

Contribution au débat public sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais

Il est urgent de faire préférer le train !

Congestion, pollution, accidents, encombrements de l'espace public, étalement urbain, perte d'attractivité des centres urbains historiques : les politiques en faveur d'une mobilité tournée autour de la route depuis les années 1950 montrent aujourd'hui leurs limites, et la région Auvergne-Rhône-Alpes n'échappe pas à la règle.

Le débat public sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais doit permettre de repenser la mobilité de la Métropole lyonnaise, et plus généralement de l'ensemble de la région, autour du ferroviaire, l'un des modes de transport les plus efficaces jamais inventés.

Par Alric Bonvallet, Urbaniste

L'enjeu du NFL dépasse largement les frontières de la Métropole de Lyon

La ville de Lyon a toujours été un carrefour essentiel à l'échelle européenne, et ce dès l'époque romaine. Cette position de carrefour se confirme encore aujourd'hui : l'ensemble du réseau routier et ferré converge sur Lyon, qui dispose également du plus important aéroport de la région. Aujourd'hui, alors que la Métropole ne cesse d'attirer de nouveaux habitants et emplois, les infrastructures de transport montrent des signes de saturation évidents.

C'est particulièrement le cas du mode ferroviaire et de la gare de Lyon Part-Dieu : malgré une stabilisation du nombre de trains en gare depuis 10 ans¹, la fréquentation n'a cessé d'augmenter, pour atteindre 3 fois le nombre de voyageurs pour laquelle la gare avait été dimensionnée à sa construction. Avec l'augmentation prévue de la population au sein de la région Auvergne-Rhône-Alpes et les enjeux impératifs de report modal tant sur le plan environnemental que de la qualité de vie urbaine, un accroissement des capacités du NFL est indispensable. Cet accroissement bénéficiera à l'ensemble des habitants de la région Rhône-Alpes :

- Les habitants des territoires périurbains autour de Lyon grâce à la mise en place d'une offre ferroviaire crédible face à la voiture individuelle (RER lyonnais),
- Les habitants du cœur métropolitain de Lyon qui subiront moins de nuisances et de pollutions grâce à une baisse de la part modale de la voiture,

¹ Source : Cahier d'acteurs de la FNAUT, 2019 https://participons.debatpublic.fr/uploads/decidim/attachment/file/63/CA6_-_d%C3%A9bat_public_NFL_-_FNAUT_20190604.pdf

- les habitants de la région Auvergne-Rhône-Alpes, tous pénalisés par le manque de ponctualité de l'ensemble des lignes empruntant le NFL à destination de St Étienne, Grenoble, Annecy etc. et qui disposeront de conditions de trajet fiabilisées,
- les acteurs de la logistique, qui bénéficieront d'une fiabilisation de l'alternative fret pour le transport de marchandises,
- enfin, l'ensemble des habitants et acteurs économiques de toute la région, qui bénéficieront d'une amélioration notable de l'accès aux destinations européennes accessibles depuis Lyon.

Ainsi, l'enjeu du NFL dépasse largement la Métropole lyonnaise.

Une «hubisation» de la desserte régionale autour de Lyon qui doit être questionnée

Actuellement, l'offre ferroviaire d'envergure régionale est organisée autour de Lyon Part-Dieu. C'est-à-dire qu'il existe très peu de liaisons transversales, n'ayant pas la gare de Part-Dieu pour terminus. Cela impose des correspondances, qui outre le fait d'être parfois peu confortables, rendent le trajet peu fiable au vu du risque de retards autour de l'étoile lyonnaise. De plus, cela impose un arrêt des trains sur les quais de la gare, ce qui ralentit le trafic ferroviaire général.

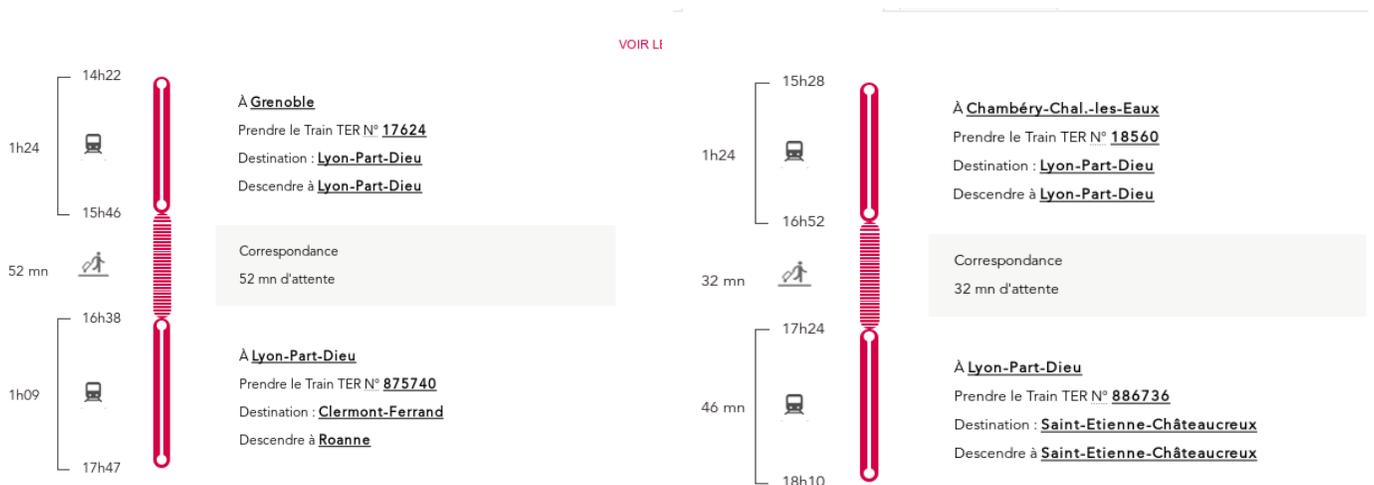


Illustration 1: Grenoble - Roanne : correspondance obligatoire de 52min, pénalisant fortement l'alternative train par rapport à la route

Illustration 2: Chambéry - St Étienne : correspondance obligatoire, encore à Lyon Part-Dieu...

La création de trains type «intercity» transitant par Part-Dieu est à étudier, et ce avant même la réalisation des travaux du NFL. Ces trains desserviraient encore cette gare essentielle pour l'accès TGV notamment, tout en offrant des liaisons directes entre l'ouest et l'est du territoire. On peut ainsi imaginer des trains Bourg-Saint-Maurice / Clermont-Ferrand, Avignon / Mâcon, Grenoble/Moulins etc.

Depuis juillet 2019, les Intercités 100 % Éco², Paris-Lyon sont prolongés à Grenoble. Il s'agit d'une très bonne nouvelle, qui répond pleinement à ce besoin de trains directs grande distance depuis d'autres villes que Lyon. Cette réflexion doit être menée sur le prolongement d'autres liaisons Grandes lignes. C'est le cas de l'Intercités Nantes-Lyon, dont un terminus à Grenoble serait pertinent pour offrir une transversale de la France réellement aboutie. Cette réflexion se pose également dans le cadre de la loi LOM, qui impose à la SNCF de réfléchir à un redéploiement des trains de nuit en France.

Des besoins existants sur d'autres étoiles ferroviaires régionales.

L'étoile ferroviaire de Lyon n'est pas la seule à souffrir d'un manque d'investissement chronique. Les étoiles de Grenoble, St-Étienne, Givors, ainsi que l'ouest lyonnais (Lozanne, l'Abresle etc.) ont vu leur capacités restées stables voire réduites au fil du temps, alors même que les besoins augmentaient de la même manière qu'autour de la Métropole de Lyon. Les projets autour du NFL sont nécessaires mais pas suffisants, et le débat ne saurait faire l'impasse des besoins en travaux sur les autres étoiles ferroviaires régionales. Les cahiers d'acteurs des élus de Grenoble et Saint-Étienne sont particulièrement explicites sur leurs besoins, et ceux-ci sont tout autant légitimes que ceux de la Métropole de Lyon : 4 voies entre Grenoble et Moirans, fiabilisation de Lyon / St-Étienne, etc.

Hors de la région, l'avenir de l'étoile ferroviaire de Veynes entre Alpes du Nord et du Sud ne saurait être oubliée également, et les «petites lignes» de la région ne sauraient être sacrifiées sur l'autel de la métropolisation de la région autour de Lyon.

La ligne Rives / Saint-Rambert-d'Albon, une alternative au transit routier à étudier sérieusement

Cette ligne, ouverte en 1858, était la première permettant de rallier Grenoble depuis la vallée du Rhône avant l'ouverture de la ligne Vénissieux / Saint-André-le-Gaz / Grenoble / Marseille. Cette dernière, légèrement plus rapide, est devenue rapidement plus attractive que la ligne traversant la Bièvre, dont le trafic voyageurs a fermé en 1939. Jusqu'en 2015, le tronçon St-Rambert / Beaurepaire accueillait du fret de céréales, mais SNCF Réseau a suspendu l'exploitation de la ligne, comme tant d'autres «capillaires» hérités de notre passé ferroviaire en France.

Depuis 1939, le contexte territorial a évolué. La région Rhône-Alpes a gagné près de 3 millions d'habitants, et la Bièvre s'est développée sous l'effet de la périurbanisation de la région de Grenoble. Aujourd'hui, l'intercommunalité Bièvre Isère compte près de 55 000 habitants contre seulement 32 000 en 1936³. Et surtout, le territoire apparaît polarisé par Grenoble, dont il constitue la «troisième couronne» périurbaine. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Grenoble, conscient de l'enjeu que représente la mobilité entre la Bièvre et l'agglomération de Grenoble mais aussi le Voironnais, préconisait dès 2012 dans son Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) la réutilisation de la ligne de train, qui appartient encore à SNCF Réseau, pour remettre une offre ferroviaire en service.

Le besoin en déplacements dans la Plaine de Bièvre est appuyé par les projets qui y sont réalisés depuis 20 ans, notamment la création de « l'axe Bièvre », un projet... routier de 2*2 voies qui relie l'échangeur

2 L'offre Intercités 100 % éco est une offre non conventionnée créée par la SNCF dans l'objectif de proposer un trajet grande distance sur ligne classique, avec du matériel type «Corail», à un prix abordable. Elle concurrence ainsi les services de car librement organisés (SLO) permis par la loi Macron de 2015.

3 INSEE, statistiques locales, 2019

de Rives sur l'A48 à Brézins et la ZA du Rival. Le Conseil départemental de l'Isère n'aurait jamais mis autant d'argent dans un projet routier conséquent si la demande en déplacements était nulle... c'est pourtant l'argument utilisé contre la réouverture de la ligne.



Illustration 3 et 4 : Extrait de la carte «Organisation des transports collectifs à horizon 2030» du DOO. Il est explicitement formulé que la réouverture de la ligne Rives / St-Rambert est un enjeu du SCoT.

L'étude de réouverture de ce tronçon au trafic voyageurs et fret s'inscrit pleinement dans le débat actuel sur le NFL. Voici pourquoi :

- Cette ligne deviendrait une nouvelle branche de l'étoile ferroviaire de Grenoble, dont nous avons vu précédemment et à travers les cahiers d'acteurs déjà cités que celle-ci a besoin d'une attention dans le cadre du débat. Un tronçon du RER métropolitain envisagé par les acteurs grenoblois est envisageable sur cette ligne, jusqu'à l'ancienne gare du Rival par exemple (1 train toutes les 30 minutes entre Rives et Le Rival).
- Outre les déplacements pendulaires entre Grenoble et la Bièvre déjà évoqués ci-dessus, il existe également une multitude de déplacements réalisés vers Beurepaire, polarité structurante de ce secteur du département de l'Isère. Une liaison ferrée vers l'aéroport de Grenoble-Isère est également envisageable.
- La réouverture de la ligne permettrait de proposer une alternative sérieuse à l'automobile aux habitants de l'ensemble de la Bièvre. Il n'y a plus besoin de rappeler les avantages environnementaux du train par rapport à la voiture, mais il est en revanche nécessaire de préciser le coût de la possession de 1 (voire généralement 2) véhicule(s) pour des ménages aux revenus modestes de ce territoire rural. La récente «crise des Gilets Jaunes» doit interpeller les

décideurs politiques sur le sentiment de délaissement de certains territoires et du coût de la mobilité, pour lesquels le manque d'offre ferroviaire et les fermetures de lignes sont souvent vectrices d'exclusion.

- La réouverture de cette ligne bénéficierait également au fret, que ce soit celui des céréales (la Bièvre étant une région céréalière très productive), et celui des produits chimiques entre les plateformes chimiques du Sud de Grenoble (Pont-de-Claix, Jarrie-Vizille) et le couloir rhodanien (ZIP Salaise-Sablons, plateformes chimiques du Roussillonnais). Alors que l'urgence climatique nous impose de revoir rapidement l'organisation de la logistique, il est aberrant de continuer à négliger le fret tel que le font actuellement les décideurs politiques en France.
- Cette ligne répond en partie à l'enjeu de saturation du NFL. Il est en effet potentiellement envisageable de faire transiter le fret par l'axe cité pour désengorger la branche est du NFL, ainsi que les TGV Paris-Grenoble, moyennant la création d'un accès à la LGV au niveau d'Épinouze et l'électrification de la ligne en 25kV.
- Enfin, cette réouverture permet également de créer des dessertes nouvelles entre des villes moyennes et des grandes métropoles. À l'instar de ce qui a été réalisé sur le Sillon alpin entre 2007 et 2013, il est envisageable de créer des liaisons type «inter-cités» entre St-Étienne, Givors, Vienne, Roussillon, Beaurepaire, Voiron et Grenoble, voire de les prolonger jusqu'en Auvergne (Clermont-Ferrand, Nevers...) ou en Savoie (Bourg-Saint-Maurice, Modane). Ces nouveaux trains directs ne transporteraient pas forcément beaucoup de monde sur leur trajet intégral (Modane / Clermont-Ferrand par exemple) mais permettraient des liaisons inédites et sans correspondance de «cabotage» pour les populations desservies. Ces liaisons inédites viennent directement concurrencer la voiture, notamment sur un trajet Grenoble / Vienne ou Grenoble / St Étienne pour lesquels celle-ci est actuellement bien plus attractive que le train.

Ainsi, le débat actuel sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais ne saurait faire l'impasse sur le devenir de cette ligne oubliée, tout comme tant d'autres dans la région que d'autres acteurs ont déjà cités dans leurs contributions.

Conclusion : des orientations politiques qui doivent être à la hauteur des moyens à mettre en œuvre

L'ensemble des actions à réaliser nécessitent pour certaines des moyens colossaux. C'est notamment le cas des voies supplémentaires entre Lyon Saint-Clair et la Guillotière, ou le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise. La proposition de réouverture de ligne entre Rives et Saint-Rambert-d'Albon aura également un coût élevé, tout comme les autres réouvertures de ligne tout aussi légitimes ou les rénovations des étoiles ferroviaires de la région.

Cependant, il est possible de financer ces projets, moyennant des solutions efficaces et innovantes dont certaines déjà évoquées dans le débat :

- La mise en place d'une société de projet, à l'instar de la Société du Grand Paris qui réalise près de 200km de nouvelles lignes de métro, ce que demande la FNAUT⁴ dans son Cahier d'acteurs.

4 <https://www.dropbox.com/sh/s0o13y7f5lh4uwf/AAB96S7ofqb4sW5sKdZFvXDYa?dl=0>

- La réflexion sur des taxes sur les parkings de supermarchés ou les autoroutes, ainsi que la mise en place d'une redevance payée par les poids-lourds, qui seraient fléchées vers les projets ferroviaires. Ces mesures sont certes impopulaires mais qui permettraient à tous de se rendre compte que les déplacements motorisés ont un coût, et qui mettraient fin à la concurrence déloyale que subit le ferroviaire par rapport à la route (notamment sur le plan du fret).
- Le fléchage des financements prévus pour des projets routiers en vue d'augmenter la capacité des routes vers les projets ferroviaires. Là aussi, ces mesures seraient impopulaires et politiquement difficiles à porter, voire en contradiction avec les discours de certains décideurs. Mais ce qui est responsable des bouchons et de la pollution, ce n'est pas les routes sous-dimensionnées, ce sont les parts modales de la voiture et du camion qui sont trop importantes. Financer enfin les infrastructures ferroviaires comme elles le méritent permettrait de proposer des alternatives sérieuses au transport routier, et donc de réduire la congestion et la pollution engendrée par ces déplacements.

Certaines mesures peuvent être mises en place immédiatement sans investissements massifs, comme :

- la création des trains «intercités intersecteurs» évoqués précédemment, diamétralisés autour de Lyon Part-Dieu,
- le prolongement de certaines lignes Intercités voire TGV à Grenoble, Chambéry / Annecy et Saint-Étienne, dont la Nantes-Lyon vers Grenoble,
- le meilleur cadencement des trains reliant les zones rurales aux métropoles, pour supprimer les trous horaires actuels (ex. Chambéry / St-André-le-Gaz) avec 1 train par heure minimum sur une amplitude horaire correspondant aux nouvelles habitudes de déplacements (6h-23h). Ces expériences ont été tentées en Italie ou en Allemagne avec un succès fulgurant⁵.

Enfin, si il est important d'étudier convenablement les projets et leur insertion dans les territoires, gage de leur réussite, il convient également de ne pas perdre de temps dans des reports politiques, administratifs ou financiers. Certains investissements du NFL sont projetés à 2050, alors que le besoin de baisser la part modale de la route est urgent. La canicule et ses conséquences (notamment le pic de pollution à l'ozone) doivent nous rappeler que le changement climatique a déjà commencé, et qu'il n'attendra pas des tergiversations politico-administratives.

Le NFL, et le ferroviaire de manière générale, doit ainsi bénéficier d'un portage politique fort de la part de tous les acteurs, et tous les moyens doivent être mis au service de ce moyen de transport, qui est le plus efficace jamais inventé. Oui, plus que jamais, il est temps de faire préférer le train aux habitants de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

5 Voir par exemple ce reportage sur une ligne ouverte en Italie : https://www.francetvinfo.fr/monde/italie/italie-une-ligne-ferroviaire-ouverte_3420713.html