



22 avril 2025,

Guyancourt, Ile-de-France

Egis gagne deux contrats de maîtrise d'œuvre dans le cadre du vaste projet de modernisation du réseau de métro de Lyon

Egis, expert mondial en réseaux de métro automatique, s'est vu confier par SYTRAL Mobilités deux contrats de maîtrise d'œuvre : l'un pour la modernisation de la ligne A et l'autre pour la modernisation de la ligne D du métro lyonnais.

Moderniser le 2^e réseau de métro français

Pour répondre à la demande de capacité croissante face aux prévisions d'augmentation de la fréquentation voyageurs et aux exigences d'entretien et de rénovation pour traiter les obsolescences techniques sur les rames et systèmes de pilotage, le réseau de métro de Lyon, composé de 4 lignes, fait l'objet d'une modernisation progressive. Après l'automatisation de la ligne B mise en service en 2022, SYTRAL Mobilités prévoit la modernisation de la ligne D, ainsi que la modernisation et l'automatisation de la ligne A, respectivement à horizons 2030 et 2035.

La ligne A

La ligne A, mise en service en 1978, comprend 14 stations réparties sur 9,2 km reliant la gare de Lyon-Perrache au sud-ouest et la zone d'activité de La Soie à Vaulx-en-Velin à l'est. Elle est l'une des lignes les plus fréquentées du réseau, avec près de 230 000 voyageurs par jour.

La modernisation de la ligne de métro a pour objectifs de :

- Augmenter la capacité de la ligne, pour faire face à l'augmentation prévue du trafic d'ici 2035/2040,
- Gérer l'obsolescence technique en remplaçant les équipements et systèmes vieillissants,
- Améliorer le confort et la sécurité des voyageurs, via la mise en place de nouvelles rames et l'installation des portes palières sur les quais.

Le **groupement ESALY** (Egis-Setec its métro A de Lyon) dont Egis est le mandataire, s'est vu attribuer par SYTRAL Mobilités le contrat de maîtrise d'œuvre pour ce projet d'envergure.

Le projet de modernisation inclut :

- L'automatisation intégrale du système de pilotage de la ligne,
- Le remplacement du parc de matériel roulant par du matériel de nouvelle génération, avec des rames plus longues (4 voitures au lieu de 3),
- Le déploiement de portes palières sur les quais,
- La mise à niveau de nombreux équipements fixes pour permettre le renforcement du trafic (comme l'énergie de traction par exemple),
- Le réaménagement du dépôt de la Poudrette pour accueillir le nouveau matériel roulant.

La ligne D

La ligne D, première ligne automatique à grand gabarit du monde lors de sa mise en service automatique en 1992 et actuellement la plus fréquentée du réseau avec 300 000 passagers par jour, relie l'est et l'ouest de la ville, desservant 15 arrêts sur 12,6 km, des stations Gare de Vaise à Gare de Vénissieux. Entièrement automatique (dite GoA4) avec un pilote automatique de type CBTC, elle disposait dès sa mise en service de systèmes innovants dont :

- Une protection automatique de chute à la voie en station basée sur des rayons infra-rouge sécuritaires (ce système évite les façades de quais généralement utilisées sur les métros automatiques),
- Un système de pilote automatique performant qui gère l'espacement entre les trains sur base de cantons mobiles déformables, comme les systèmes CBTC actuels, alors que les systèmes d'avant les années 2000 étaient généralement basés sur des cantons fixes. Ce pilote automatique sera le précurseur des automatismes déployés ensuite sur la ligne 14 du métro de Paris.

La ligne fait également l'objet d'une modernisation menée par SYTRAL Mobilités pour répondre aux objectifs suivants :

- Proposer une offre de transport adaptée aux projections d'augmentation de la demande (en passant à des rames de 2 à 4 voitures),
- Renforcer l'attractivité et améliorer le confort des usagers,
- Traiter l'obsolescence technique des équipements, notamment les automatismes de conduite qui datent des années 90,
- Optimiser les coûts d'exploitation, incluant les coûts énergétiques et de maintenance.

Ce projet de modernisation, dont la maîtrise d'œuvre sera assurée par le groupement **MELYD** composé d'Egis (mandataire), Systra et l'atelier d'architecte lyonnais Ferrand-Sigal, est un véritable défi technique. Il comprend :

- Le renouvellement des automatismes de conduite par l'introduction d'un nouveau pilotage automatique,
- Le renfort du parc de rames avec l'ajout de 18 rames aux 36 existantes, permettant un renfort significatif de capacité, La mise à niveau du système de protection quai-voie pour sécuriser les échanges voyageurs en 4 voitures,
- L'adaptation des infrastructures existantes avec l'agrandissement du dépôt pour pouvoir intégrer plus de rames,
- La modernisation des équipements et systèmes nécessaires.

Les missions d'Egis sur ces projets

Sur ces deux projets, Egis sera mobilisé pour :

- Assurer les missions classiques de maîtrise d'œuvre, maîtrise des performances, coûts et délais de l'opération, tout au long de l'ensemble des phases du projet (AVP, PRO, DCE-ACT, DET, AOR, VSR, GPA),
- Intégrer une démarche volontariste d'écoconception, de transition écologique et d'insertion,
- Affiner de manière détaillée un scénario de migration robuste permettant de conduire la ligne A vers son état automatique final et la ligne D vers son état automatique modernisé, incluant des installations délicates comme l'extension du dépôt métro, au sein d'un système métro exploité ;
- Garantir les meilleures conditions d'exploitation possibles durant les travaux et essais des nouveaux systèmes pour assurer aux voyageurs l'usage de ces lignes cruciales les plus fréquentées du réseau lyonnais,

- Adapter les infrastructures existantes (stations, tunnel, dépôt) pour accueillir les nouveaux systèmes dans les meilleures conditions de sécurité et de confort possibles,
- Maîtriser les performances systèmes tout en intégrant des conditions d'allotissement optimales pour la commande publique.

Egis, acteur mondial des systèmes de métro automatiques optimisés et durables

Après la ligne B du métro de Lyon, la ligne 1 à Lille, la ligne m2 de Lausanne et la ligne 1 de Mexico, ce nouveau projet de migration d'une ligne de métro vers son automatisation ancre définitivement Egis comme le leader mondial de ce type d'opérations qui consistent à optimiser les infrastructures de transport existantes pour augmenter leur capacité de transport, leur résilience, diminuer leur empreinte carbone et les rendre aussi attractives que possible pour les usagers, ceci pour décupler le report modal en leur faveur. Il s'agit donc tout à la fois de maîtriser de forts enjeux techniques et sociétaux, tout en maintenant qualité et sécurité d'exploitation durant les travaux.

A propos d'Egis

IMAGINER. CONCEVOIR. CONCRÉTISER.
un futur durable

Egis est un acteur international de l'architecture, du conseil, de l'ingénierie de la construction et des services à la mobilité. Nous concevons et exploitons des infrastructures et bâtiments intelligents qui répondent aux défis liés à l'urgence climatique et permettent un aménagement du territoire plus équilibré, durable et résilient.

Présent dans 100 pays, Egis met l'expertise de ses 20 500 collaborateurs au service de ses clients et développe des innovations de pointe à la portée de tous les projets. Par la diversité de ses domaines d'intervention, le Groupe est un acteur clé de l'organisation collective de la société et du cadre de vie des citoyens dans le monde entier.

[Linkedin: Egis](#) | [Instagram: @egisgroup](#) | [X \(Twitter\): @egis](#) | [Facebook: @egisgroup](#)

Contacts presse

Isabelle Mayrand

Directrice de la Communication et des Affaires publiques

Tél. : 06 17 10 29 70

isabelle.mayrand@egis-group.com

Juliette Poisson

Chargée des relations presse

Tél. : 06 72 10 13 06

juliette.poisson@egis-group.com

www.egis-group.com

