Rhônexpress (2014)
Abonnement hebdomadaire <sup>(3)</sup>	19,70	32,50	37,50
Abonnement mensuel	73,70	108,00	125,50

<sup>(3)</sup> Ticket de 10 trajets pour les salariés sur la ligne 175 et Rhônexpress

La grille tarifaire proposée sur Rhônexpress en 2011 propose une typologie des tarifs proche de celle qui existait sur l'ancienne ligne de car 175 :

- Il existe deux familles de titres, **selon le motif de déplacement** : les titres pour les voyageurs en lien avec l'aéroport ou la gare TGV et les titres pour les salariés de la plateforme aéroportuaire (pour lesquels sont proposés des abonnements).
- Les tarifs de Rhônexpress varient **selon le nombre de trajets achetés** : aller simple, aller-retour ou multi-trajets (6 trajets à la mise en service, puis 10 trajets à partir de 2014).
- Il existe des réductions tarifaires **en fonction de l'âge** : les plus de 25 ans paient le plein tarif, les 12-25 ans bénéficient de tarifs réduits et les trajets des moins de 12 ans sont gratuits. Sur l'ancienne ligne 175, seuls les moins de 4 ans bénéficiaient de la gratuité.

À partir de 2012, les prix des titres de Rhônexpress à plein tarif varient également **selon le canal de distribution** (distributeur automatique de titres ou achat sur Internet).

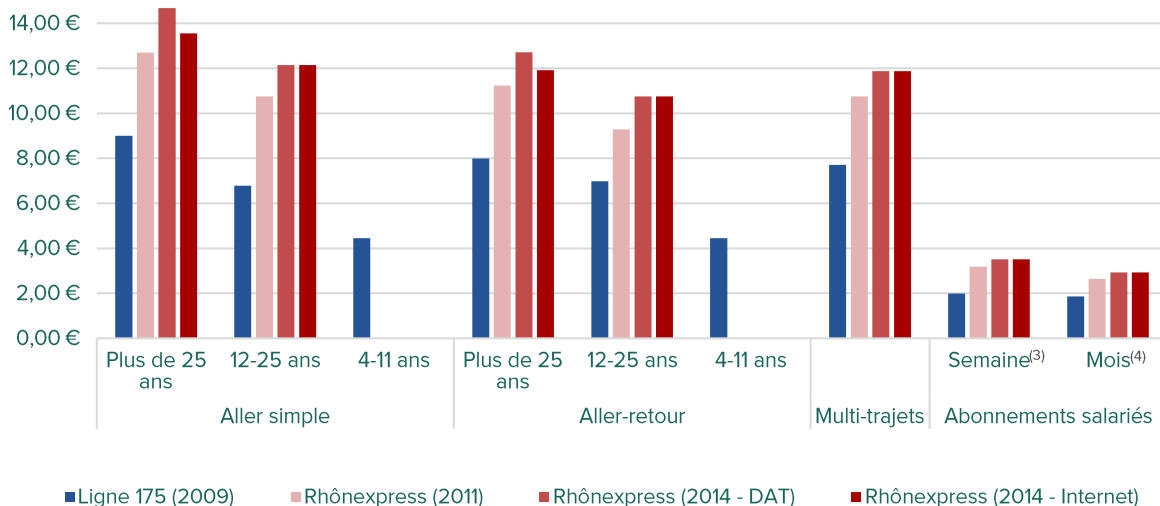
Rhônexpress propose également des tarifs combinés, qui permettent de réaliser un voyage sur le réseau TCL avec son titre. Ce tarif, appelé *Rhône Pass*, existait déjà sur l'ancienne ligne 175.

Sources : Rapports annuels Rhônexpress (2011 et 2014), Fiche horaire Navette Aéroport (2009/2010)

# 3.2 L'évolution du niveau de service par rapport à l'ancienne ligne 175 des Cars du Rhône

Des tarifs plus élevés avec Rhônexpress qu'avec l'ancienne ligne 175, pour l'ensemble des catégories d'usagers (à l'exception des 4-11 ans)

Coût du trajet selon le type de titre acheté, pour Rhônexpress (2011 et 2014) et pour la ligne 175 (2009), en € constants HT (valeur 2014)



Le coût d'un ticket plein tarif (aller simple ou aller-retour) de Rhônexpress en 2011 dépasse de 41 % celui de l'ancienne ligne 175 des Cars du Rhône, en neutralisant l'effet de l'inflation<sup>(1)</sup> et de la TVA<sup>(2)</sup>. Cette majoration des tarifs de Rhônexpress varie selon le type de titres : elle va de 33 % pour un aller-retour pour les 12-25 ans à 60 % pour un abonnement hebdomadaire pour les salariés. Le coût d'un trajet baisse seulement pour les 4-11 ans, qui bénéficient de la gratuité avec Rhônexpress.

<sup>(1)</sup> Prix ramenés en valeur 2014 en utilisant l'indice annuel des prix à la consommation de l'Insee (base 2015, pour l'ensemble des ménages de France métropolitaine, hors tabac)

<sup>(2)</sup> Hausse du taux de TVA sur les titres de transport : passage de 5,5 % à 7 % en 2012, puis à 10 % en 2014

Les taux de réduction par rapport au prix de référence d'un trajet (calculé à partir du prix d'un aller simple plein tarif) sont plutôt identiques pour Rhônexpress et l'ancienne ligne 175. La tarification de Rhônexpress incite davantage la fidélisation de la clientèle (tickets aller-retour ou multi-trajets), et elle est plus dissuasive sur les achats de titres pour des usages moins réguliers (tickets aller simple pour les 12-25 ans ou abonnements hebdomadaires pour les salariés).

Taux de réduction par type de titre, par rapport au prix de référence<sup>(5)</sup>, pour Rhônexpress (2011 et 2014) et pour la ligne 175 des Cars du Rhône (2009)

Type de titre	Catégorie d'âge	Ligne 175 (2009)	Rhônexpress (2011)	Rhônexpress (2014)
Aller simple	Plus de 25 ans	Référence	Référence	Référence
	12-25 ans	25 %	15 %	17 %
Aller-retour	Plus de 25 ans	11 %	12 %	13 %
	12-25 ans	22 %	27 %	27 %
Multi-trajets		14 %	15 %	19 %
Abonnement hebdomadaire <sup>(3)</sup>		78 %	75 %	76 %
Abonnement mensuel <sup>(4)</sup>		79 %	79 %	80 %

Comparaison du taux de réduction proposé sur Rhônexpress par rapport à la ligne 175 : 25 % Comparable, 15 % Inférieur, 27 % Supérieur

<sup>(3)</sup> Hypothèse de 10 voyages par semaine avec les abonnements hebdomadaires disponibles sur Rhônexpress

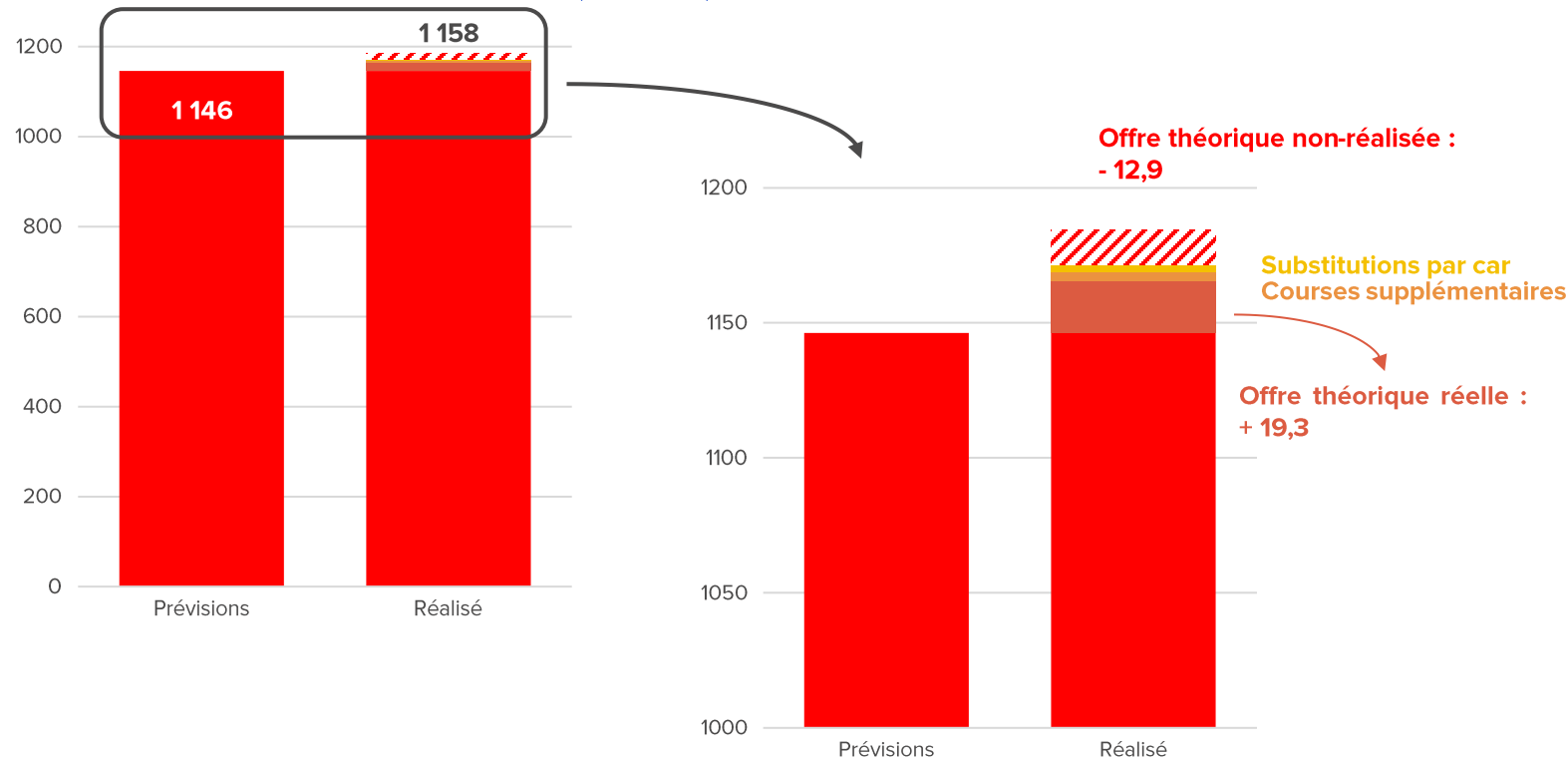
<sup>(4)</sup> Hypothèse de 40 voyages par mois avec les abonnements mensuels disponibles sur Rhônexpress

<sup>(5)</sup> Prix de référence = nombre de trajets par titre, au prix d'un aller simple plein tarif pour chaque trajet (par exemple, pour l'aller-retour 12-25 ans, prix de 2 allers simples plein tarif)

# 3.3 La comparaison de l'offre constatée en 2014 avec les prévisions

## Une offre commerciale réalisée par Rhônexpress en 2014 conforme aux prévisions

Comparaison de l'offre prévue et réalisée en 2014 avec Rhônexpress, en nombre annuel de kilomètres commerciaux (en milliers)



Sources : Contrat de concession Rhônexpress (2007), Rapport annuel Rhônexpress (2014)

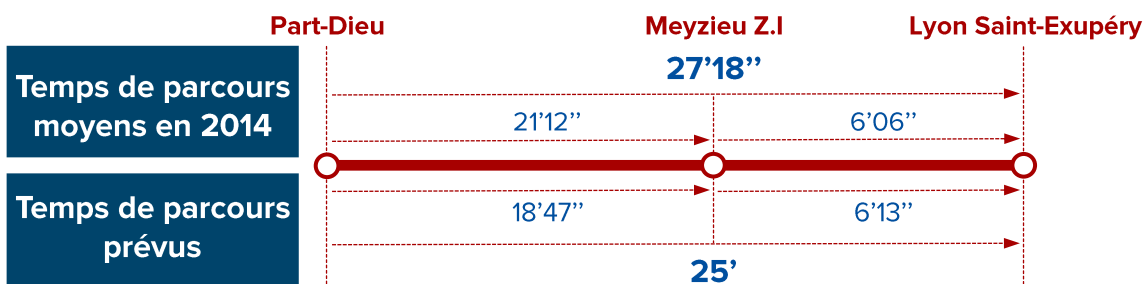
**Le nombre annuel de kilomètres commerciaux réalisés par Rhônexpress en 2014 est conforme aux prévisions (supérieur de 1 %) :**

- L'offre théorique mise en place en 2014 (138 courses quotidiennes jusqu'au 30 avril, puis 139 à partir du 1<sup>er</sup> mai) est supérieure de 2 % aux prévisions (136 courses quotidiennes).
- **L'offre théorique est réalisée à 99 %** : des courses sont perdues (584 en 2014) ou partiellement réalisées (79 en 2014), en raison de travaux, d'avaries sur les lignes aériennes de contact, d'indisponibilité du matériel roulant, du traitement de colis suspects, etc.
- **Des courses supplémentaires** sont également réalisées (140 en 2014), principalement pour assurer le transport de passagers d'avions en retard.
- Le contrat de concession impose de « *mettre en place un système de substitution* », au plus tard 45 minutes après l'interruption du service (annexe 10), **Certaines courses perdues sont donc parfois remplacées par des courses en car** (146 en 2014).

# 3.3 La comparaison de l'offre constatée en 2014 avec les prévisions

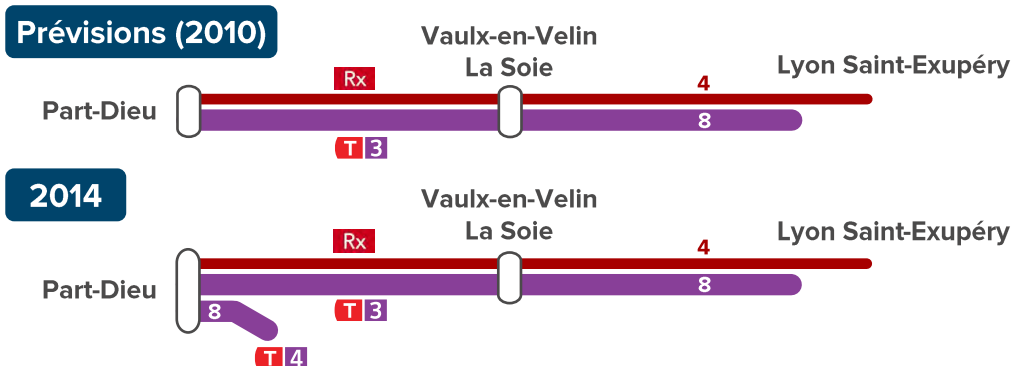
Des temps de parcours plus élevés que prévus, en raison d'une durée du trajet plus importante sur l'infrastructure commune à Rhônexpress et à T3, entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu Z.I

Temps de parcours réalisé en 2014 (en moyenne annuelle) et prévu avec Rhônexpress, de Lyon Part-Dieu vers l'aéroport Lyon Saint-Exupéry



Sources : Contrat de concession Rhônexpress - Annexe 01 (2007), Rapport annuel Rhônexpress (2014), Enquête trafic SEMALY (2006)

Nombre de courses par heure sur l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress prévues<sup>(2)</sup> et réalisées en 2014, pendant les heures de pointe



<sup>(2)</sup> Prévisions du niveau d'offre identique en 2010 et en 2014, correspondant au niveau constaté à la mise en service de Rhônexpress

Source : SYTRAL Mobilités (2025)

En 2014, Rhônexpress effectue le trajet vers l'aéroport Lyon Saint-Exupéry en 27 minutes et vers Lyon Part-Dieu en 28 minutes. Ces temps de parcours moyens sont supérieurs à l'hypothèse retenue dans les prévisions de fréquentation de LESLYS<sup>(1)</sup> (25 minutes). Ces écarts s'expliquent principalement par les temps de trajet sur l'infrastructure commune à Rhônexpress et à T3 (22 minutes vers Lyon Part-Dieu et 21 minutes vers Meyzieu Z.I), supérieurs aux prévisions du contrat de concession (moins de 19 minutes). Entre Meyzieu Z.I et l'aéroport, les temps de parcours sont conformes aux prévisions dans les deux sens (6 minutes).

Depuis la mise en service de Rhônexpress en 2010, de nombreuses évolutions de l'offre ont été mises en place sur l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress :

- Des rames plus capacitaires de 43 mètres ont été déployées sur la ligne T3 en 2012-2013, en remplacement des anciennes rames de 32 mètres.
- La ligne T4 est prolongée entre Jet d'Eau – Mendès France et La Doua Gaston Berger en septembre 2013. Elle emprunte l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress entre la station Lyon Part-Dieu et le débranchement à Part-Dieu Sud. Les rames sont remisées dans le centre de maintenance de Meyzieu.
- La ligne T3 a été prolongée en juin 2014 de Meyzieu Z.I à Meyzieu Les Panettes (nouvelle station équipée d'un P+R de 1252 places).

Ces évolutions expliquent les temps de parcours plus élevés que prévus : elles génèrent des conflits de circulation au niveau des débranchements (T4 et station Meyzieu Les Panettes) et entraînent une hausse importante des tramways en circulation sur cette infrastructure. Sur la section la plus chargée empruntée par Rhônexpress (Lyon Part-Dieu – Part-Dieu Sud), le cumul des courses aux heures de pointe s'élève à 20 courses par heure et par sens en 2014, contre 12 courses par heure et par sens initialement prévues.

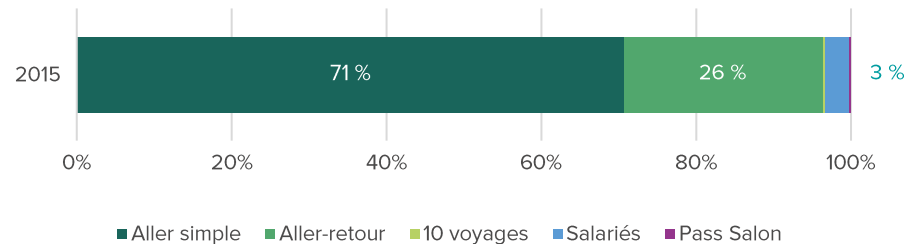
<sup>(1)</sup> Prévisions de fréquentation réalisées en 2006 par la SEMALY (voir p. 52)

# 3.3 La comparaison de l'offre constatée en 2014 avec les prévisions

## Un coût du déplacement pour les usagers de Rhônexpress plus important que prévu dans les estimations de fréquentation

**En 2014, un trajet en Rhônexpress coûte aux voyageurs en moyenne 11,62 € HT (en valeur 2014).** Ce coût moyen par trajet correspond aux recettes annuelles totales (hors ventes de titres TCL), ramenées au nombre total de voyages effectués en 2014 sur Rhônexpress (voir p. 47). Il reflète l'utilisation des différents titres de la grille tarifaire par les usagers : cette donnée est présentée ici pour l'année 2015, car elle ne figurait pas auparavant dans le rapport annuel (elle n'est donc pas disponible pour l'année 2014).

Répartition du nombre de ventes, pour l'année 2015, par catégorie de titre

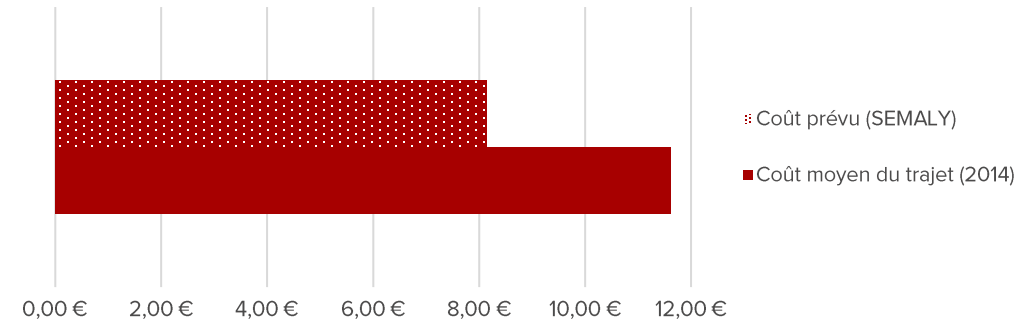


Sources : Rapport annuel Rhônexpress (2015)

Le coût moyen du déplacement pour les usagers de Rhônexpress est **supérieur de 43 % à l'hypothèse retenue dans l'estimation de clientèle de LESLYS (8,14 € HT en valeur 2014<sup>(1)</sup>)**. La SEMALY a considéré un tarif moyen du trajet en Rhônexpress égal au tarif moyen du trajet effectué avec la ligne 175 en 2005.

<sup>(1)</sup> D'après les hypothèses de la SEMALY : coûts moyens, en euros courants, de 7,81 € pour les trajets professionnels (29 % des déplacements) et de 7,49 € pour les autres motifs (71 % des déplacements)

Comparaison des coûts moyens constaté et prévu d'un déplacement pour les usagers de Rhônexpress, pour l'année 2014, en €<sub>2014</sub>

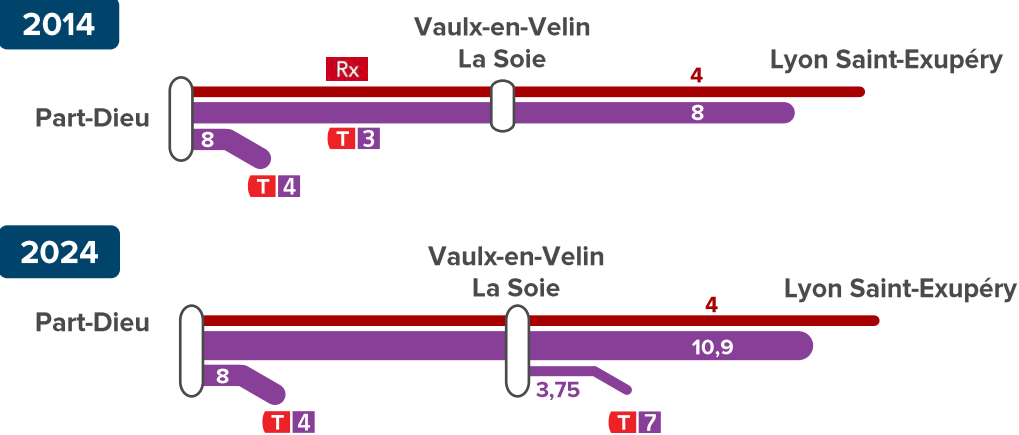


Sources : Rapport annuel Rhônexpress (2014), Enquête trafic SEMALY (2006)

# 3.4 Les évolutions de l'offre entre 2014 et 2024

## La poursuite de la hausse des tramways en circulation sur l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress

Nombre de courses par heure sur l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress, pendant les heures de pointe, en 2014 et 2024



Source : SYTRAL Mobilités (2025)

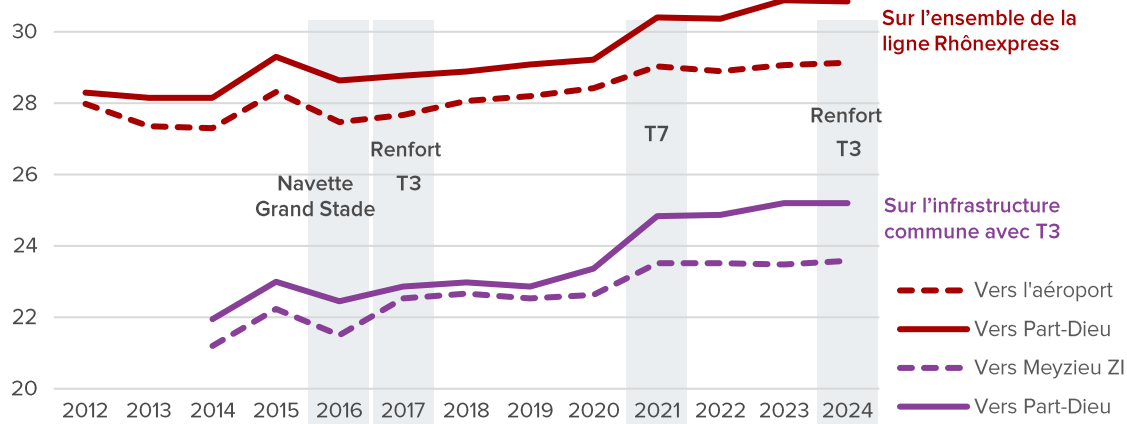
Depuis la mise en service de Rhônexpress, en août 2010, de nombreuses évolutions de l'offre proposée sur l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress ont été mises en place et ont entraîné une hausse importante des tramways en circulation sur cette infrastructure :

- Une desserte du Parc Olympique Lyonnais est mise en service en janvier 2016. Elle fonctionne seulement les jours d'évènements.
- **Les fréquences de la ligne T3 sont renforcées en 2017, puis en 2024** : elles passent de 7'30" à 6-7 minutes, puis à 5'30" aux heures de pointe (et de 15 à 12 minutes, puis 9 minutes aux heures creuses).
- La ligne T7 est mise en service entre Vaulx-en-Velin La Soie et Décines OL Vallée en février 2021.
- Deux nouvelles stations sont créées sur la ligne T3 en 2025 (Décines Roosevelt et Meyzieu Lycée Beltrame).
- Le croisement avec le prolongement de la ligne T6 (qui sera mise en service en février 2026), au niveau de la station Gare de Villeurbanne, est achevé depuis mai 2025.

Ces évolutions génèrent **de nouveaux conflits de circulation** au niveau du débranchement avec T7 et **des réductions de la vitesse** (passage de 60 à 15 km/h au niveau du débranchement vers le Parc Olympique Lyonnais, de 45 à 15 km/h au niveau du croisement avec la ligne T6 et à 40 km/h au droit de deux nouvelles intersections barrières). Elles entraînent également **une nouvelle hausse des tramways en circulation sur cette infrastructure**. Sur la section la plus chargée empruntée par Rhônexpress (Lyon Part-Dieu – Part-Dieu Sud), le cumul des courses aux heures de pointe s'élève à 22,9 courses par heure et par sens en 2024, contre 20 courses par heure et par sens en 2014 (et 12 courses par heure et par sens en 2010).

# 3.4 Les évolutions de l'offre entre 2014 et 2024

Évolution des temps de parcours réalisés par Rhônexpress entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, en moyenne annuelle, entre 2012 et 2024



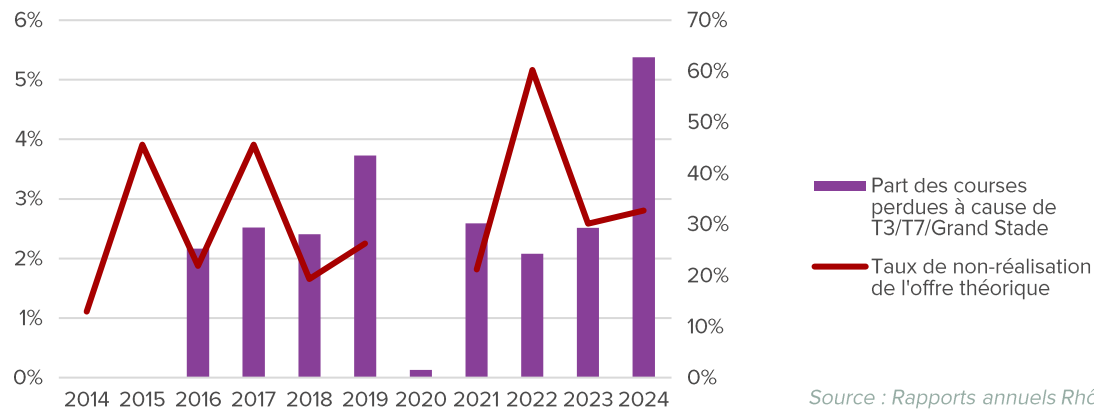
## Une dégradation quasiment continue des temps de parcours de Rhônexpress

Les temps de parcours moyens augmentent entre 2014 et 2024, sous l'effet de temps de trajets qui s'allongent sur l'infrastructure commune. L'avenant n°4 du contrat de concession, signé en octobre 2013, assouplit certaines exigences de qualité de service (nombre de courses à réaliser, cadencement au quart d'heure et transport de voyageurs assis), tant que le temps de parcours entre Part-Dieu et Meyzieu Z.I est supérieur à 19 minutes.

Cet allongement des temps de parcours de Rhônexpress entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu Z.I s'explique par les renforts de fréquence sur la ligne T3 et par de nouvelles contraintes d'exploitation sur l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress (voir p. 32). Le temps de parcours de Rhônexpress était initialement calibré avec une fréquence de 7'30" pour la ligne T3 (voir p. 24). Avec la fréquence actuelle de 5'30", Rhônexpress rattrape plus rapidement la rame de T3 précédente : le gain de temps lié à son caractère express est donc plus faible qu'auparavant.

Ces contraintes d'exploitation sur l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress conduisent également à une hausse tendancielle du taux de non-réalisation de l'offre théorique, qui n'a jamais été inférieur à son niveau de 2014 (1,1 %). Une part importante des courses de Rhônexpress perdues est due à des dysfonctionnements avec les lignes T3, T4, T7 ou la navette Grand Stade. Cette part est plutôt stable, autour de 30 %, à l'exception des pics observés en 2019 (43 %) et 2024 (63 %).

Évolution du taux d'offre théorique non-réalisée (échelle de droite) et part des courses de Rhônexpress perdues à cause de dysfonctionnements avec T3, T4, T7 ou la navette Grand Stade (échelle de gauche), entre 2014 et 2024

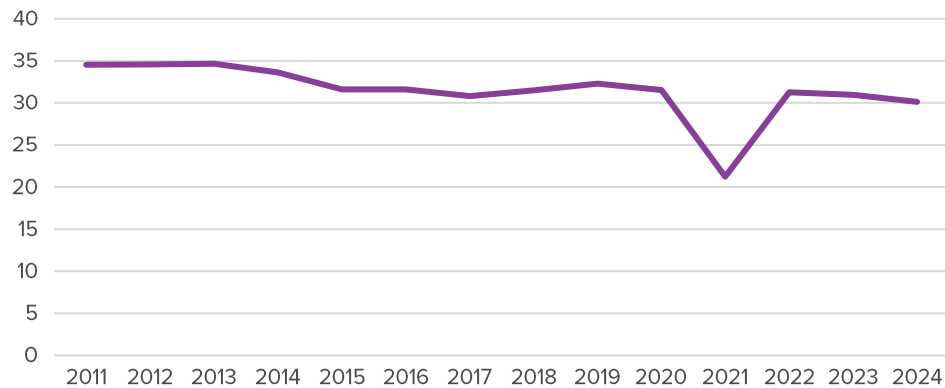


Source : Rapports annuels Rhônexpress (2012-2024)

# 3.4 Les évolutions de l'offre entre 2014 et 2024

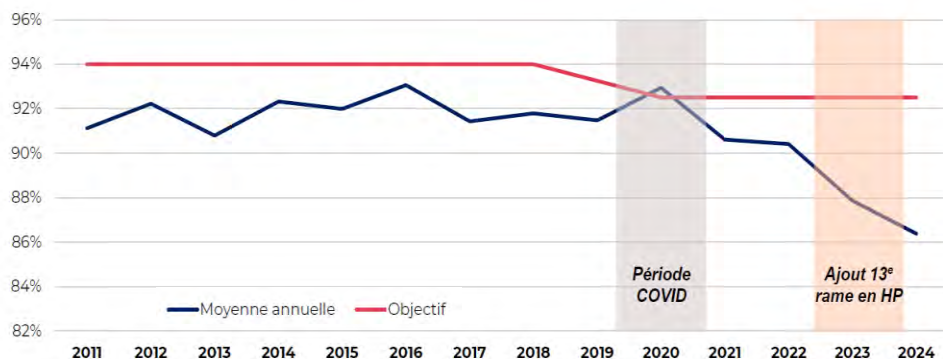
## Une dégradation progressive de la vitesse commerciale et de la régularité de la ligne T3

Évolution de la vitesse commerciale de la ligne T3, en km/h, entre 2011 et 2024



Source : Tableaux de pilotage mensuels TCL – Annexe 11 (2011-2024)

Évolution de la régularité<sup>(1)</sup> de la ligne T3, entre 2011 et 2024



<sup>(1)</sup> Une mesure de régularité est conforme lorsque l'intervalle réel entre deux rames est inférieur à l'intervalle théorique + 20%

Source : Rapport Annuel du Délégué TCL (2011-2024)

**La vitesse commerciale de la ligne T3 s'est progressivement dégradée depuis 2014**, en raison notamment des évolutions de l'offre proposée sur l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress (extension jusqu'à Meyzieu Les Panettes en 2014, mise en service de la desserte événementielle du Grand Stade en 2016, puis de la ligne T7 en 2021, etc.). La régularité de la ligne s'est également détériorée, en particulier depuis 2021.

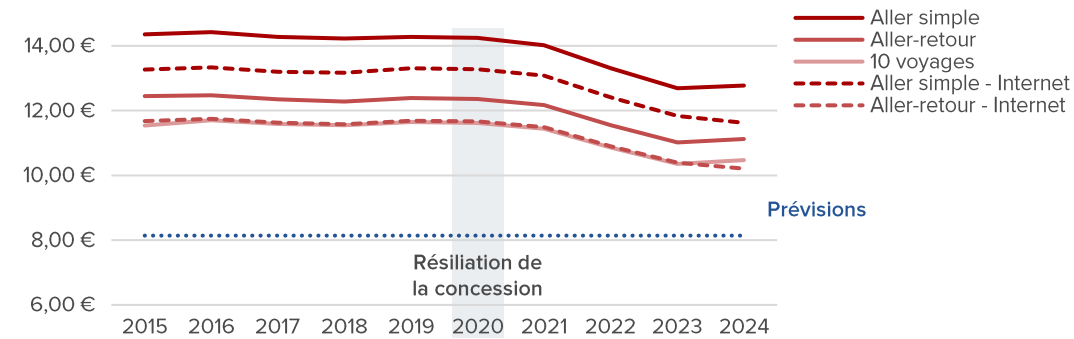
Deux tendances expliquent la dégradation de la vitesse commerciale et de la régularité de la ligne T3 :

- **Le temps d'arrêt moyen en station augmente**, du fait de la hausse du nombre de voyageurs par course (l'augmentation de la fréquentation de la ligne est plus rapide que la hausse du nombre de circulations par heure)
- **Les conflits d'exploitation s'accroissent**, entre la ligne T3 et les lignes T4 et Rhônexpress.

# 3.4 Les évolutions de l'offre entre 2014 et 2024

Une baisse des tarifs pour les salariés et les 12-25 ans et l'introduction d'un nouveau titre pour les voyageurs de la gare TGV après la reprise de l'exploitation par le SYTRAL

Évolution du coût du trajet avec Rhônexpress pour les titres plein tarif, entre 2015 et 2024, et comparaison avec les prévisions, en € constants HT (valeur 2014)

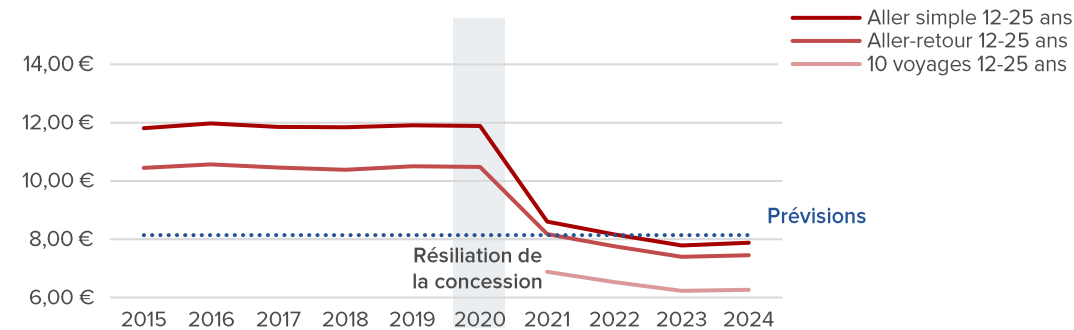


Depuis la résiliation de la concession de Rhônexpress et la reprise de son exploitation par le SYTRAL en novembre 2020, plusieurs modifications ont été apportées à la politique tarifaire :

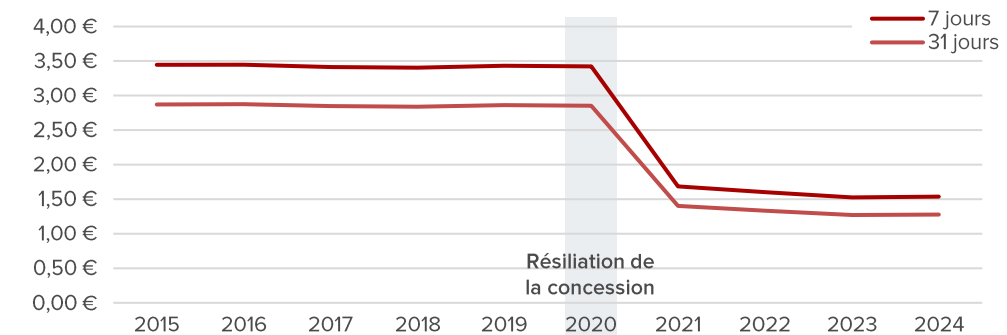
- Une baisse des tarifs (en euros courants) a été mise en œuvre pour les salariés, en novembre 2020, et pour les 12-25 ans, en janvier 2021.
- Une troisième famille de titres selon le motif de déplacement a été introduite : **les titres pour les voyageurs en lien avec la gare TGV** (pour les détenteurs d'un billet de train valide le jour du trajet en Rhônexpress), qui vient s'ajouter aux titres pour les voyageurs en lien avec l'aéroport et aux titres pour les salariés de la plateforme aéroportuaire.

Entre 2020 et 2024, les tarifs ont été augmenté une seule fois, en 2024. Ils ont tous diminué en valeur constante (baisse des tarifs pour les 12-25 ans et les salariés ou augmentation moins rapide que l'inflation pour les titres plein tarif).

Évolution du coût du trajet avec Rhônexpress pour les titres 12-25 ans, entre 2015 et 2024, et comparaison avec les prévisions, en € constants HT (valeur 2014)



Évolution du coût du trajet avec Rhônexpress pour les abonnements des salariés, entre 2015 et 2024, en € constants HT (valeur 2014)

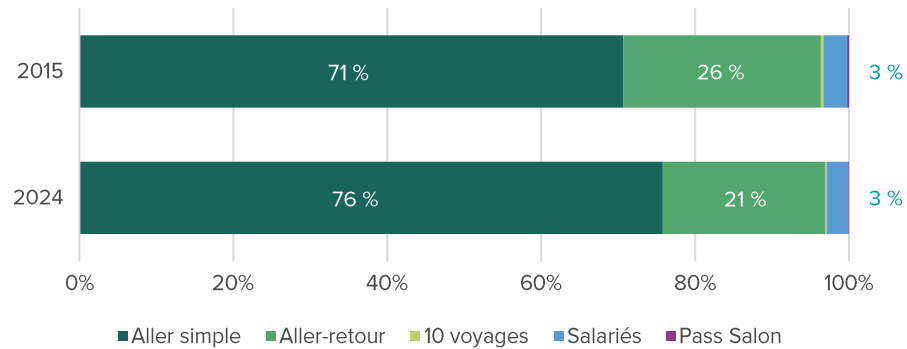


Sources : Rapports annuels Rhônexpress (2015-2024)

# 3.4 Les évolutions de l'offre entre 2014 et 2024

Un coût moyen du déplacement pour les usagers de Rhônexpress en baisse, mais toujours plus important que prévu dans les estimations de fréquentation

Répartition du nombre de ventes, en 2015 et en 2024, par catégorie de titre



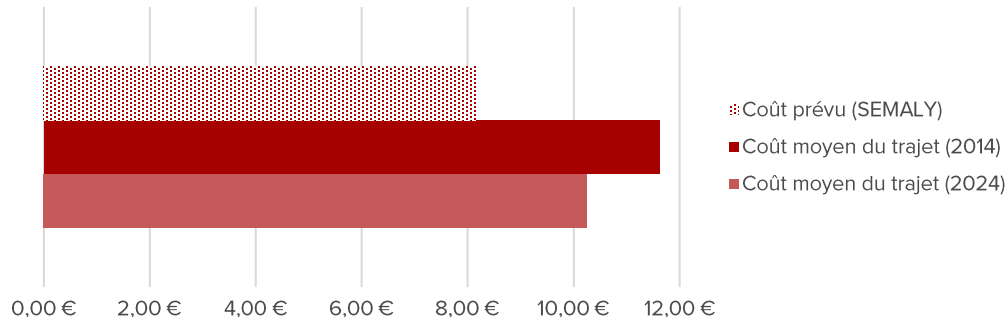
Sources : Rapport annuel Rhônexpress (2015, 2024)

La répartition du nombre de ventes de titres a évolué entre 2014 et 2024 :

- La part des allers simples pour les 12-25 ans s'est fortement accrue (de 14 % à 24 %), pendant que celle des allers simples plein tarif diminuait (de 56 % à 52 %).
- Le poids des allers-retours plein tarif est également en recul (de 20 % à 15 %).

Cette modification de la structure des ventes et les évolutions de la politique tarifaire mises en œuvre depuis 2020 (baisse des tarifs pour les salariés et les 12-25 ans, mise en place de titres pour les voyageurs en lien avec la gare TGV, hausse des tarifs uniquement en 2024) ont conduit à **une baisse du coût moyen du déplacement pour les usagers de Rhônexpress** : il s'élève à **10,25 € HT (en valeur 2014) en 2024**.

Comparaison des coûts moyens constatés et prévu<sup>(1)</sup> d'un déplacement pour les usagers de Rhônexpress, en 2014 et en 2024, en €<sub>2014</sub>



Sources : Rapport annuel Rhônexpress (2014, 2024), Enquête trafic SEMALY (2006)

<sup>(1)</sup> Coût moyen de déplacement en Rhônexpress considéré constant aux différents horizons de prévision de fréquentation (en valeur constante)

# 3.5 Les évolutions des autres offres de transports collectifs entre Lyon et l'aéroport entre 2010 et 2024

Une absence d'alternatives en transports collectifs jusqu'en 2014 pour la desserte de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, en raison de l'obligation imposée par le contrat de concession de ne pas concurrencer Rhônexpress

Extrait du contrat de concession relatif à l'obligation de non-concurrence de Rhônexpress

## ARTICLE 7

Le Concédant s'engage, en tant qu'autorité organisatrice, à mettre fin au service de transport routier SATOBUS entre Lyon Part Dieu et le site aéroportuaire de Saint-Exupéry à compter de la Mise en Service de LESLYS. Il s'engage également, pendant toute la durée de la Concession, à ne pas organiser ni encourager un service de transport collectif directement concurrent de LESLYS.

Le Concédant conserve cependant toute liberté de concevoir, construire et modifier tout ouvrage ferroviaire et/ou d'exploiter tout service de transport ferroviaire, non compris dans la Concession et n'assurant pas une prestation directement concurrente de LESLYS. Le Concédant se réserve de même la faculté de déléguer tout ou partie de ces opérations à un tiers.

Source : Contrat de concession Rhônexpress (2007)

Le contrat de concession impose de « ne pas organiser ni encourager de service de transports collectifs directement concurrent » de Rhônexpress, pendant toute la durée de la concession (article 7). À ce titre, **aucune offre de transports collectifs autre que Rhônexpress n'est mise en place entre Lyon et l'aéroport, de la mise en service de Rhônexpress jusqu'en 2014.**

**Deux lignes des Cars du Rhône desservant l'aéroport Lyon Saint-Exupéry sont mises en services en février 2014 par le Département du Rhône, puis intégrées au réseau et à la tarification TCL en septembre 2015<sup>(1)</sup> :**

- La ligne 44 dessert Genas. Elle devient la ligne 29 du réseau TCL.
- La ligne 46 propose un rabattement vers la ligne T3, à la station Meyzieu Z.I, depuis Pusignan et Saint-Laurent-de-Mure. Elle devient la ligne 30 du réseau TCL.

Un contentieux sur la notion de concurrence directe oppose alors le concessionnaire au SYTRAL, pendant lequel la desserte de l'aéroport par ces deux lignes est supprimée. **La demande d'indemnisation de la société Rhônexpress est finalement rejetée** en juin 2019 par le tribunal administratif, au motif notamment que ces lignes ne concurrençaient pas Rhônexpress en termes de temps de parcours.

Le SYTRAL relance alors les deux lignes, en rétablissant la desserte de l'aéroport qu'elles proposaient entre 2014 et 2015 :

- La ligne 47 reprend le tracé et les arrêts de l'ancienne ligne 30. Elle est mise en service en septembre 2019.
- La ligne 48 propose une adaptation de l'itinéraire de l'ancienne ligne 29. Elle est mise en service en janvier 2020.

<sup>(1)</sup> À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015, extension à tout le Rhône du territoire de compétences du SYTRAL, qui reprend la gestion des réseaux Libellule et Cars du Rhône (en plus des réseaux TCL et Optibus) et la concession de la ligne Rhônexpress

Principaux titres plein tarif pour les voyageurs des grilles tarifaires des Cars du Rhône, de TCL et de Rhônexpress, en septembre 2015, en € courants TTC

	TCL	Cars du Rhône <sup>(1)</sup>
TICKET UNITAIRE	1,80 €	3,20 €
ABONNEMENT MENSUEL	60,40 €	71,10 €

<sup>(1)</sup> Titres combinés Cars du Rhône et TCL (Rhône-Pass)

Sources : Rapport Annuel du Délégué TCL (2015), SYTRAL – Guide du réseau Cars du Rhône (2015)

# 3.5 Les évolutions des autres offres de transports collectifs entre Lyon et l'aéroport entre 2010 et 2024

Deux lignes du réseau TCL offrant une desserte de l'aéroport entre septembre et décembre 2015, avec des temps de parcours bien plus élevés que la ligne Rhônexpress sur la liaison avec Lyon Part-Dieu

Plan des lignes 1Ex, 28, 29 et 30 du réseau TCL



Source : SYTRAL Mobilités (2017)

(1) Y compris le temps de cheminement vers le terminal 1 de l'aéroport

Sources : Fiches horaires lignes 29, 30 et 28 (2015), Dossier descriptif du réseau TCL (2015), Rapport annuel Rhônexpress (2015), Site Internet Rhônexpress (temps d'accès au terminal depuis Rhônexpress et la gare routière), Hypothèses SYTRAL Mobilités (temps de correspondance de 1 minute à Vaulx-en-Velin La Soie)

La ligne 44 (devenue ligne 29), associée aux lignes T3 et 21 (devenue la ligne 28 du réseau TCL en septembre 2015), offre une liaison entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport en 69 minutes. Ce temps de parcours dépasse de 47 % celui de Rhônexpress sur la même liaison.

La ligne 46 (devenue ligne 30), associée à la ligne T3, permet de relier Lyon Part-Dieu à l'aéroport en 75 minutes. Ce temps de parcours est supérieur de 60 % à celui de Rhônexpress.

À partir de janvier 2016, la desserte de l'aéroport par ces deux lignes est supprimée :

- La ligne 28 fusionne avec la ligne 30 et effectue son terminus à Pusignan. Elle ne dessert plus ni l'aéroport ni Saint-Laurent-de-Mure.
- Le terminus de la ligne 29 est déplacé de l'aéroport à Meyzieu Z.I.

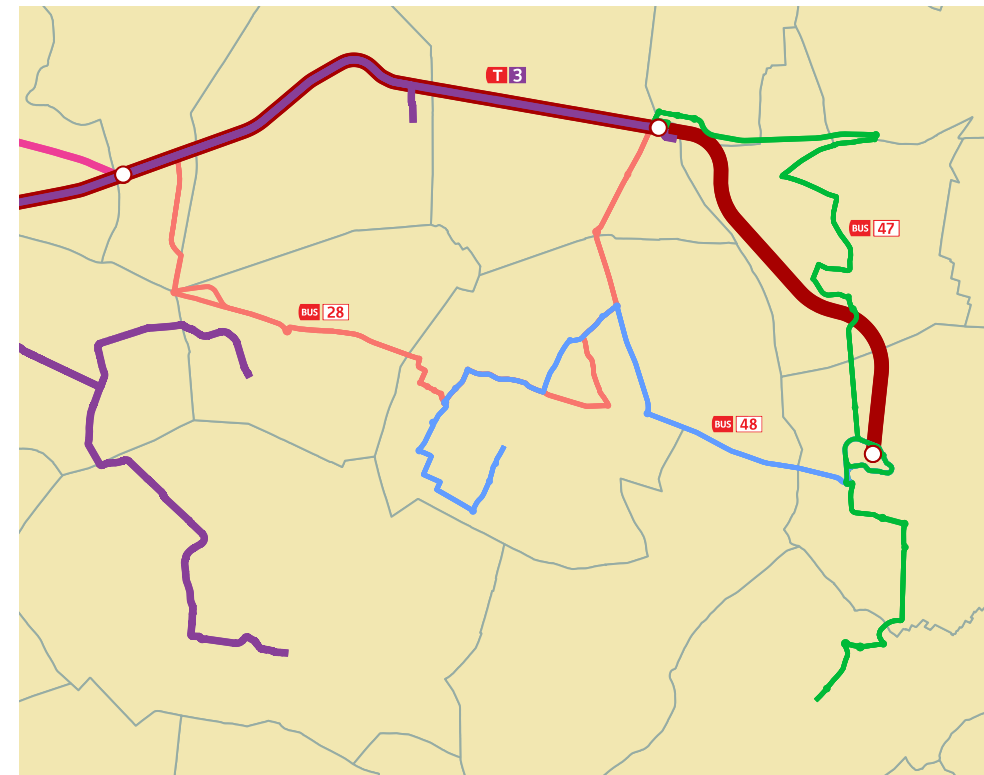
Principales caractéristiques de l'offre sur les lignes 44/29, 46/30 et Rhônexpress en 2015

	Ligne 44 / 29	Ligne 46 / 30	Rhônexpress
<b>FRÉQUENCE DE PASSAGE</b>	15' en période de pointe 60' en période creuse	30' en période de pointe 60' en période creuse	15' entre 6h et 21h 30' sinon
<b>AMPLITUDE HORAIRE</b>	5h30 – 22h	5h45 – 21h45	4h25 – 0h
<b>TRAJET VERS L'AÉROPORT</b>	T3 (Vaulx-en-Velin La Soie) + ligne 21/28 (Genas)	T3 (Meyzieu Z.I.)	Direct
<b>PRIX DU TRAJET</b> (ticket unitaire plein tarif)	1,80 €	1,80 €	15,80 €
<b>TEMPS DE PARCOURS<sup>(1)</sup></b> (entre Part-Dieu et le terminal 1 de l'aéroport)	69 minutes	75 minutes	48 minutes

# 3.5 Les évolutions des autres offres de transports collectifs entre Lyon et l'aéroport entre 2010 et 2024

Après un contentieux avec le concessionnaire, une relance des deux lignes du réseau TCL desservant l'aéroport en septembre 2019 et janvier 2020, avec des temps de parcours bien plus élevés que la ligne Rhônexpress sur la liaison avec Lyon Part-Dieu

Plan des lignes 47 et 48 du réseau TCL



Source : SYTRAL Mobilités (2024)

La ligne 47 reprend l'itinéraire et les arrêts de l'ancienne ligne 30, entre Meyzieu Z.I. et Saint-Laurent-de-Mure. Elle dessert plus finement l'aéroport, avec 3 arrêts (gare routière, Air Parc, Cargo Port). Elle offre une liaison entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport en 85 minutes, via la ligne T3. Ce temps de parcours dépasse de 82 % celui de Rhônexpress sur la même liaison.

La ligne 48 dessert Genas, en reprenant une partie des arrêts de l'ancienne ligne 29. Elle propose 2 arrêts à l'aéroport. Elle permet de relier Lyon Part-Dieu à l'aéroport, associée aux lignes T3 et 28, en 81 minutes. Ce temps de parcours est supérieur de 74 % à celui de Rhônexpress.

Principales caractéristiques du niveau de service des lignes 47 et 48 en 2024

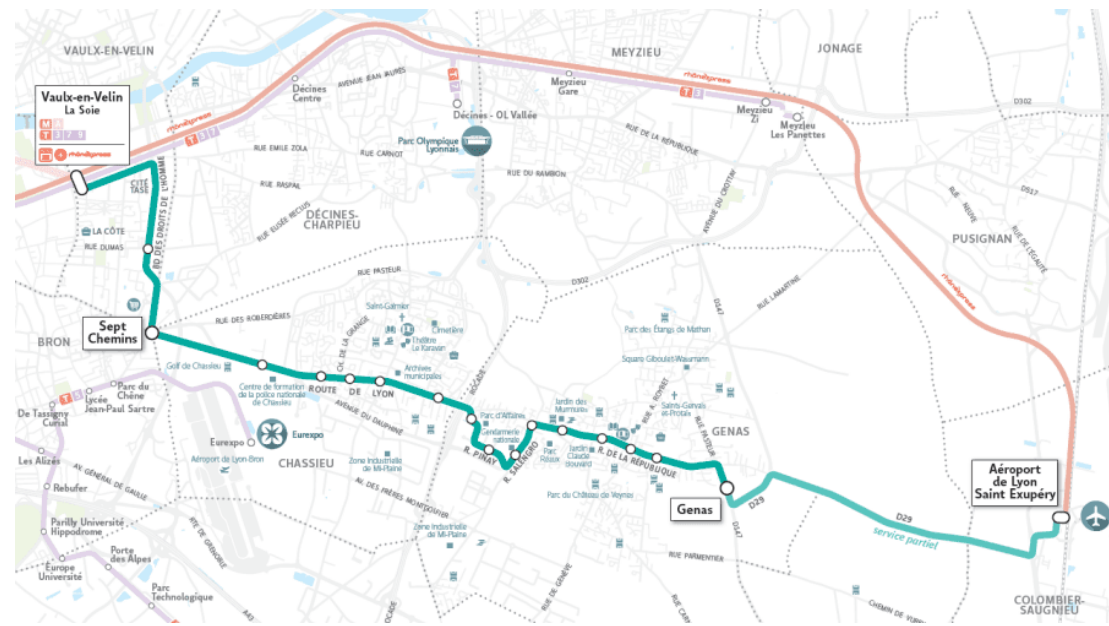
	Ligne 47	Ligne 48	Rhônexpress
<b>FRÉQUENCE DE PASSAGE</b>	30' en période de pointe 30' en période creuse	35' en pointe Pas de service en période creuse	15' entre 6h et 21h 30' sinon
<b>AMPLITUDE HORAIRE</b>	5h55 – 23h45	6h30 – 20h30	4h25 – 0h
<b>TRAJET VERS L'AÉROPORT</b>	T3 (Meyzieu Z.I.) + ligne 47	T3 (Vaulx-en-Velin La Soie) + ligne 28 (Genas) + ligne 48	Direct
<b>TEMPS DE PARCOURS<sup>(1)</sup></b> (entre Part-Dieu et l'aéroport)	85 minutes	81 minutes	49 minutes

<sup>(1)</sup> Y compris le temps de cheminement vers le terminal 1 de l'aéroport

Sources : Fiches horaires lignes 47, 48 et 28 (2024), Dossier descriptif du réseau TCL (2024), Rapport annuel Rhônexpress (2015), Site Internet Rhônexpress (temps d'accès au terminal depuis Rhônexpress et la gare routière), Hypothèses SYTRAL Mobilités (temps de correspondance de 1 minute à Vaulx-en-Velin La Soie)

# 3.5 Les évolutions des autres offres de transports collectifs entre Lyon et l'aéroport entre 2010 et 2024

Plan de la ligne C200 du réseau TCL



Source : SYTRAL Mobilités (2025)

Une ligne de car à haut niveau de service entre Vaulx-en-Velin La Soie et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry depuis septembre 2025

À partir de septembre 2025, la ligne C200 circule entre Vaulx-en-Velin La Soie et Genas, de 5h à minuit, avec une fréquence de 10 minutes en période de pointe et de 20 minutes en période creuse. Un service sur 3 dessert l'aéroport Lyon Saint-Exupéry en semaine (un service sur 2 le week-end). La ligne C200 remplace les lignes 28 et 48, et a amené une adaptation de la ligne 47.

La mise en service de cette ligne à haut niveau de service figure parmi les actions du Plan de mobilité des territoires lyonnais.

## Action n° 3 Créer un réseau de lignes de Cars à Haut Niveau de Service

### Réalisations avant 2030

- Mettre en service les lignes de CHNS suivantes :
  - Lyon - Chazelles-sur-Lyon
  - Lyon - Villefranche-sur-Saône (puis Belleville-en-Beaujolais dans une seconde étape)
  - Lyon - Sainte-Foy-l'Argentière-Aveize
  - Gorge de Loup-Vaugneray-Pollionnay
  - Saint-Genis-Laval Hôpital Lyon Sud (métro B) - Mornant
  - Lyon - Colombier-Saugnieu
  - Vaulx en Velin la Soie - Aéroport de Saint-Exupéry (Ligne de l'Est Lyonnais)
  - Lyon - Sathonay - Trévoux (ligne régionale)
  - Lyon - Bourgoin-Jallieu (ligne régionale)

Source : Plan de Mobilités des Territoires Lyonnais (2025)

Principales caractéristiques du niveau de service de la ligne C200 en 2025, pour un jour de semaine

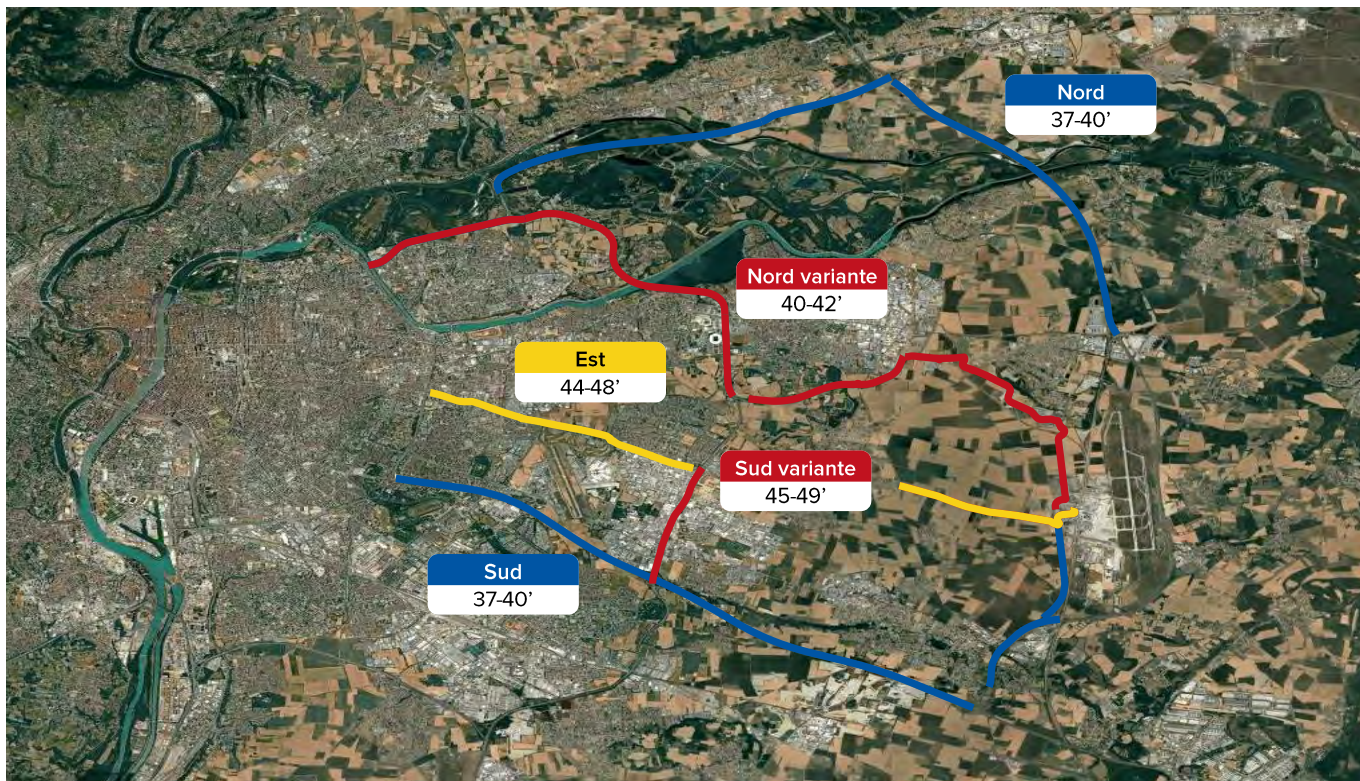
	Ligne C200	Rhôneexpress
FRÉQUENCE DE PASSAGE	30' en période de pointe 60' en période creuse	15' entre 6h et 21h 30' sinon
AMPLITUDE HORAIRE	5h – 0h	4h25 – 0h
TRAJET VERS L'AÉROPORT	T3 (Vaulx-en-Velin La Soie) + ligne C200	Direct
TEMPS DE PARCOURS (entre Part-Dieu et l'aéroport)	80 minutes	49 minutes

Sources : Fiche horaire ligne C200 (2025), Dossier descriptif du réseau TCL (2024), Rapport annuel Rhôneexpress (2024), Site Internet Rhôneexpress (temps d'accès au terminal depuis Rhôneexpress et la gare routière), Hypothèses SYTRAL Mobilités (temps de correspondance de 1 minute à Vaulx-en-Velin La Soie)

## 3.6 La desserte de l'aéroport en voiture et en taxi entre 2015 et 2024

Un temps de parcours de Lyon Part-Dieu vers l'aéroport Lyon Saint-Exupéry en voiture (hors temps de stationnement et d'accès au terminal) comparable au temps de parcours en Rhônexpress

Itinéraires de desserte de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry par la route, avec les temps d'accès en voiture relevés en février 2017<sup>(1)</sup> et le coût du péage en 2015 (en €<sub>2014</sub>)



Sources : Cerema – Tarifs Autoroutes 2015 (2018), Métropole de Lyon – Temps de parcours FCD (2017)

Trois principaux itinéraires routiers permettent de relier le centre-ville de Lyon à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry en voiture. Les données disponibles permettent de renseigner le coût du trajet (montant des péages en 2015, en €<sub>2014</sub>) et d'indiquer un temps de parcours indicatif (relevés de février 2017, entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport) :

- Les itinéraires **A42-A432 par le nord** et **A43-A432 par le sud** sont les plus rapides (37 à 40 minutes). Ils empruntent une section à péage (2,80 €<sub>2014</sub> pour l'itinéraire nord et 1,90 €<sub>2014</sub> pour l'itinéraire sud, en 2015).
- Chacun de ces itinéraires dispose d'une variante gratuite, avec un temps de parcours plus élevé : les itinéraires **RN346-RD302 par le nord** (40 à 42 minutes) et **RN346-RD29 par le sud** (45 à 49 minutes).
- L'itinéraire **via la route de Genas par l'est** est également gratuit, avec un temps de parcours plus important (44 à 48 minutes)

La course en taxi coûte entre 59 et 63 €<sub>2014</sub> en 2015<sup>(2)</sup>. Aucun historique de données sur le prix de la course en VTC n'a pu être mobilisé dans le cadre du présent bilan.

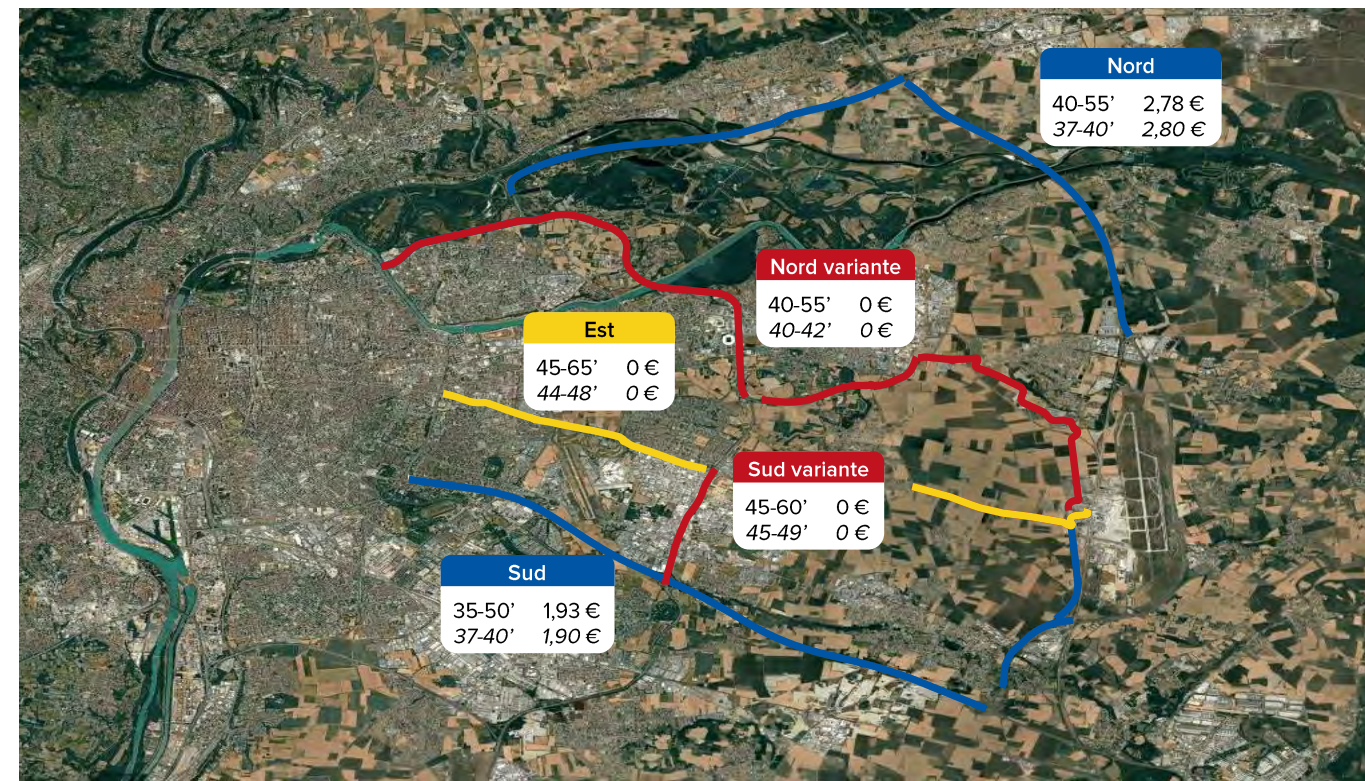
<sup>(1)</sup> Données FCD du 7 février 2017, utilisées pour le recalage de Modely en 2017

<sup>(2)</sup> Requête effectuée par le bureau d'études SYSTRA dans le cadre d'une mission de construction d'un nouveau modèle de prévision de trafic confiée par la société Rhônexpress, pour recalculer les prévisions initiales et estimer les effets de certaines évolutions de l'offre de transport en commun

# 3.6 La desserte de l'aéroport en voiture et en taxi entre 2015 et 2024

Une dégradation des conditions de circulation, notamment en termes de variabilité des temps de parcours en voiture

Itinéraires de desserte de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry par la route, avec les temps d'accès en voiture et le coût du péage (en €<sub>2014</sub>), en 2015-2017 (en bas, en italique) et en 2024<sup>(1)</sup> (en haut)



Sources : Cerema – Tarifs Autoroutes 2015 (2018), Métropole de Lyon – Temps de parcours FCD (2017), APRR & AREA – Tarifs de péage (2024), Google Maps – Requêtes de temps de parcours (2025)

Les temps de parcours en voiture vers l'aéroport Lyon Saint-Exupéry se sont allongés entre 2017 et 2024 et, plus encore, leur variabilité s'est accrue. **Les conditions se sont davantage dégradées sur les itinéraires empruntant la RN346** (de 9 à 19 minutes en 2017 à 9 à 23 minutes en 2024 sur la section nord de la RN346, d'après les bilans annuels de Coraly<sup>(1)</sup>) **ou la route de Genas et la RD29**. Les temps de parcours ont également pu être affectés par l'abaissement de la vitesse maximale de 90 à 70 km/h sur le boulevard Laurent Bonnevey en 2019.

Ces évolutions tendent à valider l'hypothèse retenue dans les prévisions de fréquentation de Rhônexpress pour les usagers de la voiture, à savoir une « *augmentation du temps de parcours pour les personnes venant de Lyon et de Villeurbanne* » de 5 minutes entre 2014 et 2024.

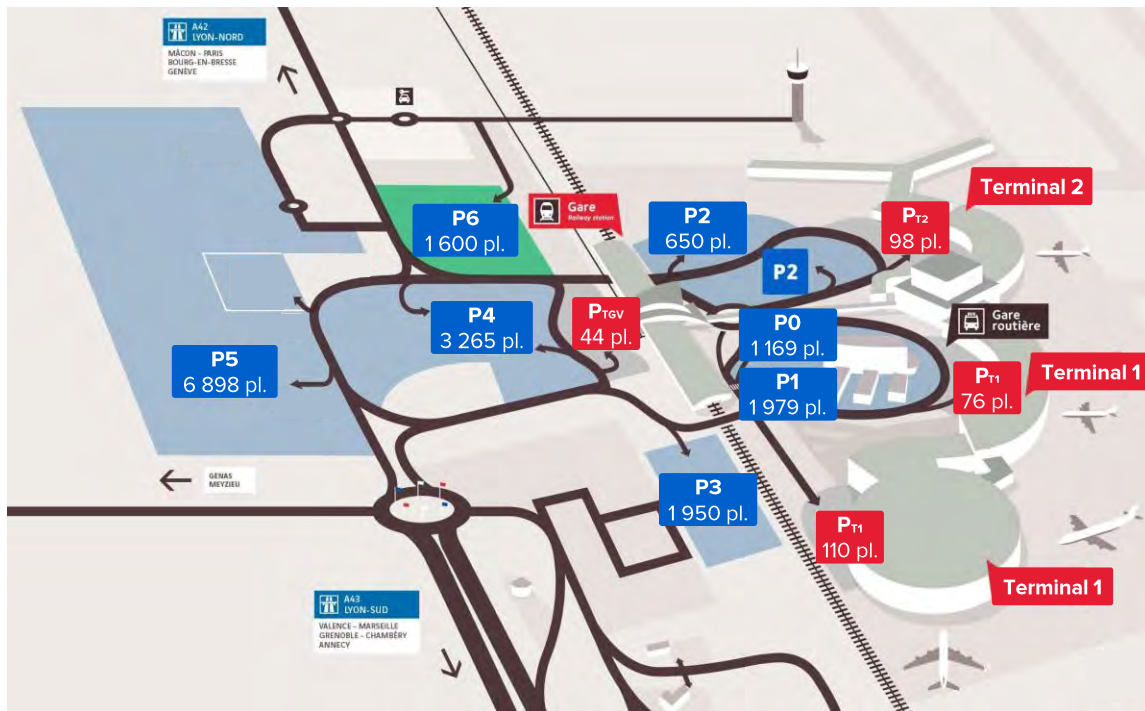
Les montants des péages et le prix de la course en taxi (59 à 63 €<sub>2014</sub>) sont restés stables entre 2015 et 2024, en valeur constante de 2014. La course en VTC coûte entre 33 et 38 €<sub>2014</sub> en 2024.

<sup>(1)</sup> Partenariat entre l'État (DIR Centre-Est, la Métropole de Lyon et les sociétés concessionnaires d'autoroutes (APRR, AREA, ASF) pour optimiser la gestion des grandes voiries lyonnaises

# 3.6 La desserte de l'aéroport en voiture et en taxi entre 2015 et 2024

Une capacité de 17 500 places de stationnement, dont 8 500 pour des durées supérieures à 3 jours

Offre de stationnement à l'aéroport et à la gare TGV de Lyon Saint-Exupéry, en 2024



Sources : Aéroports de Lyon – Plan des parkings (2024)

Les passagers qui se rendent à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry en voiture (en tant que conducteur) doivent stationner sur place, où **une offre de 17 511 places** est disponible en 2024 :

- 9 013 places pour du stationnement de courte durée (jusqu'à 3 jours), dans les parkings P0, P1, P2, P3 et P4.
- 8 498 places pour du stationnement de longue durée (au-delà de 3 jours), dans les parkings P5 et P6.

L'offre de stationnement s'est accrue d'environ 1 700 places depuis 2014 (extension du parking P3 en juin 2022).

Les automobilistes qui accompagnent ou récupèrent un passager peuvent stationner dans un dépose-minute (328 places réparties dans 4 parkings, aux abords des terminaux 1 et 2 et de la gare TGV).

Évolution du coût de la journée de stationnement<sup>(1)</sup>, pour 1 jour, 3 jours et 14 jours de stationnement, entre 2015 et 2024, en € constants HT (valeur 2014)

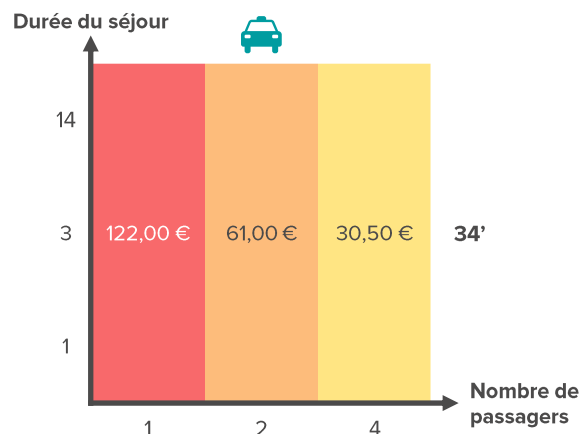
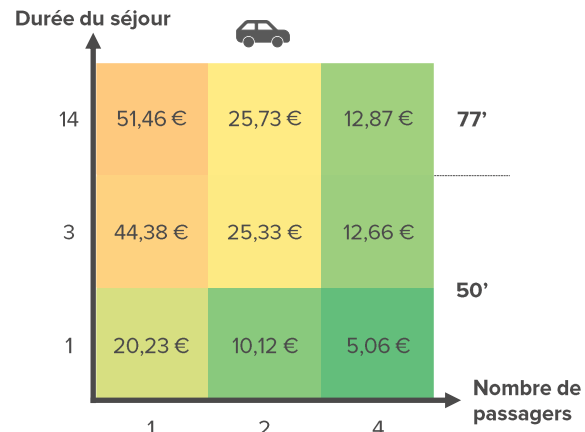
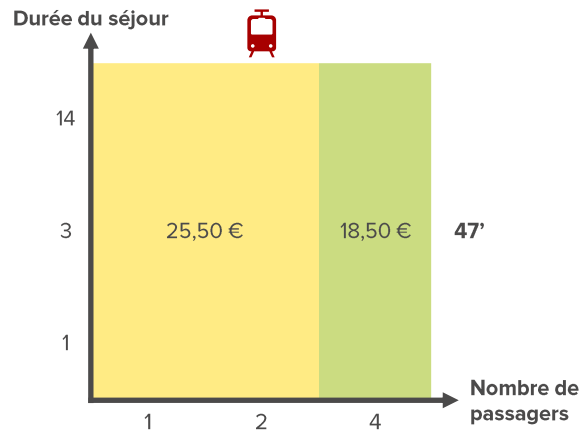
		P0	P1	P2	P3	P4	P5
1 jour	2015	18,33 €	18,33 €	15,83 €	-	14,58 €	16,66 €
	2024	23,06 €	23,06 €	21,66 €	21,66 €	18,85 €	17,10 €
3 jours	2015	16,25 €	16,25 €	14,16 €	-	12,91 €	13,05 €
	2024	21,24 €	21,24 €	18,90 €	18,90 €	17,62 €	14,23 €
14 jours	2015	15,35 €	15,35 €	12,97 €	-	11,43 €	3,54 €
	2024	17,17 €	17,17 €	15,21 €	13,16 €	9,58 €	5,20 €

Sources : Aéroports de Lyon – Tarifs des parkings (2024)

<sup>(1)</sup> Grille des tarifs correspondant au coût du stationnement sans réservation : tarifs en « temps réel » potentiellement inférieurs, pour des réservations anticipées

# 3.6 La desserte de l'aéroport en voiture et en taxi entre 2015 et 2024

Coût du trajet<sup>(3)</sup> aller-retour par personne (en €<sub>2014</sub>) et temps de parcours moyen vers l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, pour 3 modes de déplacement (Rhônexpress, voiture<sup>(4)</sup> ou taxi), selon le nombre de passagers (1, 2 ou 4 passagers<sup>(5)</sup>) et selon la durée du séjour (1, 3 ou 14 jours)



<sup>(1)</sup> Temps d'acheminement de 40 minutes entre le parking P5 et le terminal T2, comprenant le temps de rabattement à pied, le trajet de la navette et le temps d'attente

<sup>(2)</sup> Durée moyenne de stationnement prise en compte dans les prévisions

<sup>(3)</sup> Coût optimisé du trajet : achat de titres allers-retours (plein tarif et 12-25 ans) sur Internet pour Rhônexpress, stationnement de longue durée pendant 14 jours pour la voiture

<sup>(4)</sup> Hors coût du carburant

<sup>(5)</sup> 1 adulte, 2 adultes ou 2 adultes et 2 enfants de plus de 12 ans

## Des trajets en Rhônexpress plus compétitifs que la voiture pour des déplacements effectués seuls, ou à deux pour des séjours longs

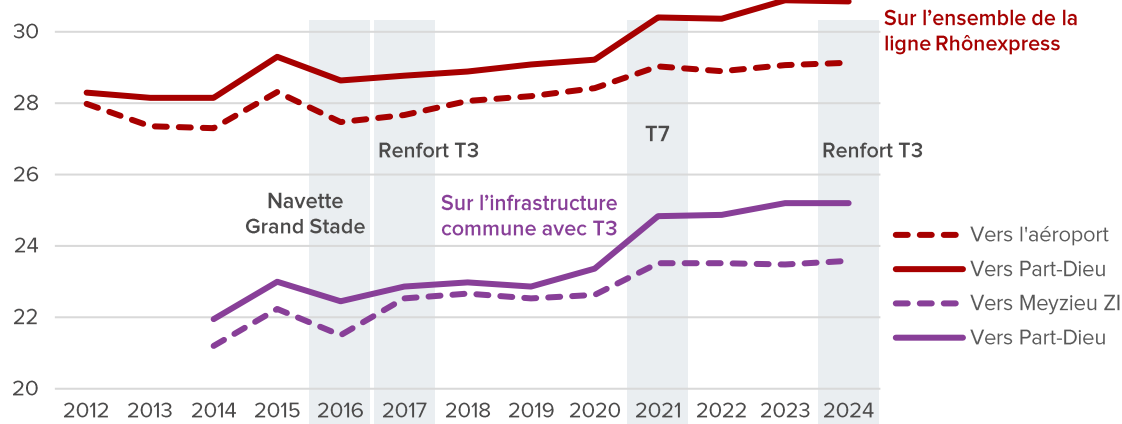
La comparaison des coûts du trajet et des temps de parcours permet de mettre en évidence la compétitivité relative de trois modes de déplacement (Rhônexpress, voiture, taxi). L'analyse concerne ici les passagers de l'aéroport et de la gare TGV, sur la liaison entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry. Elle est proposée en distinguant le nombre de passagers (1 adulte, 2 adultes ou 2 adultes et 2 enfants de plus de 12 ans) et la durée du séjour (1 jour, 3 jours ou 14 jours) :

- **Le coût de Rhônexpress** (achat des titres) **est plus intéressant que celui de la voiture, pour le trajet d'un passager seul dès que le séjour dépasse une journée ou pour le trajet de deux passagers partant pour un séjour de 3 jours ou plus.** Les usagers de Rhônexpress sont d'ailleurs essentiellement constitués de personnes voyageant seuls (73 %) ou à deux (22 %). Rhônexpress propose un temps de parcours comparable à celui avec la voiture, il est même plus rapide pour un séjour de 14 jours.
- **Le coût de la voiture** (constitué à 90 % ou plus du coût du stationnement, le reste correspondant au prix du péage) **est avantageux pour le trajet de deux passagers ou plus, quelle que soit la durée du séjour.** Le temps de parcours s'allonge pour un séjour de 14 jours, car les stationnements de longue durée sont reliés à l'aéroport par une navette<sup>(1)</sup>.
- Le taxi est le mode le plus rapide pour accéder à l'aéroport. Il est toutefois plus coûteux que Rhônexpress et que la voiture, quels que soient le nombre de passagers et la durée du séjour.

Le coût du stationnement s'élève à 48,75 €<sub>2014</sub> pour un séjour de 3 jours<sup>(2)</sup>, contre une hypothèse de 30,37 €<sub>2014</sub> dans les prévisions de fréquentation. Ce montant correspond à un coût maximal du stationnement : le tarif « en temps réel » peut être inférieur, et les passagers peuvent aussi stationner dans les parkings privés qui se sont implantés autour de l'aéroport (avec un temps d'acheminement vers l'aéroport supplémentaire).

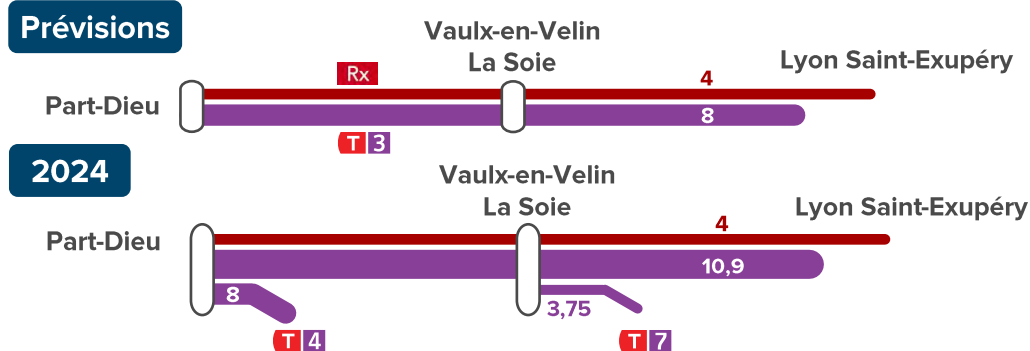
# 3.7 Le service offert aux usagers de Rhônexpress – Synthèse

Évolution des temps de parcours réalisés par Rhônexpress entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, en moyenne annuelle, entre 2012 et 2024



Source : Rapports annuels Rhônexpress (2012-2024)

Nombre de courses par heure sur l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress prévues et réalisées en 2014, pendant les heures de pointe



Source : SYTRAL Mobilités (2025)

Rhônexpress offre aux usagers un service conforme à ce qui était prévu en termes de fréquence et d'amplitude horaire. Le nombre de kilomètres commerciaux réalisés par Rhônexpress en 2014 est supérieur de 1 % aux prévisions.

Le temps de trajet (27 minutes vers l'aéroport et 28 minutes vers Part-Dieu en 2014) dépasse les prévisions (25 minutes), en raison d'un temps de parcours plus élevé que prévu entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu Z.I (21 minutes vers l'aéroport et 22 minutes vers Part-Dieu, au lieu des 19 minutes prévues). Cet écart s'explique par le nombre accru de circulation sur l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress, qui n'avait pas été anticipé dans les prévisions : renforts de fréquence sur la ligne T3, mise en service de la ligne T7, etc. Et le dynamisme du développement urbain dans l'Est Lyonnais conduit à des perspectives de nouvelle hausse de la fréquentation sur la ligne T3 d'ici 2030 : le Plan de Mobilités des territoires lyonnais prévoit de nouveaux renforts sur ce corridor. Les temps de trajet entre Lyon et son aéroport sont toutefois améliorés par rapport à l'ancienne ligne 175, sauf pour les usagers qui se situent dans l'aire de chalandise de la ligne D du métro (deux correspondances maintenant nécessaires).

Le coût du voyage sur Rhônexpress en 2014 (11,62 €<sub>2014</sub> HT) est également plus élevé que celui retenu dans les prévisions (8,14 €<sub>2014</sub> HT). La baisse des tarifs pour les salariés et les 12-25 ans et l'introduction d'un nouveau titre pour les voyageurs de la gare TGV, après la reprise de l'exploitation par le SYTRAL, ont réduit cet écart en 2024 (10,25 €<sub>2014</sub> HT).

Plusieurs alternatives permettent de rejoindre l'aéroport depuis Lyon. La principale est la voiture, avec un temps de parcours comparable à celui de Rhônexpress et un coût du stationnement qui varie selon la durée du séjour. Le trajet peut également être effectué en taxi, à un coût plus élevé mais sans contrainte de stationnement. Il est aussi possible, depuis 2014, d'effectuer ce trajet en car (avec la ligne C200 depuis septembre 2025), pour un coût moins important qu'avec les autres modes de déplacement (Rhônexpress, voiture ou taxi) mais avec un temps de parcours plus élevé.

# 4 L'analyse de l'usage



Crédit photo : Nicolas Robin (2012)

## Zoom sur... les enquêtes de satisfaction des clients de Rhônexpress

Des enquêtes de satisfaction des clients de Rhônexpress sont réalisées chaque année, depuis 2012. Les usagers sont enquêtés en continu à bord de Rhônexpress, pendant une semaine (en juin jusqu'en 2019, puis en octobre à partir de 2020). Entre 800 et 1 100 réponses sont collectées chaque année (hors période de crise sanitaire).

Les résultats sont annexés au rapport annuel du concessionnaire depuis 2017, ils ne sont pas disponibles pour les années antérieures. Ils ont été analysés dans le cadre du présent bilan pour cette année-là et les suivantes.

La fréquentation de Rhônexpress en 2011 est deux fois plus élevée que celle de l'ancienne 175 en 2005. Elle suit la même dynamique que le trafic de passagers de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, avec des variations saisonnières et au cours de la semaine.

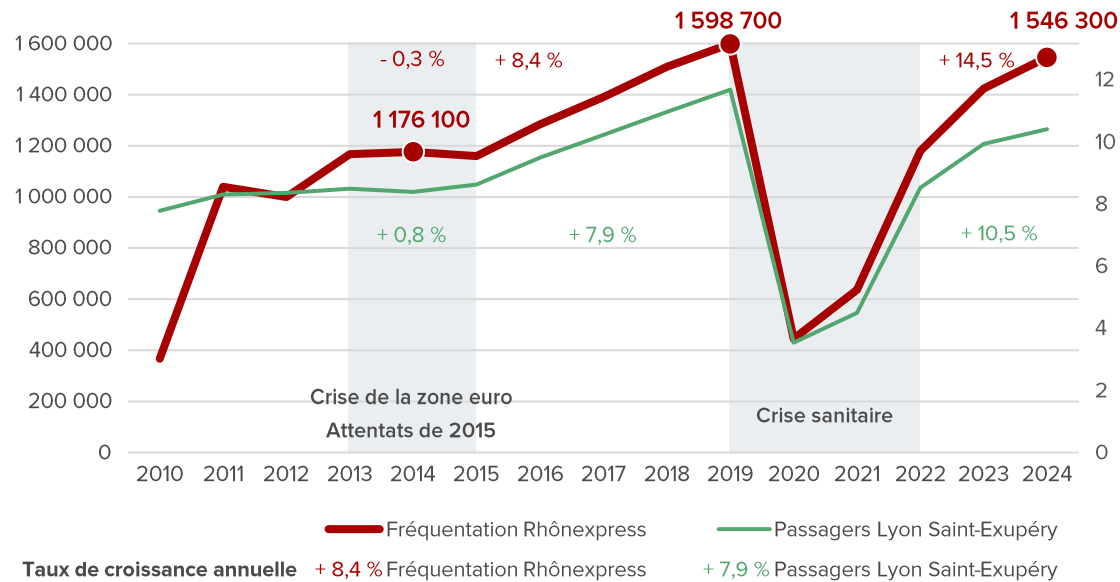
Cette quatrième partie du bilan compare la fréquentation constatée en 2011 (première année pleine d'exploitation) et en 2014 (horizon des estimations de fréquentation, après montée en charge du service), aux prévisions figurant dans le contrat de concession. Elle analyse notamment l'usage de Rhônexpress par les différentes clientèles (passagers de l'aéroport, passagers de la gare TGV, salariés de l'aéroport et utilisateurs pour d'autres motifs) et les évolutions de ces clientèles par rapport aux hypothèses retenues dans les prévisions de fréquentation.

Elle se conclut par une comparaison des parts de marché des différents modes de déplacement (Rhônexpress, voiture, taxi) pour relier Lyon et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry.

# 4.1 La fréquentation de la liaison Rhôneexpress

## Des dynamiques identiques pour la fréquentation de Rhôneexpress et le trafic de passagers de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry

Évolutions de la fréquentation de Rhôneexpress (en nombre annuel de voyages effectués, en rouge) et du trafic de passagers de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry (en millions de passagers transportés par an, en vert), entre 2010 et 2024



Source : Rapports annuels Rhôneexpress (2010-2024), Insee – Fréquentation de passagers (2010-2024)

La fréquentation de la ligne Rhôneexpress s'élève à **1,039 millions de voyages en 2011**, première année pleine de fonctionnement. Le nombre de voyages est ici établi à partir de la validation des titres par l'agent présent à bord.

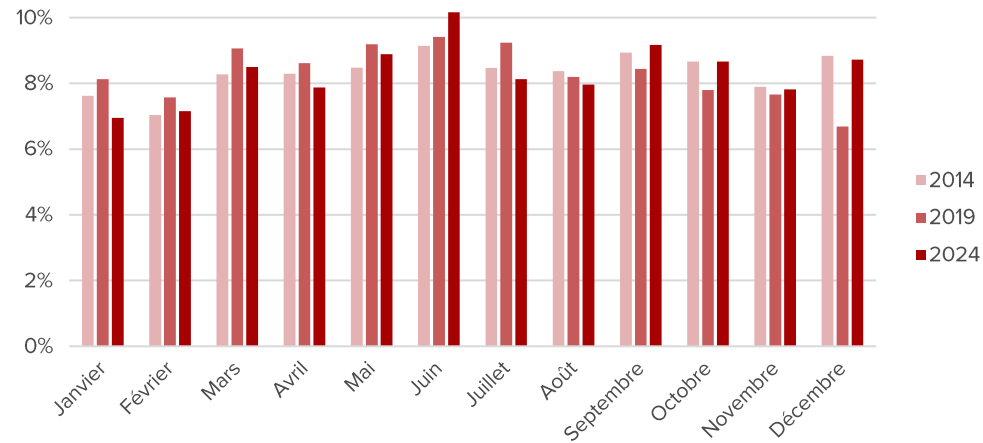
La fréquentation de Rhôneexpress évolue selon une dynamique semblable à celle du trafic de passagers de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry :

- Elle diminue entre 2013 et 2015, suivant la tendance de ralentissement du trafic de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry observée pendant cette période.
- Elle reprend sa progression entre 2015 et 2019, à un rythme comparable à celui du trafic de l'aéroport.
- Elle augmente plus rapidement que le trafic de l'aéroport après la crise sanitaire : elle atteint **1,546 millions de voyages en 2024, soit quasiment son niveau de 2019** (1,599 millions de voyages).

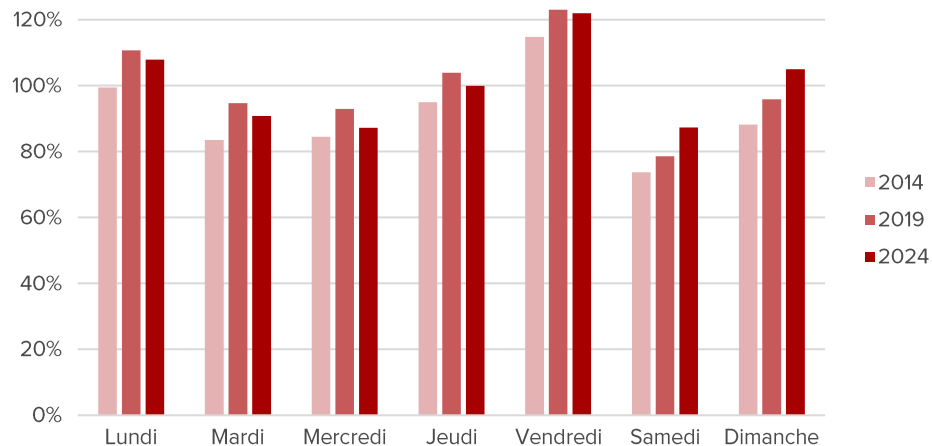
Cette évolution de la fréquentation de Rhôneexpress et le lien avec le trafic de passagers de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry sont analysés dans la suite du présent bilan (voir pp. 53-54).

# 4.1 La fréquentation de la liaison Rhôneexpress

Répartition de la fréquentation mensuelle de Rhôneexpress (en % du nombre annuel de voyages effectués), en 2014, 2019 et 2024



Répartition de la fréquentation moyenne de Rhôneexpress pour chaque jour de la semaine (en % du nombre quotidien moyen de voyages effectués), en 2014, 2019 et 2024



Source : Rapports annuels Rhôneexpress (2014, 2019, 2024)

Une fréquentation de Rhôneexpress plus élevée en juin et le vendredi, plus faible en janvier, en février et le samedi

La fréquentation de Rhôneexpress est marquée par des variations saisonnières :

- Le nombre de voyages effectués certains mois est plus élevé, en raison de périodes de congés (mai, juin, juillet), de la reprise de l'activité professionnelle (septembre) ou de l'afflux de touristes pendant la Fête des Lumières (décembre).
- D'autres mois connaissent moins de validations, du fait de l'absence de vacances scolaires et de l'interruption des vols estivaux (janvier, février, novembre).

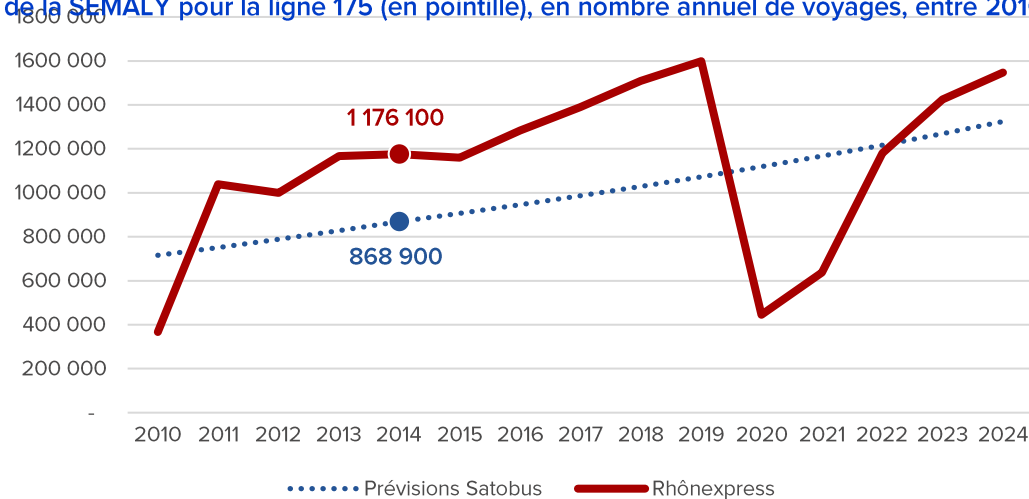
Les grands évènements ont un effet ponctuel sur le trafic de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry et, par conséquent, sur la fréquentation de Rhôneexpress : ils peuvent entraîner une augmentation (SIRHA en janvier 2019, Coupe du monde féminine de football en juillet 2019, etc.) ou une diminution (grèves et manifestations en décembre 2019).

La fréquentation connaît également des variations au cours de la semaine : Rhôneexpress est davantage utilisé le vendredi, le lundi et le jeudi, et moins le samedi. Un rattrapage de l'usage les jours de week-end est toutefois observé : la fréquentation du samedi se rapproche du niveau constaté le mardi et le mercredi, celle du dimanche le dépasse.

# 4.2 L'évolution de l'usage par rapport à l'ancienne ligne 175 des Cars du Rhône

Un saut de fréquentation avec Rhônexpress, par rapport à l'ancienne ligne 175, avec davantage de déplacements professionnels et moins de déplacements pour aller travailler sur la plateforme

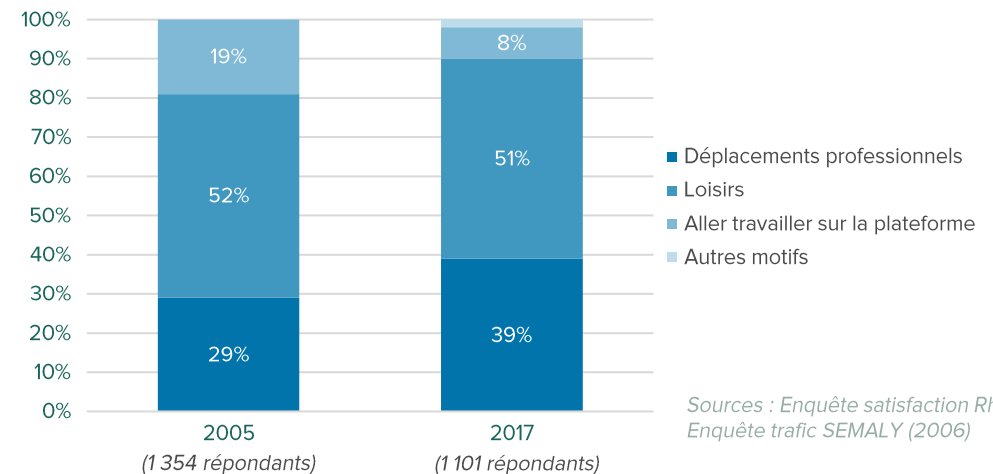
Évolutions de la fréquentation de Rhônexpress (en rouge) et comparaison avec les prévisions de la SEMALY pour la ligne 175 (en pointillé), en nombre annuel de voyages, entre 2010 et 2024



La fréquentation de la ligne Rhônexpress en 2014 dépasse de 35 % l'usage projeté de la ligne 175 des Cars du Rhône au même horizon. Elle s'élève à 1,176 millions de voyages, contre 0,867 millions de voyages prévus par la SEMALY en 2014 pour la ligne 175 des Cars du Rhône (qui comptabilisait 0,509 millions de voyages en 2005).

Les motifs d'utilisation de Rhônexpress ont évolué par rapport à ceux de l'ancienne ligne 175 : les usagers l'utilisent davantage pour des déplacements professionnels (39 % des déplacements en 2017, contre 29 % en 2005 avec la ligne 175), moins pour aller travailler sur la plateforme aéroportuaire (8 %, contre 19 % avec la ligne 175) et autant pour les loisirs et d'autres motifs (53 %, contre 52 % auparavant).

Motifs d'utilisation de la ligne Rhônexpress en 2017 et de l'ancienne ligne 175 en 2005 (en % du nombre annuel de voyages effectués)



Sources : Enquête satisfaction Rhônexpress (2017), Enquête trafic SEMALY (2006)

# 4.2 L'évolution de l'usage par rapport à l'ancienne ligne 175 des Cars du Rhône

Une occupation des places offertes supérieure à celle de l'ancienne ligne 175, et comparable à l'occupation des places sur la ligne de car à haut niveau de service reliant la gare Marseille-Saint-Charles et l'aéroport Marseille Provence

Usage de l'ancienne ligne 175 en 2005, de Rhônexpress en 2014 et de la ligne 91 entre en 2017

	Ligne 175 (2005)	Rhônexpress (2014)	Rhônexpress (2017)	Ligne 91 – Marseille (2017)
<b>VOYAGES ANNUELS</b> (en milliers)	509	1 176	1 390	928
<b>VOYAGES PAR COURSE THÉORIQUE<sup>(1)</sup> RÉALISÉE</b>	13,3	23,3	27,4	19,3
<b>VOYAGES PAR PLACE THÉORIQUE<sup>(1)</sup> OFFERTE</b>	0,23	0,31	0,36	0,34

Sources : Rapport annuel Rhônexpress (2014, 2017), Enquête trafic SEMALY (2006), Rapport annuel Ligne 91 (2017)

## Zoom sur... la desserte en transports collectifs de l'aéroport Marseille Provence en 2017

La liaison entre la gare Marseille-Saint-Charles et l'aéroport Marseille Provence est assurée par **une ligne de car à haut niveau de service** (ligne 91, devenue ligne A1 le 25 août 2025) :

- La ligne fonctionne avec **une large amplitude horaire** (4h10-23h30 vers l'aéroport et 4h50-0h10 vers la gare, chaque jour de l'année) et **une fréquence de passage élevée<sup>(2)</sup>** (toutes les 15 minutes de 7h à 19h30, toutes les 20 minutes sinon), ce qui correspond à 132 courses quotidiennes.
- Le temps de parcours** est de 25 à 30 minutes, et peut atteindre 50 minutes selon les conditions de circulation.
- La ligne est exploitée avec 10 cars Magelys Pro, d'**une capacité de 57 passagers**.
- La grille tarifaire propose des titres selon le nombre de trajets achetés (**aller simple à 7,53 € et aller-retour 12,16 €**, abonnement hebdomadaire à 17,60 € et mensuel à 59,87 €, en €<sub>2014</sub> HT) et des réductions tarifaires en fonction de l'âge (aller simple à 5,26 €<sub>2014</sub> pour les 12-25 ans et à 3,76 €<sub>2014</sub> pour les 6-11 ans).

Rapportée à l'offre réalisée (voir p. 25), la fréquentation de Rhônexpress dépasse également celle de l'ancienne ligne 175 :

- Le nombre de voyages par course réalisée a quasiment doublé entre 2005 et 2014.
- Le taux d'occupation des places offertes sur Rhônexpress (31 %) est supérieur de 8 points à celui relevé sur l'ancienne ligne 175 (23 %).

L'aéroport Marseille Provence est comparable à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry du point de vue de la distance par rapport au centre-ville (26 kilomètres entre l'aéroport et le centre de Marseille, et 29,5 kilomètres à Lyon) et du trafic de passagers (8,1 millions de passagers en 2014 à Marseille, 8,4 millions à Lyon). Il est relié à la gare Marseille-Saint-Charles par la ligne 91.

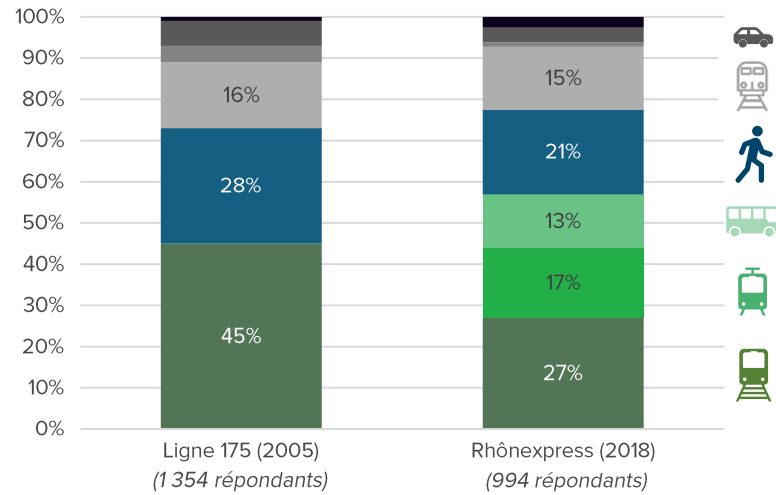
À titre de comparaison, en 2017, la fréquentation de la ligne 91 représente 10,4 % des déplacements des passagers de l'aéroport Marseille Provence (contre 11,9 % des déplacements des passagers de l'aéroport et de la gare TGV Lyon Saint-Exupéry pour Rhônexpress). Exploitée avec un matériel moins capacitaire (cars de 57 places, contre des rames de 76 places pour Rhônexpress), la ligne 91 a un taux d'occupation de ses places (34 %) comparable à celui de Rhônexpress (36 %).

<sup>(1)</sup> Ratios « Voyages par courses » et « Voyages par place offerte » calculés à partir de du nombre de courses théorique : pas de données sur l'offre effectivement réalisée sur l'ancienne ligne 175 des Cars du Rhône et sur la ligne 91 à Marseille

<sup>(2)</sup> Niveau de service amélioré en 2024 : 3h30-1h vers l'aéroport et 4h05-1h40 vers la gare, avec une fréquence de 10 minutes de 7h à 20h et de 20 minutes sinon

# 4.2 L'évolution de l'usage par rapport à l'ancienne ligne 175 des Cars du Rhône

Répartition de la fréquentation en fonction du mode de rabattement et de diffusion (en % du nombre annuel de voyages effectués), pour l'ancienne ligne 175 et pour Rhônexpress



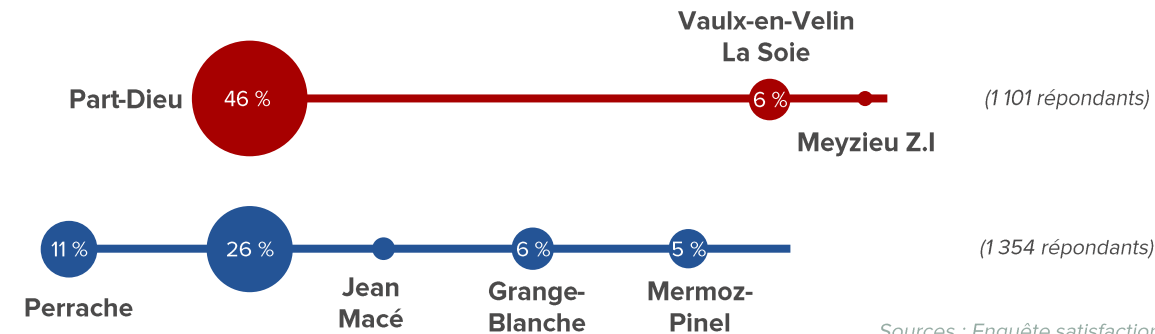
Sources : Enquête client Rhônexpress (2018), Enquête trafic SEMALY (2006)

## Une utilisation de Rhônexpress en intermodalité avec le réseau TCL, en raison des correspondances supplémentaires imposées

L'usage de Rhônexpress reflète les correspondances supplémentaires imposées aux anciens usagers de la ligne 175 (voir p. 26) :

- **Les usagers utilisent davantage le réseau TCL en lien avec Rhônexpress** (57 % de rabattement ou de diffusion en métro, tramway ou bus en 2018) qu'ils ne le faisaient avec l'ancienne ligne 175 (45 % en 2005). Et ils marchent moins pour atteindre ou quitter leur station (21 % de rabattement ou de diffusion à pied, contre 28 % auparavant).
- Les voyages sur Rhônexpress sont davantage concentrés à Lyon Part-Dieu (46 % en 2017) qu'ils ne l'étaient avec l'ancienne ligne 175 (26 % en 2005). Des anciens usagers des arrêts Jean Macé (2 %), Grange-Blanche (6 %) et Mermoz-Pinel (5 %) se sont potentiellement reportés vers cette station.
- Les voyages sur Rhônexpress en lien avec Vaulx-en-Velin La Soie (6 % en 2017) proviennent en partie d'anciens usagers de l'arrêt Perrache (11 % en 2005) qui se sont potentiellement reportés vers cette station.

Répartition de la fréquentation en fonction des stations de montée et de descente (en % du nombre annuel de voyages effectués), pour l'ancienne ligne 175 en 2005 et pour Rhônexpress en 2017

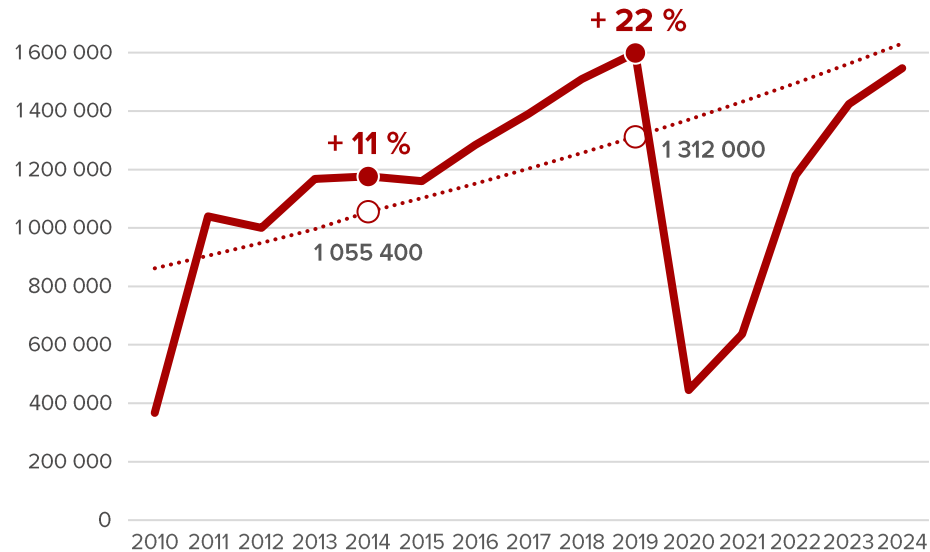


Sources : Enquête satisfaction Rhônexpress (2017), Enquête trafic SEMALY (2006)

# 4.3 La comparaison de la fréquentation constatée en 2014 et en 2019 avec les prévisions

Une fréquentation de Rhônexpress supérieure de 11 % aux prévisions en 2014, avec un écart s'accroissant jusqu'en 2019

Évolutions de la fréquentation de Rhônexpress (en rouge) et comparaison avec les prévisions de la SEMALY (en pointillé), en nombre annuel de voyages, entre 2010 et 2024



Sources : Rapports annuels Rhônexpress (2010-2024), Enquête trafic SEMALY (2006)

En 2014, la fréquentation de la ligne Rhônexpress s'élève à 1,176 millions de voyages. Elle est supérieure de 11 % aux estimations de clientèle de LESLYS (1,055 millions de voyages), réalisée par la SEMALY en 2006 et reprise dans le dossier d'enquête préalable à la DUP.

Entre 2011 et 2014, la fréquentation a augmenté à un rythme (+ 4,2 % par an) moins rapide que le taux de croissance prévu (+ 5,3 % par an), qui s'explique par la faible dynamique du trafic de passagers de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry pendant cette période (voir p. 47).

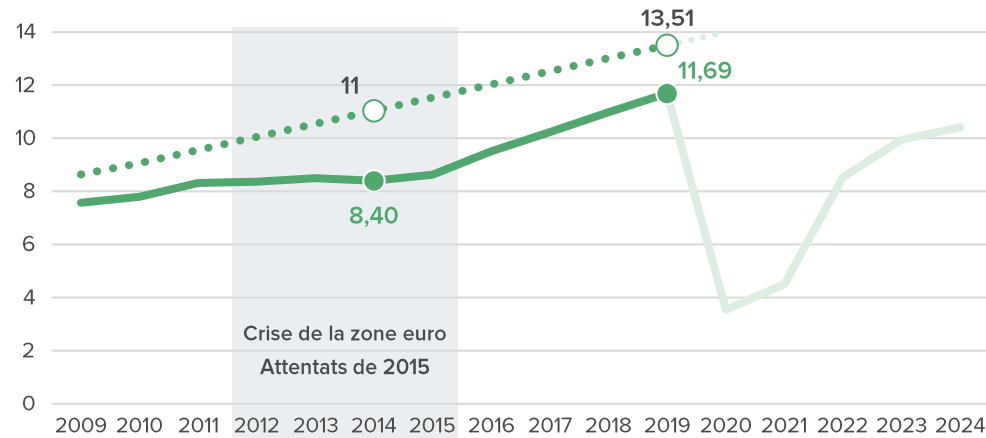
La croissance de la fréquentation s'est accélérée entre 2014 et 2019 (+ 6,3 % par an, contre + 4,4 % par an prévue). La fréquentation de la ligne Rhônexpress atteint 1,599 millions de voyages en 2019 : elle est supérieure de 22 % aux prévisions (1,312 millions de voyages).

## Zoom sur... les prévisions de fréquentation de la SEMALY (annexe 11 du contrat de concession)

Les prévisions de fréquentation de LESLYS ont été réalisées en 2006 par la SEMALY. Elles s'appuient sur une reconstitution des flux de 2005 entre l'aéroport et 12 zones du territoire (6 zones pour Lyon, Villeurbanne, Caluire-et-Cuire, Vaulx-en-Velin / Décines / Meyzieu, Est lyonnais, Nord lyonnais, Sud lyonnais), pour 3 modes de déplacements (voiture, taxi et transports collectifs). **Les flux sont reconstitués en distinguant 4 catégories d'usagers : les passagers de l'aéroport (déplacements professionnels et déplacements pour d'autres motifs), les passagers de la gare TGV et les salariés de l'aéroport.** Le partage modal obtenu pour les déplacements de 2005 est ensuite appliqué aux flux globaux attendus en 2009, 2014 et 2024 pour les différentes catégories d'usagers (d'après les hypothèses fournies par la CCI de Lyon et la SNCF). **Cette projection prend en compte les améliorations des conditions de déplacements en transports collectifs apportées par LESLYS** (confort, temps de parcours et fiabilité) **et la hausse de la congestion pour les déplacements en voiture et en taxi en lien avec Lyon et Villeurbanne.** En raison de l'étendue de la plateforme aéroportuaire, il est considéré que LESLYS n'a pas d'effet sur l'accès en transports collectifs pour les salariés (part de marché des transports collectifs équivalente à celle observée avec la ligne 175). Et cette clientèle évolue ensuite comme le trafic de passagers aériens, en l'absence d'hypothèses spécifiques sur l'évolution de l'emploi sur la plateforme aéroportuaire. Et une clientèle supplémentaire utilisant les P+R de Vaulx-en-Velin La Soie et Meyzieu Z.I est estimée *a posteriori*.

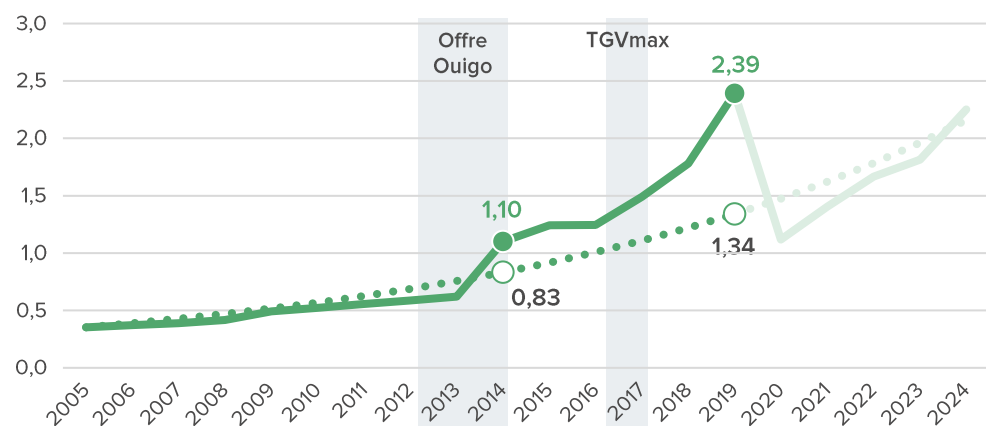
# 4.3 La comparaison de la fréquentation constatée en 2014 et en 2019 avec les prévisions

Évolution du trafic de passagers de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry et comparaison avec les prévisions (en pointillé), en millions de passagers transportés par an, entre 2009 et 2024



Sources : Insee – Fréquentation de passagers (2009-2024), Enquête trafic SEMALY (2006)

Évolution de la fréquentation de la gare de Lyon Saint-Exupéry et comparaison avec les prévisions (en pointillé), en millions de passagers transportés par an, entre 2009 et 2024



Sources : SNCF Open Data – Fréquentation en gares (2015-2024), DGAC – Enquête complémentarité avion/train (2008, 2011, 2014), Enquête trafic SEMALY (2006)

Un trafic de passagers moindre que prévu à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, mais bien plus élevé à la gare TGV

Les prévisions de fréquentation s'appuient sur des hypothèses d'évolutions du trafic de passagers de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry et de la fréquentation de la gare Lyon Saint-Exupéry TGV :

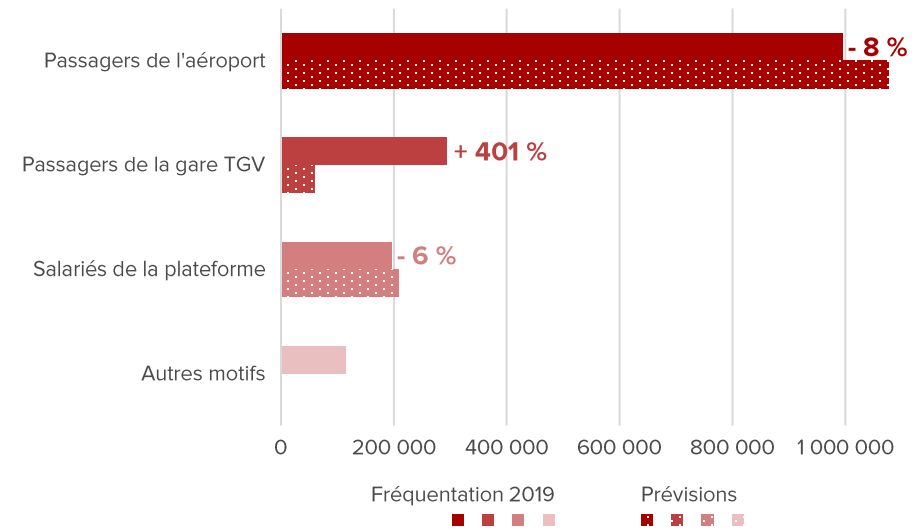
- **Le trafic de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry est inférieur de 24 % aux hypothèses en 2014** (8,4 millions de passagers comptabilisés, 11,0 millions prévus<sup>(1)</sup>). Cet écart s'explique par le ralentissement du trafic de passagers entre 2012 et 2015 (effets de la crise de la zone euro, puis des attentats de 2015). Puis le trafic de l'aéroport a augmenté plus rapidement que prévu entre 2014 et 2019, pour arriver à un niveau inférieur de 13 % aux hypothèses en 2019 (11,7 millions de passagers comptabilisés, 13,5 millions prévus).
- **La fréquentation de la gare est supérieure de 32 % aux hypothèses en 2014** (1,1 millions de voyageurs recensés, 0,8 millions prévus<sup>(2)</sup>). Cet écart est apparu en 2014 et s'est amplifié ensuite, avec une croissance entre 2014 et 2019 (+ 17 % par an) qui dépasse les prévisions (+ 10 % par an). Le développement de l'offre Ouigo (offre de TGV à bas prix) et le lancement de TGVmax (abonnement illimité pour les 16-27 ans) expliquent probablement cette hausse importante de la fréquentation de la gare, qui dépasse de 79 % les hypothèses en 2019 (2,4 millions de voyageurs recensés, 1,3 millions prévus).

<sup>(1)</sup> Sur la base d'une hypothèse de 14 millions de passagers en 2020 fournie par la CCI de Lyon, et d'une croissance linéaire du trafic entre 2005 et 2020

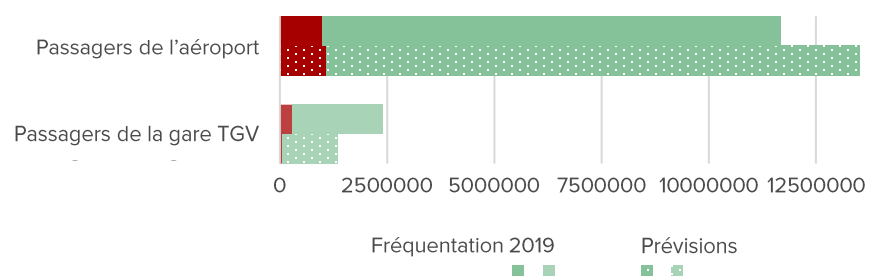
<sup>(2)</sup> Sur la base d'une hypothèse d'une croissance annuelle de 10 % à partir de 2005 fournie par la SNCF

# 4.3 La comparaison de la fréquentation constatée en 2014 et en 2019 avec les prévisions

Fréquentation de Rhônexpress par segment de clientèle et comparaison avec les prévisions de la SEMALY, en nombre annuel de voyages, en 2019<sup>(2)</sup>



Part de marché de Rhônexpress par segment de clientèle et comparaison avec les prévisions de la SEMALY, en % de passagers utilisant Rhônexpress parmi l'ensemble des passagers concernés (aéroport et gare TGV), en 2019



Sources : Enquête client Rhônexpress (2019), Enquête trafic SEMALY (2006)

## Un usage de Rhônexpress inférieur aux prévisions pour les passagers de l'aéroport, mais très au-dessus du niveau attendu pour les passagers de la gare TGV

Les estimations de clientèle de LESLYS sont détaillées **par segment de clientèle** dans les prévisions de la SEMALY (passagers de l'aéroport<sup>(1)</sup>, passagers de la gare TGV et salariés de l'aéroport). Elles peuvent être comparées à une répartition des usagers de Rhônexpress selon une typologie équivalente, disponible depuis 2019 via les enquêtes de satisfaction réalisées par le concessionnaire (cette question ne figurait pas dans le questionnaire administré aux usagers auparavant).

La comparaison par segment de clientèle permet d'affiner l'explication de l'écart entre la fréquentation de la ligne Rhônexpress et les prévisions de la SEMALY :

- **L'usage par les passagers de l'aéroport est inférieur de 8 % aux estimations de clientèle de LESLYS**, en raison d'un trafic de passagers de l'aéroport inférieur de 13 % aux hypothèses. La part de marché de Rhônexpress<sup>(3)</sup> parmi les passagers de l'aéroport (8,5 %) est finalement plus élevée que la part prévue (8 %).
- **L'usage par les passagers de la gare TGV est 5 fois plus important que prévu**, sous l'effet combiné d'une fréquentation de la gare supérieure de 79 % aux hypothèses et d'une sous-estimation importante de la part de marché de Rhônexpress parmi les passagers de la gare (12,3 %, contre 4,4 % prévue).
- **L'usage par les salariés de la plateforme aéroportuaire est inférieur de 6 % aux estimations de clientèle de LESLYS.**
- Les usages pour d'autres motifs n'ont pas été quantifiés dans les prévisions. Ils étaient parfois prévus sans que leur volume n'ait été estimé (accompagnement à l'aéroport), ou ils n'étaient pas anticipés (rendez-vous à l'aéroport sans prendre l'avion ni le TGV).

<sup>(1)</sup> Fréquentation liée aux passagers de l'aéroport agrégée pour les voyages liés à des déplacements professionnels et ceux liés à des déplacements pour d'autres motifs, dans les résultats de l'étude de trafic

<sup>(2)</sup> Prévisions pour 2019 calculées en supposant une croissance linéaire de la fréquentation (par segment de clientèle) entre 2014 et 2024, les 2 horizons de modélisation proposés dans les résultats de l'étude de trafic, et fréquentations pour 2019 calculées en appliquant les résultats de l'enquête satisfaction de 2019 (826 répondants)

<sup>(3)</sup> Part des déplacements d'une clientèle donnée (passagers de l'aéroport, passagers de la gare TGV, salariés de la plateforme aéroportuaire) utilisant Rhônexpress, par rapport à l'ensemble des déplacements effectués par cette clientèle

# 4.4 L'usage des autres offres de transports collectifs entre Lyon et l'aéroport depuis 2010

Une utilisation des autres lignes de transports collectifs pour relier Lyon Part-Dieu et l'aéroport Saint-Exupéry (lignes 44 et 46 devenues 29 et 30, puis lignes 47 et 48), représentant 8 % du niveau de fréquentation constaté sur Rhônexpress

Fréquentation des lignes 44 et 46, en nombre quotidien de voyages, dont la fréquentation en lien avec l'arrêt desservant l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, en avril 2015

	Ligne 44 / 29	Ligne 46 / 30
FRÉQUENTATION	86	416
- dont FRÉQUENTATION en lien avec l'aéroport	31	257

Sources : Enquêtes OD Cars du Rhône – Lignes 44 et 46 (avril 2015)

Fréquentation des lignes 47 et 48, en nombre quotidien de voyages, dont la fréquentation en lien avec les arrêts desservant l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, en octobre 2023

	Ligne 47	Ligne 48
FRÉQUENTATION	1 374	13
- dont FRÉQUENTATION en lien avec l'aéroport	440	2

Sources : Comptages – Lignes 47 et 48 (octobre 2023), Enquête OD – Ligne 47 (avril 2024)

Sur les lignes 44 et 46 (voir p. 38), 288 voyages en lien avec l'aéroport Lyon Saint-Exupéry sont réalisés chaque jour en avril 2015. La plupart de ces voyages sont en lien avec les arrêts de correspondance identifiés sur les itinéraires entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport avec ces deux lignes :

- Sur la ligne 44, 29 voyages quotidiens sont réalisés entre l'aéroport et les 3 arrêts de Genas en correspondance avec la ligne 21 (devenue ligne 28), qui permet de relier Lyon Part-Dieu via la ligne T3 jusqu'à Vaulx-en-Velin La Soie.
- Sur la ligne 46, 223 voyages quotidiens sont réalisés entre l'aéroport et Meyzieu Z.I, qui permet de relier Lyon Part-Dieu via la ligne T3. Les autres voyages en lien avec l'aéroport concernent une desserte plus locale de l'aéroport, en lien avec Saint-Laurent-de-Mure et Pusignan.

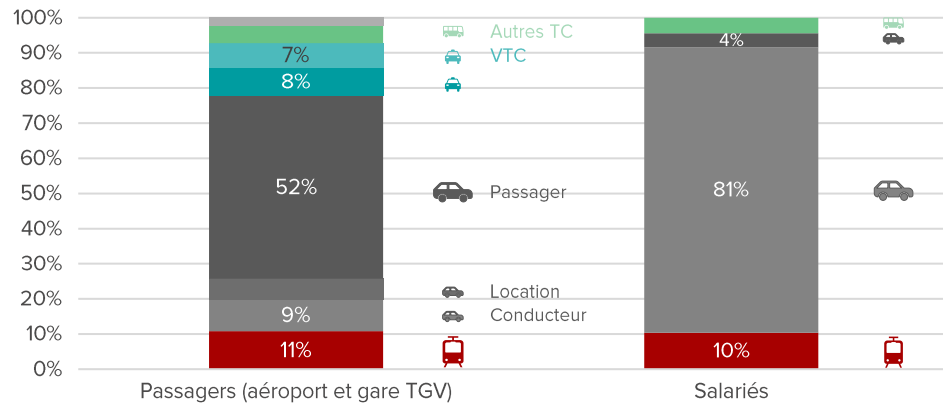
**L'utilisation des lignes 44 et 46 pour relier Lyon Part-Dieu et l'aéroport peut donc être estimée à 252 voyages quotidiens en avril 2015**, ce qui représente 8 % de la fréquentation quotidienne moyenne de Rhônexpress pendant la même période (98 384 voyages en avril 2015).

Les lignes 47 et 48 (voir p. 39) comptent 442 voyages quotidiens en lien avec l'aéroport Lyon Saint-Exupéry en octobre 2023. La plupart de ces voyages (353 voyages quotidiens) sont réalisés entre l'aéroport et Meyzieu Z.I, les autres concernent une desserte plus locale de l'aéroport (73 voyages quotidiens en lien avec Saint-Laurent-de-Mure). **L'utilisation des lignes 47 et 48 pour relier Lyon Part-Dieu et l'aéroport peut donc être estimée à 355 voyages quotidiens en octobre 2023<sup>(1)</sup>**, ce qui représente 8 % de la fréquentation quotidienne moyenne de Rhônexpress pendant la même période (135 076 voyages en octobre 2023).

<sup>(1)</sup> En comptant ici tous les voyages de la ligne 48 en lien avec l'aéroport, et pas seulement les voyages entre l'aéroport et les arrêts de correspondance à Genas (donnée indisponible, en l'absence d'enquête Origine-Destination réalisée sur la ligne 48)

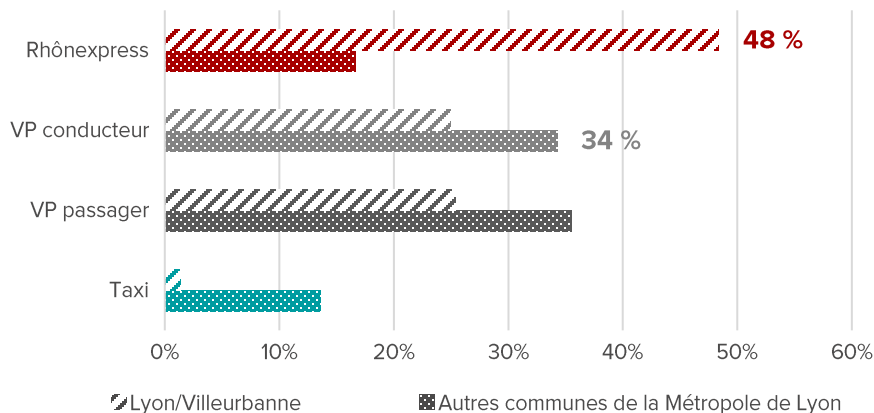
# 4.5 La desserte de l'aéroport par les différents modes de déplacement

Répartition modale des trajets vers l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, pour les passagers de l'aéroport et de la gare TGV et pour les salariés, en 2014



Sources : Aéroports de Lyon – Enquête « Toupie » (2014), Aéroports de Lyon – Enquête PDIE (2013)

Répartition modale des trajets vers l'aéroport Lyon Saint-Exupéry (passagers de l'aéroport et de la gare TGV), pour 4 modes (Rhônexpress, voiture en tant que conducteur, voiture en tant que passager et taxi), selon la commune de résidence, en 2014



Sources : Rhônexpress – Enquête notoriété Grand Lyon (2013)

Des trajets vers Lyon Saint-Exupéry réalisés principalement en voiture et, pour les habitants de Lyon et de Villeurbanne, avec Rhônexpress

En 2014, les trajets de l'ensemble des passagers se rendant à l'aéroport ou à la gare TGV sont effectués à 67 % en voiture (52 % en tant que passagers, 9 % en tant que conducteurs et 6 % en voiture de location) et à 11 % en Rhônexpress. Les autres modes de déplacement utilisés pour se déplacer vers l'aéroport sont le taxi (8 % des trajets) et les VTC (7 % des trajets).

Les parts modales des trajets vers l'aéroport et la gare TGV, selon la commune de résidence des passagers, sont connues seulement pour les habitants de la Métropole de Lyon<sup>(1)</sup> et pour quatre modes (Rhônexpress, voiture en tant que conducteur, voiture en tant que passager et taxi) :

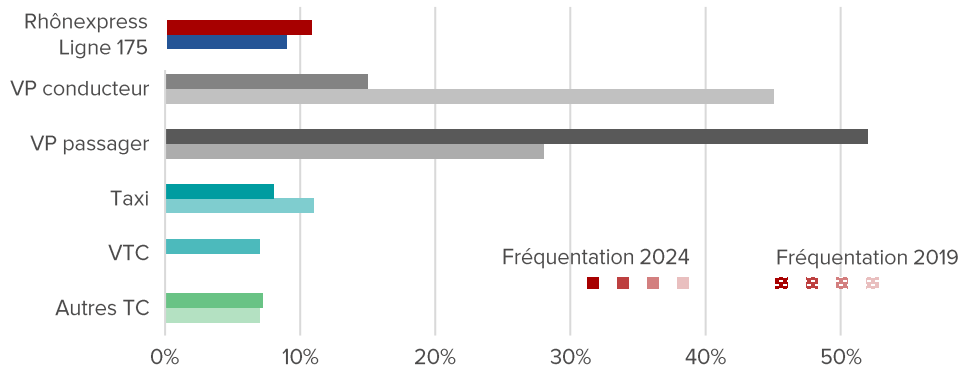
- Les passagers qui résident à Lyon et à Villeurbanne se rendent davantage à l'aéroport et à la gare TGV avec Rhônexpress, et moins en taxi ou accompagnés en voiture, par rapport aux habitants des autres communes de la Métropole de Lyon.
- Les habitants des autres communes de la Métropole de Lyon utilisent davantage leur voiture (en tant que conducteurs), par rapport aux habitants de Lyon et de Villeurbanne, pour se rendre à l'aéroport et à la gare TGV. L'alternative offerte par Rhônexpress est moins compétitive pour certains territoires de la Métropole de Lyon.

Les salariés utilisent leur voiture pour 85 % des trajets vers la plateforme aéroportuaire (81 % en tant que conducteurs et 4 % en tant que passagers) et Rhônexpress pour 10 %.

<sup>(1)</sup> D'après l'enquête Notoriété menée par Rhônexpress en 2013, auprès des habitants du Grand Lyon

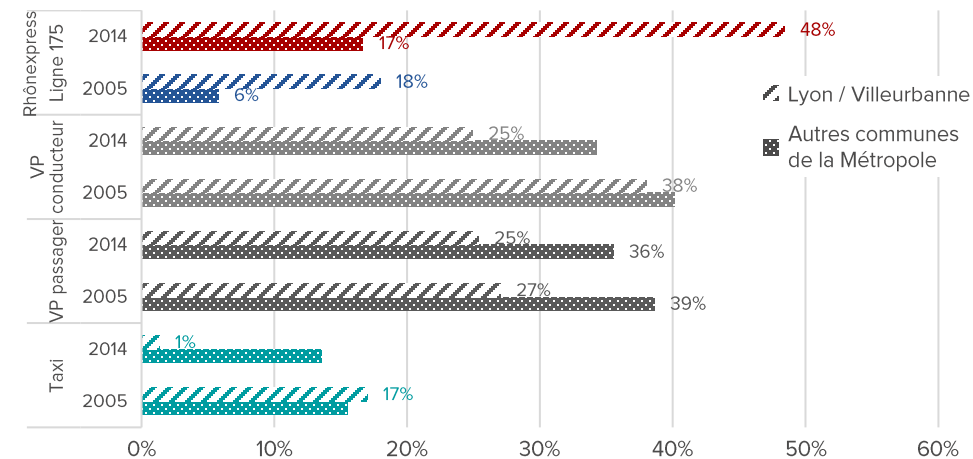
# 4.5 La desserte de l'aéroport par les différents modes de déplacement

Répartition modale des trajets vers l'aéroport Lyon Saint-Exupéry (passagers de l'aéroport et de la gare TGV), en 2005 et en 2014



Sources : Aéroports de Lyon – Enquête « Toupie » (2014), DGAC – Complémentarité modale avion-train (2014), Enquête trafic SEMALY (2006)

Répartition modale des trajets vers l'aéroport Lyon Saint-Exupéry (passagers de l'aéroport et de la gare TGV), selon la commune de résidence, en 2005 et en 2014



Sources : Rhônexpress – Enquête notoriété Grand Lyon (2013), Enquête trafic SEMALY (2006)

Une part modale des transports collectifs en hausse pour les déplacements en lien avec l'aéroport Lyon Saint-Exupéry depuis la mise en service de Rhônexpress, notamment pour les habitants de Lyon et Villeurbanne

Les trajets vers l'aéroport et la gare TGV ont augmenté de 40 % entre 2005 et 2014, passant de 6,8 à 9,5 millions de déplacements annuels. **Rhônexpress capte 11 % des trajets des passagers vers l'aéroport et la gare TGV en 2014, une part supérieure à celle de la ligne 175 en 2005 (9 %)**. La part modale de la voiture est restée plutôt stable entre 2005 et 2014, mais les déplacements se font davantage en tant que passagers (y compris les déplacements en covoiturage) et moins en tant que conducteurs.

La répartition de ces trajets entre les différents modes de déplacement (ligne 175 puis Rhônexpress, voiture en tant que conducteur, voiture en tant que passagers, taxi) a également évolué entre 2005 et 2014 pour les habitants de la Métropole de Lyon<sup>(1)</sup> :

- **Les habitants de Lyon et de Villeurbanne effectuent 48 % de leurs déplacements vers l'aéroport et la gare TGV avec Rhônexpress**, une part plus importante qu'avec l'ancienne ligne 175 (18 %). Ils se sont reportés de la voiture en tant que conducteur (25 % en 2014, contre 38 % en 2005) et du taxi (1 % en 2014, 17 % en 2005). Ces derniers sont également en concurrence avec les VTC, qui se sont développés au cours des années 2010.
- **Les résidents des autres communes de la Métropole de Lyon utilisent davantage Rhônexpress que l'ancienne ligne 175** (17 % des trajets en 2014, 6 % en 2005). Ils se sont notamment reportés de la voiture (70 % en 2014, contre 79 % en 2005).

<sup>(1)</sup> Parts modales des trajets vers l'aéroport et la gare TGV, selon la commune de résidence des passagers, connues seulement pour les habitants de la Métropole de Lyon et pour quatre modes

# 4.5 La desserte de l'aéroport par les différents modes de déplacement

Des prévisions de fréquentation s'appuyant sur une valeur du temps trop faible pour les déplacements professionnels

Fréquentation de Rhônexpress en 2014 et comparaison avec les prévisions de la SEMALY, en nombre annuel de voyages (en milliers et en part), selon le motif de déplacement (professionnel et autres motifs, hors domicile-travail)

	Prévisions	Rhônexpress (2014)
DÉPLACEMENTS TOTAUX	1 055,4	1 176,1
DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS	306,1 (29 %)	458,7 (39 %)
DÉPLACEMENTS POUR D'AUTRES MOTIFS	548,8 (52 %)	599,8 (51 %)

Sources : Enquête satisfaction Rhônexpress (2017), Enquête trafic SEMALY (2006)

## Zoom sur... la répartition modale dans un modèle de prévision de trafics

Dans un modèle de prévision de trafics, les parts modales sont généralement calculées par origine-destination, par mode et par segment de clientèle, à l'aide d'une fonction Logit. Une seule liaison (Lyon Part-Dieu – aéroport Lyon Saint-Exupéry) et un unique segment de clientèle (passagers de l'aéroport et de la gare TGV) sont pris en compte dans l'analyse menée ici. La fonction Logit est donc de la forme :

$$\text{Part modale}_i = \frac{e^{\alpha_i + \beta \cdot \text{Coût}_i + \gamma \cdot \text{Temps}_i}}{\sum_i e^{U_i}}, \text{ avec :}$$

- Part modale<sub>i</sub> la part modale du mode i,
- Coût<sub>i</sub> le coût du trajet avec le mode i et Temps<sub>i</sub> le temps de parcours avec le mode i,
- β et γ des coefficients de pondération du coût et du temps, α<sub>i</sub> une constante calibrée pour le mode i.

Le rapport γ / β correspond à la valeur du temps.

La part des trois principaux modes d'accès (Rhônexpress, voiture, taxi), sur la liaison entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, est calculée à partir des coûts du trajet et des temps de parcours. Une fonction Logit est calibrée pour obtenir une répartition modale identique à celle observée en 2014, et permet de déduire **la valeur du temps de 15 €<sub>2014</sub> des passagers de l'aéroport et de la gare TGV.**

La fréquentation de Rhônexpress a été réalisée en retenant l'hypothèse d'une valeur du temps de 11,32 €<sub>2014</sub> (hors déplacements des salariés), soit **une sous-estimation de 25 %.** Cette hypothèse découlait de la répartition suivante :

- 29 % de déplacements professionnels, avec une valeur du temps de 15,26 €<sub>2014</sub> ;
- 52 % de déplacements pour d'autres motifs, avec une valeur du temps de 7,57 €<sub>2014</sub>.

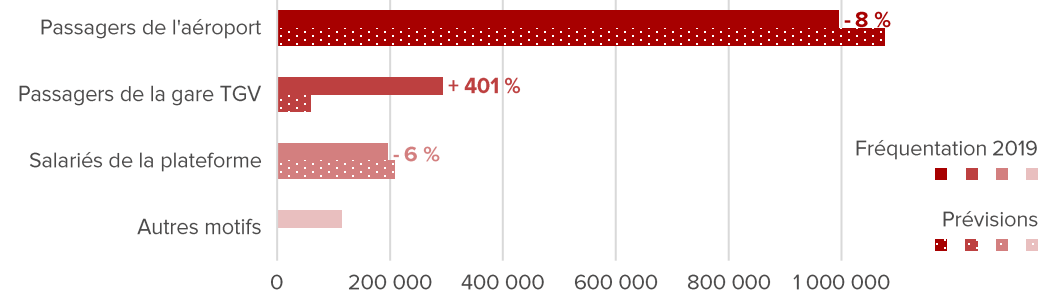
**La part de déplacements professionnels réalisés avec Rhônexpress a été sous-estimée** : elle est de 39 % en 2017. L'hypothèse de valeur du temps retenue dans les prévisions de trafic serait alors inférieure de 18 % à la valeur « révélée », en appliquant la répartition observée entre déplacements professionnels et déplacements pour d'autres motifs (avec une part identique de déplacements des salariés de la plateforme aéroportuaire).

Les prévisions de fréquentation s'appuient sur **une valeur du temps pouvant être considérée comme trop faible pour les déplacements professionnels.** Ce constat est confirmé par la comparaison avec la valeur tutélaire actuellement recommandée par l'État<sup>(1)</sup> (18,59 €<sub>2014</sub> pour les déplacements professionnels hors Ile-de-France). Cette sous-estimation de la valeur du temps a conduit à sous-évaluer l'utilisation de Rhônexpress pour les déplacements professionnels, ce qui explique en partie la fréquentation supérieure aux prévisions.

(1) D'après la fiche outil du référentiel d'évaluation des projets de transport sur les valeurs de référence prescrites pour le calcul des indicateurs socio-économiques : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/V.2.pdf>

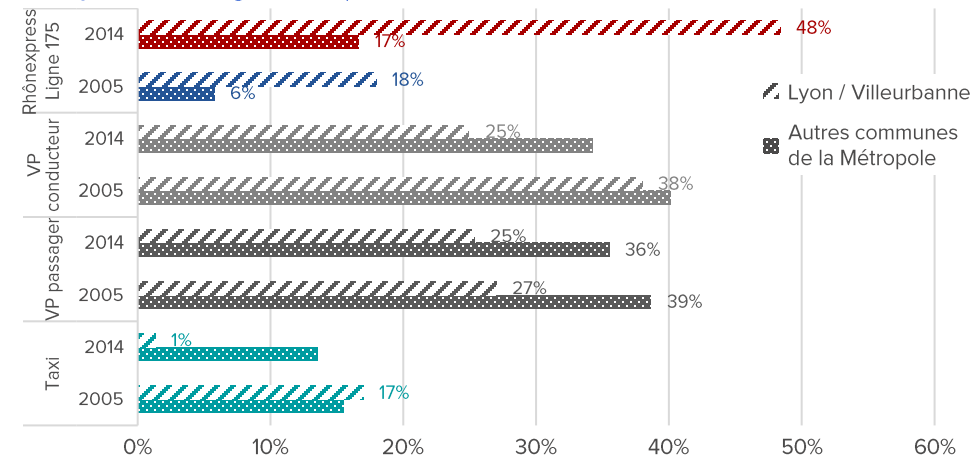
# 4.6 L'analyse de l'usage – Synthèse

Fréquentation de Rhônexpress par segment de clientèle et comparaison avec les prévisions de la SEMALY, en nombre annuel de voyages, en 2019



Sources : Enquête client Rhônexpress (2019), Enquête trafic SEMALY (2006)

Répartition modale des trajets vers l'aéroport Lyon Saint-Exupéry (passagers de l'aéroport et de la gare TGV), selon la commune de résidence, en 2005 et en 2014



Sources : Rhônexpress – Enquête notoriété Grand Lyon (2013), Enquête trafic SEMALY (2006)

L'usage de Rhônexpress en 2014 est supérieur de 11 % aux prévisions, et l'écart s'accroît jusqu'en 2019 (+ 22 %). Il dépasse de 35 % la fréquentation de l'ancienne ligne 175 projetée au même horizon.

Les prévisions de fréquentation pour 2019 ont fortement sous-estimé l'usage de Rhônexpress par les passagers de la gare TGV : la fréquentation de la gare a dépassé l'hypothèse retenue (+ 79 %, qui s'explique par le développement de l'offre de TGV à bas prix Ouigo) et la part de marché de Rhônexpress parmi cette clientèle spécifique a été sous-estimée (12 %, contre 4 % prévue). Et les prévisions ont surestimé l'usage de Rhônexpress par les passagers de l'aéroport, en raison d'un trafic de passagers de l'aéroport inférieur aux hypothèses (- 13 %), et par les salariés de la plateforme aéroportuaire. Les usages pour d'autres motifs n'ont pas été quantifiés dans les prévisions (accompagnement à l'aéroport) ou anticipés (rendez-vous à l'aéroport, sans prendre l'avion ni le TGV).

Les prévisions de fréquentation s'appuient sur une valeur du temps pouvant être considérée comme trop faible pour les déplacements professionnels. Cette sous-estimation a conduit à sous-évaluer l'utilisation de Rhônexpress pour les déplacements professionnels (39 % de la fréquentation de Rhônexpress en 2017), ce qui explique en partie la fréquentation supérieure aux prévisions.

En 2014, 11 % des trajets des passagers pour se rendre à l'aéroport ou à la gare TGV sont effectués en Rhônexpress, une part supérieure à celle de l'ancienne ligne 175 en 2005 (9 %). La voiture est le principal mode de déplacement utilisé pour ces trajets, mais il faut noter une baisse de son usage en tant que conducteur depuis 2005. Les habitants de la Métropole de Lyon rejoignent davantage l'aéroport et la gare TGV avec Rhônexpress qu'avec l'ancienne ligne 175, notamment à Lyon et à Villeurbanne.

# 5 L'analyse des coûts liés à l'opération Rhônexpress

Cette deuxième partie du bilan examine les coûts d'investissement et de fonctionnement de Rhônexpress. Elle compare les coûts réellement engagés aux prévisions figurant dans le contrat de concession de Rhônexpress et dans la convention sur l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress, reprises dans le dossier d'enquête préalable à la DUP, et propose une explication des écarts constatés. Les modalités de financement de l'investissement et les recettes commerciales générées par le service sont également analysées.

L'analyse des coûts d'investissement prend en compte le coût de construction de l'infrastructure entre Meyzieu Z.I et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, l'achat du matériel roulant et la mise en place des dispositions nécessaires à l'exploitation commune avec la ligne de tramway T3. Elle s'appuie sur la décomposition en 19 postes de dépenses recommandée par le Cerema. Elle n'intègre pas les frais financiers, les frais de structure du concessionnaire et les dépenses d'exploitation engagées avant la mise en service de Rhônexpress. Les travaux réalisés sur la ligne T3 entre 2012 et 2014, pour desservir le futur stade de Décines et faciliter l'exploitation commune de T3 et de Rhônexpress, sont également exclus du périmètre de coûts d'investissement reconstitués ici.

L'analyse des coûts de fonctionnement prend en compte le coût d'exploitation de Rhônexpress (conduite, commercialisation, électricité, assurances et régulation des lignes T3 et Rhônexpress) et les dépenses pour la maintenance du matériel roulant et l'entretien des équipements et des infrastructures entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry. Elle n'intègre pas les frais de structure du concessionnaire. Le gros entretien et le renouvellement du matériel roulant et des infrastructures sont également exclus du périmètre des coûts de fonctionnement analysés ici.

## Zoom sur... les coûts d'investissement en euros constants et en euros courants

L'écart entre les dépenses d'investissement prévues et les dépenses d'investissement effectivement consenties pour Rhônexpress dépend de deux facteurs :

- l'évolution du programme d'investissement entre les prévisions et la mise en service, qui est directement lié au projet ;
- l'inflation du prix des travaux, c'est-à-dire l'évolution des coûts à prestation égale, qui dépend du contexte macro-économique (évolution des salaires, du coût des matières premières, etc.).

Les euros courants indiquent les montants effectivement décaissés par le maître d'ouvrage, qui intègrent la forte inflation du prix des travaux publics observée dans les années 2000 (+ 53 % entre janvier 2000 et janvier 2010, contre + 19 % pour les prix de la consommation des ménages pendant la même période).

Les euros constants permettent de comparer les coûts en neutralisant l'effet de l'inflation, afin de mesurer les écarts uniquement liés à l'évolution du projet. Ils sont calculés en utilisant l'index TP01, qui mesure l'évolution des prix des travaux publics au fil du temps. On parle alors d'euros en valeur d'avril 2008, car ils tiennent compte du prix moyen des travaux à la date indiquée.

# 5.1 La comparaison des coûts d'investissement réellement engagés et prévus

Un investissement de 133,7 millions d'euros pour construire l'infrastructure entre Meyzieu Z.I et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, acheter le matériel roulant et mettre en place les dispositions nécessaires à l'exploitation commune avec la ligne T3

Coût d'investissement reconstitué pour Rhônexpress, en millions d'euros (en valeur d'avril 2008), par grand poste de dépenses

<b>Construction de l'infrastructure</b> 80,8 M€	<b>Matériel roulant</b> 29,9 M€
	<b>Dispositions nécessaires à l'exploitation commune avec T3</b> 22,9 M€

Sources : Offre Rhônexpress – 3. Investissement & 8. Montage financier (2006), Contrat de concession – Avenant n°2 & Modèle financier recalé (2008), Convention sur l'infrastructure commune – Avenant n°1 (2008) & Avenant n°3 (2012)

<sup>(1)</sup> Les deux opérations étaient initialement distinctes : le projet T3GS pour desservir le futur stade de Décines et le projet T3AM pour faciliter l'exploitation commune de T3 et de Rhônexpress. Elles ont été regroupées à la suite de la décision du tribunal administratif, confirmée en appel en avril 2013, d'annuler la DUP du projet T3GS, au motif qu'il aurait fallu intégrer des dépenses du projet T3AM dans le dossier soumis à enquête dès lors que ces aménagements étaient nécessaires à la desserte du stade.

**Le coût d'investissement pour Rhônexpress s'est élevé à 133,7 millions d'euros (en valeur d'avril 2008).** Il a été reconstitué en retenant les hypothèses suivantes :

- **Les dépenses réellement engagées pour la construction de l'infrastructure entre Meyzieu Z.I et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry ne sont pas connues.** La société Rhônexpress a conclu un contrat à prix fermes (« *contrat clé en mains* ») avec le groupement constructeur (Campenon Bernard Région, Jean Lefebvre, Vossloh, Roiret, Cégélec), qui supporte donc l'intégralité des coûts de construction supplémentaires. Les dépenses de construction de 80,8 millions d'euros retenues ici correspondent donc aux coûts prévus dans le contrat de concession, auxquels s'ajoutent les surcoûts identifiés dans l'avenant n°2.
- Les dépenses de 29,9 millions d'euros prises ici en compte pour l'achat du matériel roulant correspondent aux coûts prévus dans le contrat de concession.
- Les dépenses de 22,9 millions d'euros retenues pour la mise en place des dispositions nécessaires à l'exploitation commune avec la ligne T3 correspondent aux dépenses réellement engagées par le SYTRAL, lors de la construction de la ligne T3 ou après sa mise en service.

La convention sur l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress recense les dépenses réellement engagées par le SYTRAL, lors de la construction de la ligne T3 (avenant n°1) et après sa mise en service (avenant n°3).

**Le coût d'investissement reconstitué ici n'intègre pas les frais financiers** (commissions, conseils, frais de clôture), les frais de structure du concessionnaire (personnel, conseils extérieurs, assurances et autres charges) et les dépenses d'exploitation engagées avant la mise en service de Rhônexpress.

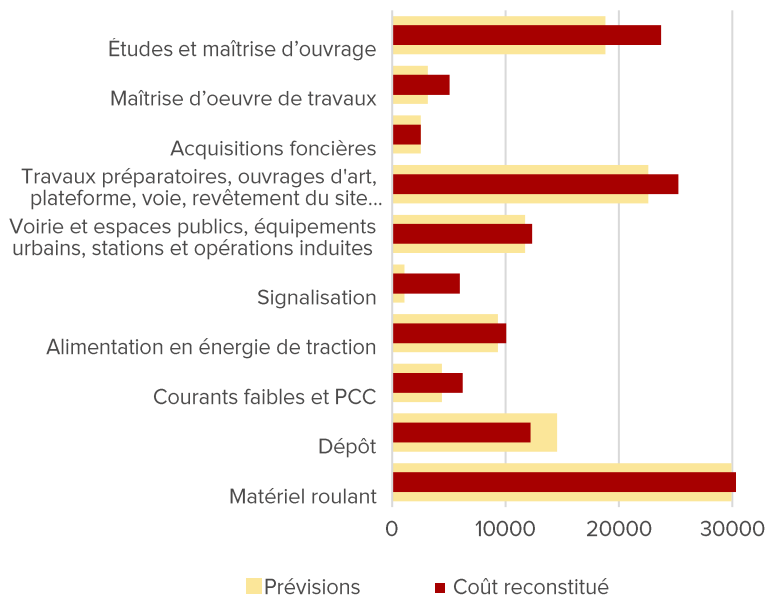
**Sont également exclus du périmètre de ce coût les aménagements réalisés sur la ligne T3, entre 2012 et 2014,** pour desservir le futur stade de Décines et faciliter l'exploitation commune de T3 et de Rhônexpress<sup>(1)</sup> (aménagement de la plateforme Part-Dieu Sud, quais supplémentaires à Vaulx-en-Velin La Soie, débranchement vers Meyzieu Les Panettes et traitement de 28 intersections barrières). Les dépenses liées à la seule amélioration de l'exploitation de Rhônexpress n'ont pas pu être isolés ici, parmi l'ensemble des travaux réalisés.

Les dépenses d'investissement reconstituées ici ne correspondent pas au coût réel du projet à terminaison, mais plutôt **aux dépenses réellement engagées par le Département et le SYTRAL pour sa réalisation.**

# 5.1 La comparaison des coûts d'investissement réellement engagés et prévus

Un coût d'investissement supérieur de 15,6 millions d'euros aux prévisions, en raison du décalage du calendrier des travaux de Rhônexpress

Comparaison des coûts d'investissement reconstitués et prévus pour Rhônexpress, en milliers d'euros (en valeur d'avril 2008), selon la décomposition par poste de dépenses du Cerema



Le coût d'investissement reconstitué est **supérieur de 15,6 millions d'euros aux prévisions** (118,1 millions d'euros). Le décalage du calendrier des travaux de Rhônexpress explique l'essentiel de cet écart. Il a entraîné **une hausse des frais de maîtrise d'ouvrage**, notamment pour le groupement Rhônexpress (+ 3,3 millions d'euros, pris en compte dans l'avenant n° 2 du contrat de concession), et **la réalisation différée de travaux par le SYTRAL** (+ 10,3 millions d'euros, détaillés dans les avenants n° 1 et 3 de la convention sur l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress) :

- **La signalisation ferroviaire** au niveau des évitements a été installée après la mise en service de T3, car le fonctionnement des dépassements par Rhônexpress n'était pas encore arrêté lors de sa construction (+ 4,9 millions d'euros).
- **La motorisation des appareils de voie** est réalisée après la mise en service de T3, pour éviter leur détérioration (+ 2,5 millions d'euros).
- **Un PCC commun** a été mis en place par le SYTRAL, nécessitant également une adaptation des équipements de communication de T3 pour intégrer Rhônexpress (+ 1,8 millions d'euros).
- **Des dépenses supplémentaires de maîtrise d'oeuvre** sont engagées pour la réalisation de ces travaux différés (+ 1,7 millions d'euros).

- La réalisation d'un dépôt commun à T3 et à Rhônexpress ayant été abandonnée, des dépenses prévues par le SYTRAL n'ont finalement pas été engagées (- 2,4 millions d'euros).

Les coûts prévus pour les travaux à réaliser par le SYTRAL figurent dans la convention sur l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress. Certains aménagements nécessaires à l'exploitation commune ont été définis dans l'avenant n°1 de cette convention, lorsque la ligne T3 était en service et le projet Rhônexpress davantage avancé, et ne sont donc pas pris en compte dans les coûts prévus.

L'écart constaté entre coûts reconstitués et prévus s'explique également par **des travaux de voirie complémentaires** réalisés par le groupement Rhônexpress, pour répondre à des demandes du Département du Rhône (+ 2,0 millions d'euros). Ces évolutions sont également prises en compte dans l'avenant n°2 du contrat de concession.

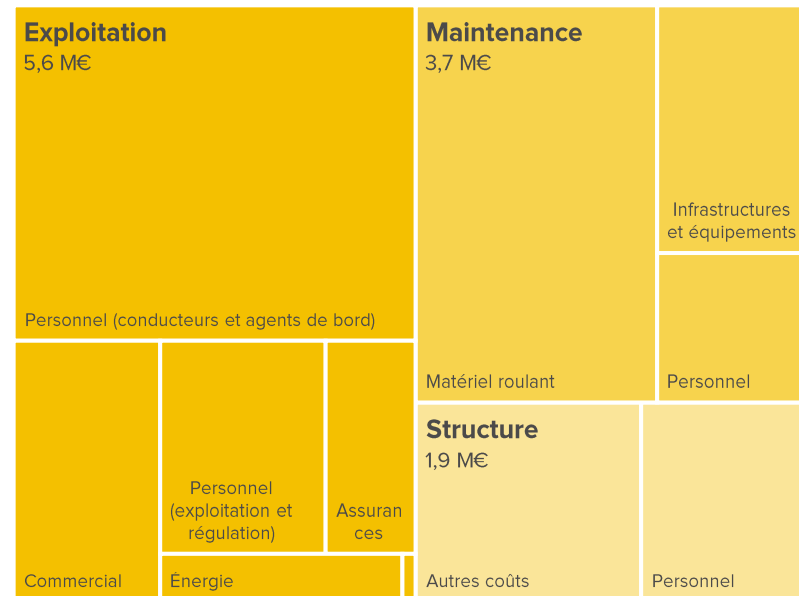
Nous rappelons que cette comparaison repose sur une reconstitution partielle du coût d'investissement réellement engagé, comme le montre la description des hypothèses retenues à la page précédente.

Sources : Offre Rhônexpress – 3. Investissement & 8. Montage financier (2006), Contrat de concession – Avenant n°2 & Modèle financier recalé (2008), Convention sur l'infrastructure commune – Avenant n°1 (2008) & Avenant n°3 (2012)

# 5.2 La comparaison des coûts de fonctionnement réellement engagés et prévus

Un coût de fonctionnement de 11,2 millions d’euros en 2014, pour exploiter Rhônexpress, assurer la maintenance du matériel roulant et entretenir l’infrastructure

Coût de fonctionnement de Rhônexpress, en millions d’euros (en valeur de 2014), par grand poste de dépenses



Le coût de fonctionnement de Rhônexpress s’est élevé à 11,2 millions d’euros en 2014 (en valeur de 2014<sup>(1)</sup>). Il a été reconstitué en prenant en compte les dépenses de l’exploitant de Rhônexpress (CFTA) et le montant facturé par le délégataire du réseau TCL :

- CFTA prend en charge les frais liés à la conduite, à la commercialisation<sup>(2)</sup>, aux assurances et à diverses assistances techniques (6,7 millions d’euros) et les dépenses pour la maintenance du matériel roulant et l’entretien des infrastructures<sup>(3)</sup> entre Meyzieu Z.I et l’aéroport Lyon Saint-Exupéry (3,2 millions d’euros). Les dépenses retenues ici sont extraites du bilan annuel des charges et des produits d’exploitation transmis par l’exploitant au SYTRAL.
- Le délégataire du réseau TCL fournit l’électricité (0,3 million d’euros), entretient les équipements et l’infrastructure entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu Z.I (0,5 million d’euros) et assure la régulation des lignes T3 et Rhônexpress (0,3 millions d’euros). Le périmètre de ses missions a été délimité dans les avenants n°2 et n°3 de la convention sur l’infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress.

Le coût de fonctionnement présenté ici n’intègre pas les frais de structure du concessionnaire (0,7 million d’euros), l’impôt sur les sociétés et l’intéressement des salariés.

Il ne prend également pas en compte les dépenses pour le gros entretien et le renouvellement du matériel roulant et des infrastructures, qui sont engagées tout au long de la durée du contrat de concession (1,8 million d’euros en moyenne annuelle entre 2014 et 2016, en valeur 2014, pour des interventions sur les véhicules, les voies et les équipements d’alimentation en énergie).

Sources : Offre Rhônexpress – 6. Exploitation & 8. Montage financier (2006), Convention sur l’infrastructure commune – Avenant n°2 (2010) & Avenant n°3 (2012), Comptes de charges et de produits – CFTA (2014), Rapport Annuel du Délégataire TCL (2014)

<sup>(1)</sup> Prix ramenés en valeur 2014 en utilisant un indice annuel des prix du PIB, qui correspond au rapport entre le PIB en valeur (à prix courants, pour la France métropolitaine) et le PIB en volume (en valeur 2020, pour la France métropolitaine), mis à disposition par l’Insee

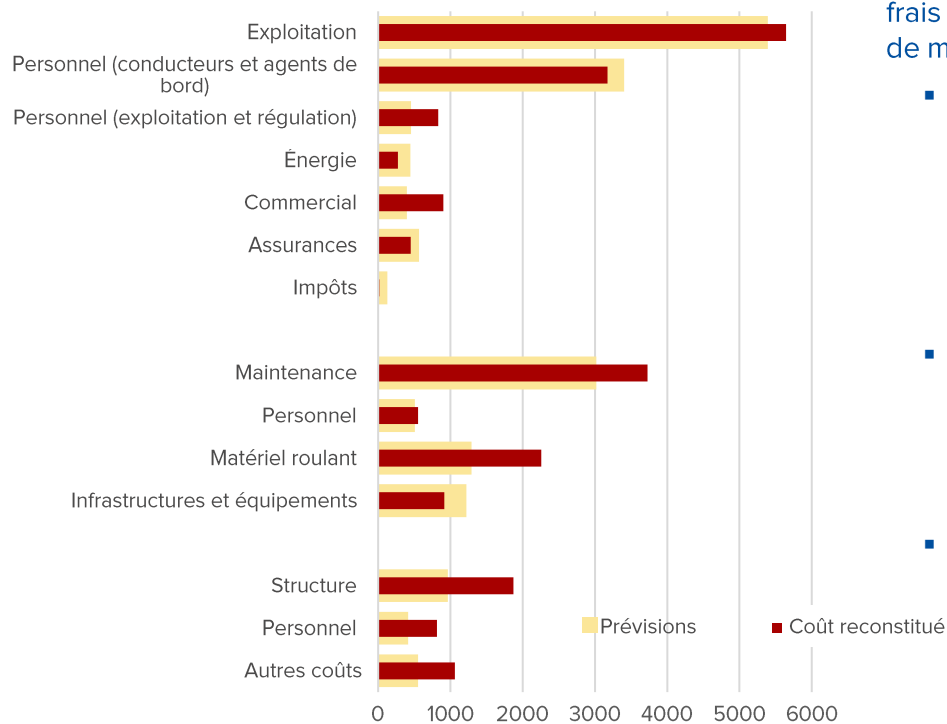
<sup>(2)</sup> Dont les dépenses de communication affectées en frais de structure dans les comptes de l’exploitant

<sup>(3)</sup> Y compris les dépenses pour l’entretien du siège de l’exploitant

# 5.2 La comparaison des coûts de fonctionnement réellement engagés et prévus

Un coût annuel de fonctionnement supérieur de 1,9 millions d'euros aux prévisions en 2014 (+ 20 %), en raison de dépenses de maintenance du matériel roulant et de frais de structure plus élevés que prévus

Comparaison des coûts de fonctionnement constatés et prévus pour Rhônexpress, en milliers d'euros (en valeur de 2014), par poste de dépenses



Le coût de fonctionnement constaté est **supérieur de 1,9 million d'euros aux prévisions** (9,4 millions d'euros en 2014, en valeur de 2014). Ce surcoût se répartit entre les frais de structure (+ 0,9 million d'euros) et les dépenses de maintenance (+ 0,7 million d'euros) :

- **Les frais de structure sont au-delà des prévisions** (+ 0,9 million d'euros), notamment les dépenses diverses (+ 0,5 million d'euros) pour les prestations techniques, l'informatique, les fournitures, les véhicules de service, etc. Le périmètre retenu ici pour ces dépenses peut varier par rapport à celui des prévisions, qui était peu détaillé.
- **Les dépenses pour la maintenance du matériel roulant dépassent les prévisions** (+ 1,0 million d'euros), tandis que celles pour l'entretien de l'infrastructure et des équipements restent en deçà (- 0,3 million d'euros).
- **Les dépenses pour l'exploitation de Rhônexpress sont, dans une moindre mesure, supérieures aux prévisions** (+ 0,3 million d'euros). Les frais de commercialisation (+ 0,5 million d'euros) et le coût du personnel d'exploitation et de régulation (+ 0,4 million d'euros) ont été sous-estimés, tandis que le coût du personnel de conduite et d'accueil à bord (- 0,2 million d'euros) et les dépenses d'énergie ont été surestimées (- 0,2 million d'euros).

Le dépassement du coût du personnel d'exploitation et de régulation s'explique par une sous-estimation de l'effectif nécessaire à cette mission (13 ETP, contre 2 ETP prévus), alors que les modalités d'exploitation et de régulation de l'infrastructure commune n'étaient pas encore connues. Le personnel dédié à la conduite et à la commercialisation est lui proche des prévisions (54 ETP, contre 50 ETP prévus).

Le coût de fonctionnement rapporté au nombre total de kilomètres parcourus (y compris haut-le-pied) est de **9,70 €<sub>2014</sub> par kilomètre en 2014**. Il dépasse de 24 % le coût prévu dans le contrat de concession (7,83 €<sub>2014</sub> par kilomètre).

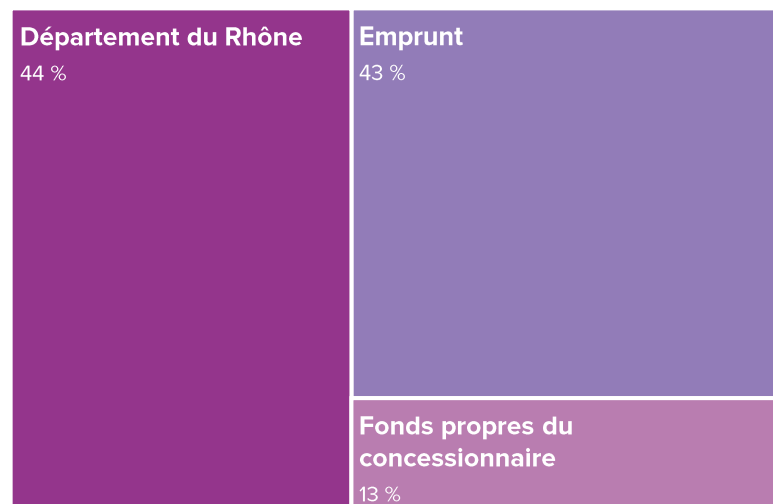
Le coût de fonctionnement de Rhônexpress peut également être rapproché du coût de fonctionnement des lignes de tramway du réseau TCL, en excluant les frais de structure<sup>(1)</sup> : le coût de fonctionnement en 2014 s'élève à 8,09 €<sub>2014</sub> par kilomètre pour Rhônexpress (contre 7,02 €<sub>2014</sub> par kilomètre prévus) et à 7,49 €<sub>2014</sub> par kilomètre pour le réseau de tramway. Cet écart s'explique probablement par la présence permanente d'un agent de bord sur Rhônexpress.

<sup>(1)</sup> Frais de structure difficile à isoler sur un périmètre identique pour Rhônexpress et pour les lignes de tramway du réseau TCL

## 5.3 Le financement de l'investissement et du fonctionnement

Un investissement principalement financé par le Département du Rhône, via le versement de subventions d'équipement, le paiement de dépenses refacturées par le SYTRAL et le remboursement des annuités de l'emprunt contracté par le groupement Rhônexpress

Répartition des ressources mobilisées pour financer le coût d'investissement reconstitué pour Rhônexpress



Sources : Contrat de concession – annexe 6 (2007), Contrat de concession – Avenant n°2 & Modèle financier recalé (2008), Convention sur l'infrastructure commune – Avenant n°1 (2008) & Avenant n°3 (2012)

Le groupement Rhônexpress a réalisé 110,7 millions d'euros d'investissements (en valeur d'avril 2008), pour la construction de l'infrastructure entre Meyzieu Z.I et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry (80,8 millions d'euros) et pour l'achat du matériel roulant (29,9 millions d'euros)

Cet investissement a été financé par trois ressources :

- Le Département du Rhône a versé **une subvention d'équipement de 39,7 millions d'euros (en valeur d'avril 2008)**. La subvention initiale prévue dans le contrat de concession s'élevait à 32,1 millions d'euros. Elle a été complétée par une subvention additionnelle de 7,6 millions d'euros, formalisée dans l'avenant n°2 du contrat de concession.
- Le concessionnaire a engagé **des fonds propres à hauteur de 18,2 millions d'euros (en valeur d'avril 2008)**, sous la forme d'apports en capital et d'avances des actionnaires, conformément aux engagements pris dans le contrat de concession.

- Le groupement Rhônexpress a contracté **un emprunt de 61,1 millions d'euros (en valeur d'avril 2008)**. Le Département du Rhône rembourse les annuités de cet emprunt par le versement d'une subvention forfaitaire annuelle à l'établissement bancaire prêteur, auquel le groupement Rhônexpress a cédé sa créance (cession Dailly), selon le montage financier prévu dans le contrat de concession.

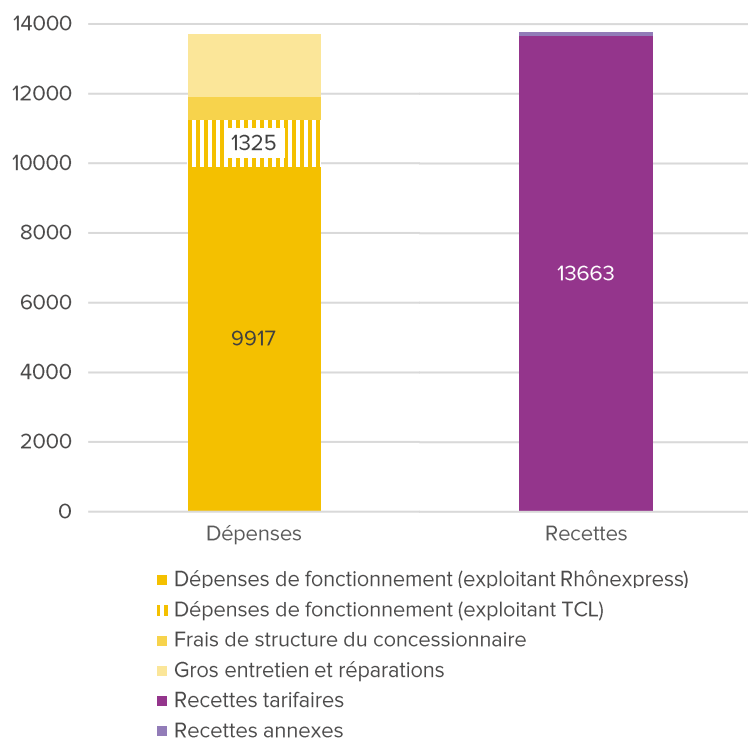
Outre les investissements du groupement Rhônexpress, ces ressources ont également financé les frais financiers, les frais de structure du concessionnaire (personnel, conseils extérieurs et autres charges) et les dépenses d'exploitation engagées avant la mise en service de Rhônexpress

Les dépenses engagées par le SYTRAL pour mettre en place les dispositions nécessaires à l'exploitation commune avec la ligne T3 sont **refacturées au Département du Rhône (22,9 millions d'euros, en valeur d'avril 2008)**, selon l'avancement réel des travaux.

## 5.3 Le financement de l'investissement et du fonctionnement

### Des dépenses d'exploitation et de maintenance complètement couvertes par les recettes issues de la vente de titres en 2014

Ressources mobilisées pour financer le coût de fonctionnement de Rhônexpress, en milliers d'euros (en valeur de 2014)



Conformément au contrat de concession, la société Rhônexpress assure l'exploitation et la maintenance du service « à ses frais, risques et périls » (article 3) et perçoit les recettes issues de la vente des titres (article 4) :

- Le concessionnaire supporte les dépenses de fonctionnement qui lui permettent de mettre en place le niveau de service sur lequel il s'est engagé dans le contrat (risque d'exploitation).
- Le concessionnaire s'est engagé sur un niveau de fréquentation et de recettes afférentes, issues de la vente des titres. Ces recettes sont l'unique ressource dont il dispose pour couvrir ses dépenses de fonctionnement : il ne perçoit aucune contribution financière annuelle de la part du concédant (risque commercial).

**Les dépenses engagées par le délégataire du réseau TCL** pour l'entretien de l'infrastructure entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu Z.I, la consommation d'électricité et la régulation des lignes T3 et Rhônexpress (1,3 millions d'euros en 2014, en valeur de 2014) devaient initialement être prises en charge par le concessionnaire (article 27 du contrat de concession), dans la limite d'un plafond annuel fixé dans l'avenant n°3 de la convention sur l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress.

Elles sont finalement **refacturées au Département du Rhône**, selon les dispositions de l'avenant n°4 du contrat de concession pour rétablir « l'équilibre économique de la concession » (surcoûts d'exploitation liés aux temps de parcours régulièrement supérieurs à 20 minutes entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu Z.I<sup>(9)</sup>).

**Les recettes issues de la vente des titres s'élèvent à 13,7 millions d'euros HT en 2014 (en valeur de 2014).** Elles permettent de financer l'ensemble des dépenses de fonctionnement précédemment reconstituées (voir p. 63), avec un taux de couverture R/D de 122 %. Le concessionnaire perçoit ainsi **une recette tarifaire de 11,62 €<sub>2014</sub> HT par voyage effectué avec Rhônexpress en 2014.** Ce niveau élevé de recette peut s'expliquer par le positionnement « premium » du service, qui s'appuie notamment sur la présence permanente d'un agent de bord.

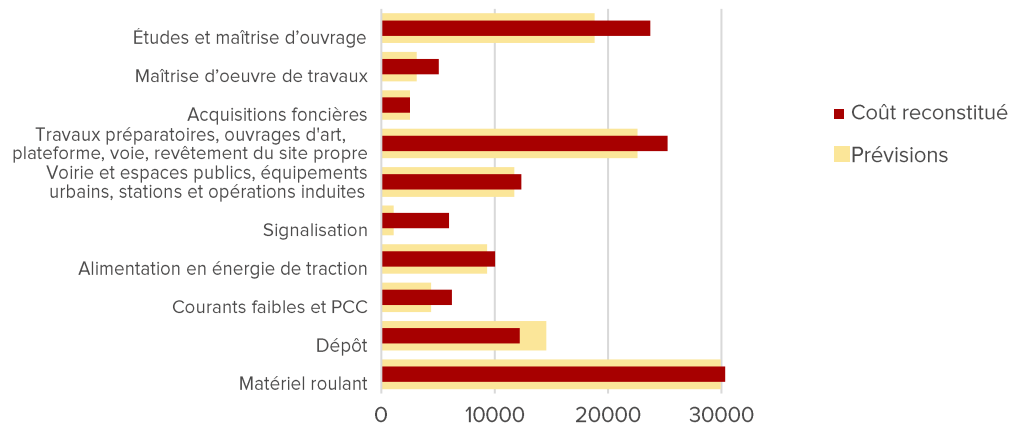
Des recettes annexes sont également perçues par le concessionnaire (avec la vente d'espaces publicitaires), à hauteur de 0,11 millions d'euros HT en 2014.

En intégrant les frais de structure du concessionnaire et les dépenses de gros entretien et de renouvellement, le taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes est de 100%.

Sources : Comptes de charges et de produits – CFTA (2014), Rapport Annuel du Délégataire TCL (2014), Rapport annuel Rhônexpress (2014)

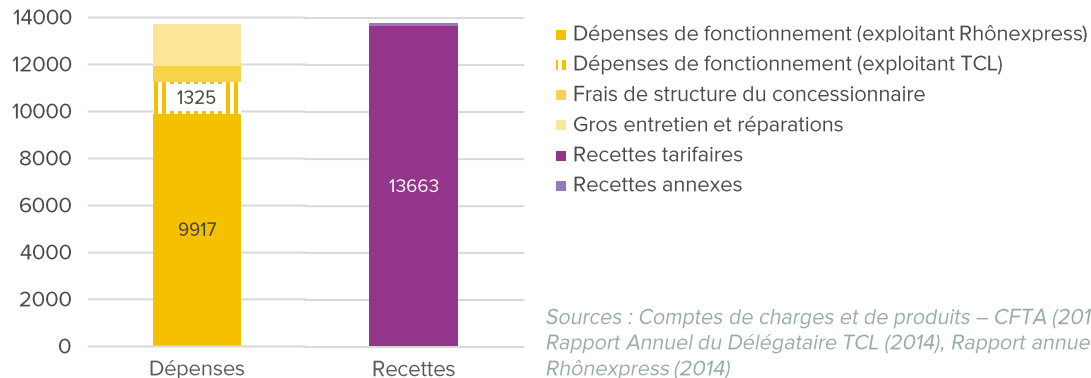
# 5.4 L'analyse des coûts liés à l'opération Rhônexpress – Synthèse

**Comparaison des coûts d'investissement reconstitués et prévus pour Rhônexpress, en milliers d'euros (en valeur d'avril 2008), selon la décomposition par poste de dépenses du Cerema**



Sources : Offre Rhônexpress – 3. Investissement & 8. Montage financier (2006), Contrat de concession – Avenant n°2 & Modèle financier recalé (2008), Convention sur l'infrastructure commune – Avenant n°1 (2008) & Avenant n°3 (2012)

**Ressources mobilisées pour financer le coût de fonctionnement de Rhônexpress, en milliers d'euros (en valeur de 2014)**



Sources : Comptes de charges et de produits – CFTA (2014), Rapport Annuel du Délégué TCL (2014), Rapport annuel Rhônexpress (2014)

Le coût d'investissement s'élève à **133,7 millions d'euros** (valeur d'avril 2008). Il a été reconstitué en prenant en compte les dépenses supplémentaires figurant dans les avenants du contrat de concession et les dépenses réellement engagées par le SYTRAL pour la mise en place des dispositions nécessaires à l'exploitation commune avec la ligne T3. Il ne correspond pas au coût réel du projet à terminaison, qui n'est pas connu (contrat à prix fermes conclu entre la société Rhônexpress et le groupement constructeur).

Ce coût est supérieur de **15,6 millions d'euros aux prévisions (+ 13 %)**. Le décalage du calendrier des travaux de Rhônexpress explique l'essentiel de cet écart. Il a entraîné une hausse des frais de maîtrise d'ouvrage, notamment pour le groupement Rhônexpress (+ 3,3 millions d'euros), et la réalisation différée de travaux par le SYTRAL (+ 10,3 millions d'euros).

L'investissement a principalement été financé par le Département du Rhône, via le versement de subventions d'équipement (28 % du coût d'investissement), le paiement de dépenses refacturées par le SYTRAL (16 %) et le remboursement des annuités de l'emprunt contracté par le groupement Rhônexpress (43 %).

Le coût de fonctionnement de Rhônexpress est de 11,2 millions d'euros en 2014 (valeur de 2014), hors frais de structure du concessionnaire et dépenses pour le gros entretien et le renouvellement du matériel roulant et des infrastructures. Il est supérieur de 1,9 million d'euros aux prévisions (+ 20 %) : les frais de structure (+ 0,9 million d'euros) et les coûts de maintenance du matériel roulant (+ 1,0 million d'euros) sont plus élevés que prévus. Rapporté au nombre total de kilomètres parcourus, le **coût de fonctionnement est de 9,70 €<sub>2014</sub> par kilomètre en 2014**. Il dépasse le coût prévu dans le contrat de concession (+ 24 %).

Les recettes issues de la vente des titres s'élèvent à **13,7 millions d'euros HT en 2014** (en valeur de 2014). Elles couvrent à 122 % le coût de fonctionnement de Rhônexpress (100 % en intégrant les frais de structure du concessionnaire et les dépenses de gros entretien et de renouvellement dans ce coût).

# Conclusion : les enseignements du bilan *a posteriori* de la ligne Rhônexpress

## **Une amélioration du service offert aux usagers par rapport à l'ancienne ligne de car 175...**

La ligne Rhônexpress a permis d'améliorer le niveau de service de la desserte en transports collectifs entre Lyon et son aéroport, par rapport à l'ancienne ligne de car 175: la fréquence est plus élevée, l'amplitude horaire est élargie, etc. Le temps de trajet entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry a également été amélioré, sauf pour les usagers situés dans l'aire de chalandise de la ligne D du métro (ajout d'une correspondance supplémentaire), et fiabilisés. Il dépasse pourtant les prévisions, en raison d'un temps de parcours plus élevé que prévu entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu Z.I

## **... à un coût plus élevé pour les usagers**

Le coût moyen du voyage sur la ligne Rhônexpress (11,85 €<sub>2014</sub> HT en 2014) est plus élevé que celui retenu dans les prévisions (8,14 €<sub>2014</sub> HT), qui correspond au coût moyen constaté sur l'ancienne ligne de car 175. Ce coût important peut s'expliquer par le niveau de service « premium » de Rhônexpress, qui propose notamment un engagement sur le temps de parcours et la présence permanent d'un agent de bord.

## **Un allongement des temps de parcours sur la ligne Rhônexpress**

Les temps de parcours entre Lyon Part-Dieu et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry s'allongent depuis la mise en service de Rhônexpress, en raison du nombre accru de circulations sur l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress : renforts de fréquence sur la ligne T3, mise en service de la ligne T7, etc.

## **Une fréquentation de la ligne Rhônexpress dépassant les prévisions**

La fréquentation de Rhônexpress en 2014 est supérieure aux prévisions (+ 11 %), et l'écart s'accroît jusqu'en 2019 (+ 22 %). Après la crise sanitaire, l'usage de la ligne reste en deçà du niveau observé en 2019 (- 3 % en 2024).

## **Des écarts variables entre fréquentations constatées et prévues pour les différents segments de clientèle**

Les prévisions de fréquentation pour 2019 ont fortement sous-estimé l'usage de Rhônexpress par les passagers de la gare TGV, sous l'effet combiné d'une fréquentation de la gare TGV supérieure à l'hypothèse retenue (+ 79 %) et d'une sous-estimation de la part de marché de Rhônexpress parmi cette clientèle (12 %, contre 4 % prévue).

L'usage de Rhônexpress par les passagers de l'aéroport est inférieur aux prévisions (- 8 %), en raison d'un trafic de passagers moins élevé que celui retenu dans les hypothèses (- 13 %).

Sa fréquentation par les salariés de la plateforme aéroportuaire est également inférieure aux prévisions (- 6 %).

Les usages pour d'autres motifs n'ont pas été quantifiés dans les prévisions (accompagnement à l'aéroport) ou n'ont pas été anticipés (rendez-vous à l'aéroport sans prendre l'avion ni le TGV).

## **Une valeur du temps probablement sous-estimée pour les déplacements professionnels**

Les prévisions de fréquentation s'appuient sur une valeur du temps pouvant être considérée comme trop faible pour les déplacements professionnels. Cette sous-estimation a conduit à sous-évaluer l'utilisation de Rhônexpress pour les déplacements professionnels (39 % de la fréquentation de Rhônexpress en 2017), ce qui explique en partie la fréquentation supérieure aux prévisions.

# Conclusion : les enseignements du bilan *a posteriori* de la ligne Rhônexpress

## **La voiture comme principale alternative à Rhônexpress pour rejoindre l'aéroport Lyon Saint-Exupéry**

La principale alternative à Rhônexpress, pour rejoindre l'aéroport depuis Lyon, est la voiture. Elle offre un temps de parcours comparable et un coût (essentiellement le stationnement) qui devient avantageux pour des déplacements de deux passagers ou plus. Le trajet peut également être effectué en taxi, à un coût plus élevé mais sans contrainte de stationnement. Il est aussi possible d'effectuer ce trajet en car (avec la ligne C200 depuis septembre 2025), pour un coût moins important qu'avec les autres modes de déplacement mais avec un temps de parcours plus élevé.

## **Une hausse de l'utilisation des transports collectifs pour rejoindre l'aéroport depuis la mise en service de Rhônexpress**

L'analyse de l'évolution des modes de déplacement pour se rendre à l'aéroport ou à la gare TGV, entre 2005 et 2014, permet de mettre en évidence certains effets de la mise en service de Rhônexpress. Il faut toutefois rester prudent dans l'interprétation de cette analyse, qui reflète également l'évolution des pratiques de mobilité constatée dans l'agglomération lyonnaise et à l'échelle nationale (notamment la réduction de l'usage de la voiture).

Cette analyse est conduite pour 4 modes de déplacement (ligne de car 175 en 2005 puis Rhônexpress en 2014, voiture en tant que conducteur, voiture en tant que passager, taxi), afin de conserver un périmètre équivalent en 2005 et en 2014. Elle traite donc uniquement de la répartition des trajets effectués avec ces modes par les passagers, pour se rendre à l'aéroport ou à la gare TGV.

En 2014, 13 % de ces trajets utilisent la ligne Rhônexpress, une part des transports collectifs supérieure à celle de 2005 (10 % avec l'ancienne ligne de car 175). Les habitants de Lyon et de Villeurbanne utilisent principalement Rhônexpress pour rejoindre l'aéroport et la gare TGV (48 %), davantage que l'ancienne ligne de car 175 (18 %).

Cette hausse de l'utilisation des transports collectifs pour se rendre à l'aéroport ou à la gare TGV se retrouve également dans les autres communes de la Métropole de Lyon (6 % l'ancienne ligne de car 175 en 2005, 17 % avec Rhônexpress en 2014).

## **Des trajets vers l'aéroport et la gare TGV encore effectués principalement en voiture**

La voiture reste le principal mode de déplacement utilisé pour les trajets vers l'aéroport et la gare TGV. Son usage en tant que conducteur a toutefois tendance à baisser depuis 2005.

Il diminue notamment chez les habitants de Lyon et de Villeurbanne (de 48 à 25 % entre 2005 et 2014), au profit de Rhônexpress.

L'usage du taxi est également en baisse chez les habitants de Lyon et de Villeurbanne. Cette évolution peut s'expliquer par la mise en service de Rhônexpress, mais également par l'émergence des VTC.

# Conclusion : les enseignements du bilan *a posteriori* de la ligne Rhônexpress

## Un coût d'investissement de 133,7 millions d'euros (valeur 2014)

Le contrat conclu entre la société Rhônexpress et le groupement constructeur (contrat à prix fermes) ne permet pas de connaître le coût réel du projet à terminaison. Les dépenses d'investissement ont ici été reconstituées en prenant en compte les dépenses supplémentaires figurant dans les avenants du contrat de concession et les dépenses réellement engagées par le SYTRAL pour la mise en place des dispositions nécessaires à l'exploitation commune avec la ligne T3. Elles s'élèvent à 133,7 millions d'euros (valeur d'avril 2008), pour la construction de l'infrastructure entre Meyzieu Z.I et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, l'achat du matériel roulant et la mise en place des dispositions nécessaires à l'exploitation commune avec la ligne T3.

## Un coût d'investissement dépassant les prévisions

Le coût d'investissement reconstitué est supérieur de 13 % aux prévisions (+ 15,6 millions d'euros). Le décalage du calendrier des travaux de Rhônexpress explique l'essentiel de cet écart. Il a entraîné une hausse des frais de maîtrise d'ouvrage pour le groupement Rhônexpress (+ 3,3 millions d'euros) et la réalisation différée de travaux par le SYTRAL (+ 10,3 millions d'euros).

## Un investissement financé à 87 % par le Département du Rhône

L'investissement a principalement été financé par le Département du Rhône, via le versement de subventions d'équipement (28 % du coût d'investissement), le paiement de dépenses refacturées par le SYTRAL (16 %) et le remboursement des annuités de l'emprunt contracté par le groupement Rhônexpress (43 %).

## Un coût de fonctionnement dépassant les prévisions

Le coût de fonctionnement de Rhônexpress est de 11,2 millions d'euros en 2014 (valeur de 2014), soit 9,70 €<sub>2014</sub> par kilomètre total parcouru. Il n'intègre pas les frais de structure du concessionnaire et les dépenses pour le gros entretien et le renouvellement du matériel roulant et des infrastructures.

Il est supérieur de 20 % aux prévisions (+ 1,9 million d'euros) : les frais de structure (+ 0,9 million d'euros) et les coûts de maintenance du matériel roulant (+ 1,0 million d'euros) sont plus élevés que prévus.

## Un taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes tarifaires de 122 %

Les recettes issues de la vente des titres s'élèvent à 13,7 millions d'euros en 2014 (HT, en valeur de 2014). Elles couvrent à 122 % le coût de fonctionnement de Rhônexpress, et même à 138 % en ne considérant que les dépenses supportées par l'exploitant de Rhônexpress (hors dépenses engagées par le délégataire du réseau TCL pour l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure commune, supportées par le Département du Rhône). En ajoutant les frais de structure du concessionnaire et les dépenses de gros entretien et de renouvellement au coût de fonctionnement, le taux de couverture des dépenses par les recettes tarifaires est de 100 %.

# Glossaire

**APRR** : Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (société concessionnaire d'autoroutes)

**AREA** : Autoroutes Rhône-Alpes (société concessionnaire d'autoroutes)

**ASF** : Autoroutes du Sud de la France (société concessionnaire d'autoroutes)

**Cerema** : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (référént public accompagnant l'État, les collectivités et les entreprises dans les domaines de l'aménagement et des stratégies territoriales, du bâtiment, des mobilités, des infrastructures de transport, de l'environnement et des risques, de la mer et du littoral)

**CCI** : chambre de commerce et d'industrie

**CFEL** : chemin de fer de l'Est Lyonnais

**CFTA** : société générale de chemins de fer et de transports automobiles (entreprise de transpot ferroviaire, devenue Transdev Rail)

**Coraly** : coordination et régulation du trafic sur les voies rapides de l'agglomération lyonnaise (partenariat entre la DIR Centre-Est, la Métropole de Lyon, APRR, AREA et ASF pour optimiser la gestion des grandes voiries lyonnaises)

**DIR** : direction interdépartementale des routes

**DTA** : directive territoriale d'aménagement

**DUP** : déclaration d'utilité publique

**ETP** : équivalent temps plein

**HT** : hors taxes

**Insee** : Institut National de la Statistique et des Études Économiques

**IRIS** : îlots regroupés pour l'information statistique (découpage infra-communal de diffusion des données socio-démographiques et économiques de l'Insee)

**LEA** : liaison de l'est de l'agglomération

**LESLYS** : liaison express Lyon Saint-Exupéry

**LOTI** : Loi d'orientation des transports intérieurs

**PADD** : projet d'aménagement et de développement durable (orientations stratégiques pour l'organisation d'un territoire, définies dans le SCoT)

**PCC** : poste de commandement centralisé

**R/D** : taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes issues de la vente de titres

**RD** : route départementale

**RN** : route nationale

**SCoT** : schéma de cohérence territoriale

**Semaly** : société d'économie mixte de l'agglomération lyonnaise (société d'économie mixte créée pour réaliser le réseau de métro de Lyon, devenue Egis Rail en 2007)

**SIRHA** : salon international de la restauration, de l'hôtellerie et de l'alimentation

**SNCF** : société nationale des chemins de fer français

**SYTRAL** : Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (autorité organisatrice des transports urbains du Grand Lyon, puis du Rhône, devenue établissement public en janvier 2022 et renommée SYTRAL Mobilités)

**TCL** : nom commercial du réseau de transports en commun du SYTRAL

**TER** : transport express régional

**TGV** : train à grande vitesse

**TTC** : toutes taxes comprises

**TVA** : taxe sur la valeur ajoutée

**VTC** : voiture de transport avec chauffeur

**ZI** : zone industrielle

# Table des matières

<b>1 Introduction</b>	<b>4</b>
1.1 Les objectifs du bilan	5
1.2 Les données utilisées pour la réalisation du bilan	6
1.3 Le périmètre et les horizons d'analyse proposés dans le bilan	7
<b>2 Les objectifs et l'historique de la ligne Rhônexpress</b>	<b>8</b>
2.1 Les enjeux de la desserte de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry identifiés lors des études préalables	9
Une stratégie de développement de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry inscrite depuis le début des années 1990 dans les documents de planification territoriale de l'agglomération et de l'État	9
Lyon Saint-Exupéry, un aéroport éloigné du centre-ville de Lyon	10
2.2 La desserte de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry avant Rhônexpress	11
Jusqu'à la mise en service de Rhônexpress en 2010, une desserte par une ligne de car du Département du Rhône entre le centre-ville de Lyon et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry	11
2.3 Les objectifs de la ligne Rhônexpress	12
2.4 L'historique de la ligne Rhônexpress	13
Un projet imaginé à la fin des années 1990 par le Département du Rhône, la Communauté urbaine de Lyon et le SYTRAL, dans le cadre des réflexions sur la valorisation de l'emprise de l'ancien Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL)	13
Un projet avec une infrastructure adaptée à la circulation de deux services différents entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu Z.I. et la mise en œuvre de modalités spécifiques pour permettre son utilisation par deux exploitants différents	14
Un décalage du calendrier du projet, le Département du Rhône n'ayant pas la compétence pour organiser un service ferroviaire, et l'abandon d'une première procédure de mise en concession de LESLYS	15

Une procédure de mise en concession du projet LESLYS relancée, avec une proposition d'évolution du tracé (abandon de l'utilisation de l'emprise du CFEL au-delà de Meyzieu Z.I au profit d'un contournement de Pusignan par le sud)	16
Une mise en service de Rhônexpress en août 2010	17
Un transfert de Rhônexpress au SYTRAL en 2015, puis une résiliation de la concession en 2020 pour « motif d'intérêt général »	18

## 2.5 L'évolution du contexte depuis l'enquête publique sur Rhônexpress en 2007 19

Une croissance de la population plus dynamique au sein du corridor desservi par la ligne T3 que dans les communes desservies par la ligne T3 ou que sur le territoire du Grand Lyon	19
Des projets d'intérêt international, national ou métropolitain, réalisés ou en cours, à Lyon Part-Dieu et dans l'Est Lyonnais	20

## 2.6 Les objectifs et l'historique de la ligne Rhônexpress – Synthèse 21

# 3 Le service offert aux usagers de Rhônexpress 22

## 3.1 Les caractéristiques de la liaison Rhônexpress 23

Une liaison entre Lyon Part-Dieu et Lyon Saint-Exupéry, via Vaulx-en-Velin La Soie et Meyzieu Z.I, en connexion avec les lignes de métro A et B et de tramway T1 et T3 (T4 à partir de septembre 2013)	23
Une vitesse de circulation allant de 30 km/h (sur les sections aux abords de Lyon Part-Dieu) à 100 km/h, avec des aménagements prévus pour le dépassement des rames de la ligne T3	24

## 3.2 L'évolution du niveau de service par rapport à l'ancienne ligne 175 des Cars du Rhône 25

Une amélioration du niveau de service (amplitude horaire, fréquence de passage, temps de parcours et régularité, etc.), par rapport à l'ancienne ligne 175 des Cars du Rhône	25
Une desserte de Lyon moins fine qu'avec l'ancienne ligne 175 des Cars du Rhône, nécessitant une correspondance supplémentaire à Lyon Part-Dieu ou à Vaulx-en-Velin La Soie, mais des temps de parcours plutôt améliorés	26
Des grilles tarifaires assez semblables pour Rhônexpress et pour l'ancienne ligne 175	27
Des tarifs plus élevés avec Rhônexpress qu'avec l'ancienne ligne 175, pour l'ensemble des catégories d'usagers (à l'exception des 4-11 ans)	28

## 3.3 La comparaison de l'offre constatée en 2014 avec les prévisions 29

Une offre commerciale réalisée par Rhônexpress en 2014 conforme aux prévisions	29
--	----

Des temps de parcours plus élevés que prévus, en raison d'une durée du trajet plus importante sur l'infrastructure commune à Rhônexpress et à T3, entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu Z.I	30
Un coût du déplacement pour les usagers de Rhônexpress plus important que prévu dans les estimations de fréquentation	31

### **3.4 Les évolutions de l'offre entre 2014 et 2024** 32

La poursuite de la hausse des tramways en circulation sur l'infrastructure commune à T3 et à Rhônexpress	32
Une dégradation quasiment continue des temps de parcours de Rhônexpress	33
Une dégradation progressive de la vitesse commerciale et de la régularité de la ligne T3	34
Une baisse des tarifs pour les salariés et les 12-25 ans et l'introduction d'un nouveau titre pour les voyageurs de la gare TGV après la reprise de l'exploitation par le SYTRAL	35
Un coût moyen du déplacement pour les usagers de Rhônexpress en baisse, mais toujours plus important que prévu dans les estimations de fréquentation	36

### **3.5 Les évolutions des autres offres de transports collectifs entre Lyon et l'aéroport entre 2010 et 2024** 37

Une absence d'alternatives en transports collectifs pour la desserte de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, en raison de l'obligation imposée par le contrat de concession de ne pas concurrencer Rhônexpress	37
Deux lignes du réseau TCL offrant une desserte de l'aéroport entre septembre et décembre 2015, avec des temps de parcours bien plus élevés que la ligne Rhônexpress sur la liaison avec Lyon Part-Dieu	38
Après un contentieux avec le concessionnaire, une relance des deux lignes du réseau TCL desservant l'aéroport en septembre 2019 et janvier 2020, avec des temps de parcours bien plus élevés que la ligne Rhônexpress sur la liaison avec Lyon Part-Dieu	39
Un coût moyen du déplacement pour les usagers de Rhônexpress en baisse, mais toujours plus important que prévu dans les estimations de fréquentation	40

### **3.6 La desserte de l'aéroport en voiture et en taxi entre 2015 et 2024** 41

Un temps de parcours vers l'aéroport en voiture (hors temps de stationnement et d'accès au terminal) comparable au temps de parcours en Rhônexpress	41
Une dégradation des conditions de circulation, notamment en termes de variabilité des temps de parcours en voiture	42
Une capacité de 17 500 places de stationnement, dont 8 500 pour des durées supérieures à 3 jours	43
Des trajets en Rhônexpress plus compétitifs que la voiture pour des déplacements effectués seuls, ou à deux pour des séjours longs	44

### **3.7 Le service offert aux usagers de Rhônexpress – Synthèse** 45

## 4 L'analyse de l'usage

46

### 4.1 La fréquentation de la ligne Rhônexpress

47

Des dynamiques identiques pour la fréquentation de Rhônexpress et le trafic de passagers de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry

47

Une fréquentation de Rhônexpress plus élevée en juin et le vendredi, plus faible en janvier, en février et le samedi

48

### 4.2 L'évolution de l'usage par rapport à l'ancienne ligne 175

49

Un saut de fréquentation avec Rhônexpress, par rapport à l'ancienne ligne 175, avec davantage de déplacements professionnels et moins de déplacements pour aller travailler sur la plateforme

49

Une occupation des places offertes supérieure à celle de l'ancienne ligne 175, et comparable à l'occupation des places sur la ligne de car à haut niveau de service reliant la gare Marseille-Saint-Charles et l'aéroport Marseille Provence

50

Une utilisation de Rhônexpress en intermodalité avec le réseau TCL, en raison des correspondances supplémentaires imposées

51

### 4.3 La comparaison de la fréquentation constatée en 2014 et en 2019 avec les prévisions

52

Une fréquentation de Rhônexpress supérieure de 11 % aux prévisions en 2014, avec un écart s'accroissant jusqu'en 2019

52

Un trafic de passagers moindre que prévu à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, mais bien plus élevé à la gare TGV

53

Un usage inférieur aux prévisions pour les passagers de l'aéroport, mais très au-dessus du niveau attendu pour les passagers de la gare TGV

54

### 4.4 L'usage des autres offres de transports collectifs entre Lyon et l'aéroport depuis 2010

55

Une utilisation des autres lignes de transports collectifs pour relier Lyon Part-Dieu et l'aéroport Saint-Exupéry (lignes 44 et 46 devenues 29 et 30, puis lignes 47 et 48), représentant 8 % du niveau de fréquentation constaté sur Rhônexpress

55

### 4.5 La desserte de l'aéroport par les différents modes de déplacement

56

Des trajets vers Lyon Saint-Exupéry réalisés principalement en voiture et, pour les habitants de Lyon et de Villeurbanne, avec Rhônexpress

56

Une part modale des déplacements en lien avec l'aéroport Lyon Saint-Exupéry identique à celle de l'ancienne ligne 175 pour Rhônexpress, mais en hausse pour les habitants de Lyon et de Villeurbanne

57

Des prévisions de fréquentation s'appuyant sur une valeur du temps trop faible pour les déplacements professionnels

58

### 4.7 L'analyse de l'usage – Synthèse

59

## 5 L'analyse des coûts liés à l'opération Rhônexpress 60

### 5.1 La comparaison des coûts d'investissement réellement engagés et prévus 61

Un investissement de 133,7 millions d'euros pour construire l'infrastructure entre Meyzieu Z.I et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, acheter le matériel roulant et mettre en place les dispositions nécessaires à l'exploitation commune avec la ligne T3 61

Un coût d'investissement supérieur de 15,6 millions d'euros aux prévisions, en raison du décalage du calendrier des travaux de Rhônexpress 62

### 5.2 La comparaison des coûts de fonctionnement réellement engagés et prévus 63

Un coût de fonctionnement de 11,2 millions d'euros en 2014, pour exploiter Rhônexpress, assurer la maintenance du matériel roulant et entretenir l'infrastructure 63

Un coût annuel de fonctionnement supérieur de 1,9 millions d'euros aux prévisions en 2014 (+ 20 %), en raison de dépenses de maintenance du matériel roulant et de frais de structure plus élevés que prévus 64

### 5.3 Le financement de l'investissement et du fonctionnement 65

Un investissement principalement financé par le Département du Rhône, via le versement de subventions d'équipement, le paiement de dépenses refacturées par le SYTRAL et le remboursement des annuités de l'emprunt contracté par le groupement Rhônexpress 57

Des dépenses d'exploitation et de maintenance complètement couvertes par les recettes issues de la vente de titres en 2014 58

### 5.4 L'analyse des coûts liés à l'opération Rhônexpress – Synthèse 67

## Conclusion : les enseignements du bilan *a posteriori* de la ligne Rhônexpress 68

## Glossaire 71

## Table des matières 72

YA



Suivez l'actu !  
[sytral.fr](http://sytral.fr)

rhônexpress  
SYTRAL  
MOBILITÉS

SYTRAL  
MOBILITÉS