

Contribution au débat public sur l'aménagement à long terme du Nœud Ferroviaire Lyonnais

▪ Contribution relative au débat public : Un débat qui est hors sujet

La problématique de l'agglomération lyonnaise porte sur la mobilité. Avant de lancer un projet concernant uniquement le réseau ferré et le transport ferroviaire, il aurait fallu préalablement estimer les besoins de mobilité et définir des hypothèses de répartition entre les différents modes de transport.

Les transports intra-urbains doivent également être pris en compte dans un tel débat car ils sont aussi importants et structurants, or le projet proposé n'en tient pas compte.

En 2001, il avait été possible de mener un débat public sur le contournement ferroviaire et le contournement autoroutier de l'agglomération et de prendre en compte des hypothèses de report entre ces deux modes de transport. Pourquoi une telle démarche serait impossible en 2019 ?

Le sujet du débat proposé porte sur les modalités de réalisation de deux voies ferrées supplémentaires dans la gare de la Part-Dieu. Aucune autre solution n'est proposée, et le choix est de savoir si le projet doit être réalisé en aérien ou en souterrain. Le passage à 4 voies entre Grenay et Saint Fons est également proposé mais sans aucune autre alternative.

▪ Contribution relative au dossier présenté par SNCF Réseau

Il y a 60 ans, la gare de la Part-Dieu n'existait pas ! Aujourd'hui, le débat porte sur l'augmentation des capacités de desserte de la gare de la Part-Dieu ! Or à cette époque, le passage par la Part-Dieu était le contournement de la gare de Perrache et du centre-ville de Lyon qui se trouvait sur la presqu'île.

Depuis, l'agglomération s'est déplacée et continue son développement à l'Est. La gare de Perrache a ainsi vu son utilisation diminuer et la gare de la Part-Dieu son trafic exploser. Une nouvelle gare a également été construite à proximité de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. La population des communes de l'Est lyonnais augmente chaque année et s'élève aujourd'hui à 400 000 habitants. Le centre urbain se déplace, comme l'illustre le développement du quartier Carré de Soie. Il en est de même pour l'activité économique qui se déploie en périphérie, l'immense zone d'activités qui va se mettre en place aux abords de l'aéroport en est l'exemple. La mobilité des habitants de ce secteur doit donc être prise en compte.

Le schéma retenu par les documents d'urbanisme, principalement le SCOT de l'agglomération, repose sur une structure multipolaire. Le projet de centralisation de tout le trafic ferroviaire sur la gare de la Part-Dieu est en contradiction avec cet axe fort de ce document d'urbanisme.

Le projet proposé vient également en contradiction avec celui du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, tronçon sud. Comment imaginer, en effet, un contournement situé à quelques kilomètres de l'axe Grenay /Saint Fons et qui ferait ainsi double emploi ?

Le projet entérine le passage du fret ferroviaire au cœur de Lyon, dans la gare de la Part-Dieu, et traverse ensuite une zone SEVESO située sur les communes de St Fons et Feyzin ! Cette proposition continue de faire courir les risques liés au déraillement des wagons aux populations du cœur de la ville, de tels événements étant malheureusement fréquents. Cette proposition perpétue le bruit au centre de la ville et met le fret ferroviaire à la merci des incidents qui peuvent survenir sur les trafics de personnes. Il est donc nécessaire de travailler sur un vrai contournement ferroviaire de la grande agglomération lyonnaise qui permettrait au fret de devenir performant et de réserver ainsi l'utilisation des lignes existantes uniquement au transport de personnes. Ceci permettrait d'accroître le nombre de TER par jour. L'axe ferroviaire doit aller de Grenay à Roussillon pour sa partie Sud.

Il est nécessaire de développer des liaisons Est/Ouest lourdes dans la Métropole, à l'instar des liaisons fortes sur l'axe Nord/Sud qui existent déjà. En effet, l'agglomération s'étale inexorablement vers l'Est, tout d'abord par l'implantation des activités économiques mais aussi, par la suite, par l'augmentation de la population.

▪ Conclusion

Au vu des éléments mis en avant, je propose une démarche plus large sur la mobilité avant toute décision, notamment une cohérence entre les investissements ferroviaires et routiers sur la grande région lyonnaise.

L'activité économique et la population se déplaçant vers l'Est, nous proposons que

- le pôle multimodal de Saint Exupéry soit développé, notamment pour le trafic intra agglomération et pour les liaisons avec les villes d'AURA
- un vrai contournement ferroviaire de l'agglomération soit mis en service allant de Grenay à Roussillon permettant au fret une régularité manquante aujourd'hui
- les infrastructures de la gare de Part Dieu ne soient pas développées, ce qui n'exclut pas des améliorations notables avec des nouveaux systèmes d'exploitation des trains
- un véritable RER soit mis en place rapidement avec des systèmes de rabattement efficaces permettant de relier les gares aux zones habitées à proximité.

Aussi, nous soutenons le projet de développement des infrastructures ferroviaires de Saint Exupéry permettant de répartir les flux de voyageurs entre le centre de la Part-Dieu et le futur centre de Saint Exupéry. Cette solution évite également une concentration trop importante d'infrastructures à la Part-Dieu, et de ce fait améliore la résilience à tout problème majeur du réseau ferré.

