

DEBAT PUBLIC

Propositions du SYNDICAT C. G. T.

DES CHEMINOTS de St ETIENNE

12 Juin 2019

AMELIORATION DE LA DESSERTE FERROVIAIRE

ST ETIENNE – LYON

CREATION D'UN PÔLE MULTIMODAL AU LIEU DIT:

" LA MASSARDIERE "

Le constat:

Actuellement.

12/15000 usagers quotidiens supportent une desserte ferroviaire de mauvaise qualité:

- Retards quotidiens
- Trains supprimés
- incidents chroniques aux conséquences décuplées eu égard à la vétusté des installations et à l'absence de personnel dans toutes les gares de la ligne

Toutes les améliorations envisagées

sont très dépendantes des solutions qui seront apportées aux problèmes de saturation du nœud Ferroviaire Lyonnais ainsi que d'investissements lourds.

(Le système de signalisation plus performant entre St ETIENNE et GIVORS)

Ces solutions n'interviendront donc qu'à long terme.

Les usagers ne peuvent plus attendre!

Notre proposition

prend appui sur l'existant; sa réalisation peut faire l'objet de phases successives et constituer le projet d'une mandature. Elle a été présentée oralement lors de la réunion du "débat public", le 12 Juin, à partir d'un examen des améliorations nécessaires à la relation ST ETIENNE / LYON.

Elle tient compte des grandes disponibilités foncières, du domaine S.N.C.F , au lieu

dit "La MASSARDIERE" , permettant de créer un point d'arrêt ferroviaire, offrant au minimum 400 places de parking.

Travaux prioritaires:

- aménager les quais ferroviaire
- Installer des escalators reliés au pont route, permettant la traversée des voies
- Aménagement d'un parking
- élargir l'accès routier, depuis la voie de raccordement autoroutière
- prévoir la desserte du lieu par les transports urbains

Dans un second temps:

- des ascenseurs pourront être installés
- des activités nouvelles favorisant l'utilisation du point d'arrêt seront créées ... (par exemple, crèche...)

NB Si la volonté politique existe, ce peut être l'occasion d'améliorer l'image d'entrée de ST ETIENNE , par TERRENOIRE, ex- localité marginalisée et nettement laissée à l'abandon, depuis son rattachement

Avantages et réalisation de ce projet:

☀ Il permet de délester le centre ville d'un important trafic routier d'usagers se rendant quotidiennement à la gare de CHATEAUCREUX dont les parkings sont saturés.

☀ Il est d'un accès routier facile pour les quartiers Nord et Sud de ST ETIENNE, ainsi que pour l'ensemble de la périphérie. -Volume de population estimé à 45000 personnes- Accès autoroute... Sortie cimetièrre depuis le Sud... Sortie ST JEAN BONNEFOND depuis le Nord.

☀ Il s'inscrit pleinement dans la nécessité de fiabiliser cette desserte ferroviaire en se plaçant dans la perspective à court terme, d'acheminer 40 000 usagers, ainsi qu'évoqué par la préfecture de région.

Considérations techniques:

- nécessité de réexaminer et refondre la grille actuelle de circulation, des possibilités de trains supplémentaires existent.

Les trains ne desserviront pas tous le point d'arrêt

- Penser aux problèmes de surcharge actuels en bout de ligne.

- Gains de temps immédiats: rendre les aiguilles de ST ETIENNE CHATEAUCREUX, franchissables à 60 Kilomètres /heure en voie déviée.

- Éviter les terminus à LYON P/ DIEU, source de perte de temps chronique en heure de pointe

- vu les travaux en cours et projetés, cette situation ne peut que s'aggraver pour un temps long.

- Tracer des trains sur LYON PERRACHE avec desserte de JEAN MACE.

- Tracer des trains sur LYON PERRACHE avec desserte de OULLINS

Pour la RIVE DROITE du RHÔNE, cette desserte est naturellement à distinguer de la desserte urbaine de LYON PERRACHE.

- On peut envisager l'hypothèse de trains terminus OULLINS, (très bonne desserte métro) où seraient créées des possibilités de garage de rames vides, évitant ainsi une insertion difficile dans le trafic de LYON PERRACHE, lorsqu'elles viennent du garage de LYON VAISE pour mise en place voie J à LYON PERRACHE.

Les gains de temps ne peuvent aller au delà de quelques minutes, sauf à construire une nouvelle ligne entre ST CHAMOND et GIVORS !! aussi, la raison et le respect de l'usager commandent de fiabiliser la desserte en évitant les pertes de temps quotidiennes exposées en préambule.

☀ A ce titre, nous proposons que la S.N.C.F. Examine l'intérêt d'utiliser un matériel pendulaire pour cette relation.

Propositions pour revitaliser le transport fer sur l'étoile de ST ETIENNE et sur la relation fer entre deux villes importantes :

Sur l'axe ST ETIENNE /CLERMONT-FERRAND, le gain de temps procuré par l'utilisation de matériel pendulaire serait assurément plus important.

Rappelons que cette ligne desservait deux grandes villes d'Auvergne/ Rhône- Alpes, qu'elle était la liaison la plus courte entre LYON et CERMONT, laquelle n'avait connu aucune amélioration du temps de parcours depuis cinquante ans et, par surcroît, vient, in fine, d'être interrompue en 2016! D'où l'exigence d'une remise en service et d'une réhabilitation sur la totalité de la liaison, tributaire d'une rénovation des installations, des plus urgente, considérant que les critères d'utilité publique ne peuvent être à la merci exclusive des budgets ! Au demeurant, une liaison répondant aux exigences de sécurité, de bonne qualité des installations, des matériels, des dessertes, prestations et des services , concourt à la satisfaction des populations et

des usagers et ne peut qu'aider à rétablir les équilibres budgétaires "présumés" déficients

Cette proposition de revitalisation et de réhabilitation est conforme aux engagements résultant de la réforme de 2018 concernant les lignes régionales. Cette réforme , au nom du développement durable, prenait des engagement fermes sur l'avenir de ces lignes.



ARRET TERRENOIRE

