

**Contribution des villes centres, grandes
agglomérations et métropoles
d’Auvergne-Rhône-Alpes**

**au Débat Public
relatif à l’aménagement à long terme
du Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL)**

Les élus des villes et grandes agglomérations d’Auvergne-Rhône-Alpes sont réunis, depuis 1995¹, au sein du Réseau des villes centres et grandes agglomérations (RVCGA)². Ces villes et grandes agglomérations pèsent **42 % de la population régionale** (4,7 millions d’habitants en 2015) et la moitié des emplois sur, seulement, 9 % de la superficie : elles jouent donc un effet d’entraînement majeur.

À travers la présente contribution, la grande majorité des élus du RVCGA témoigne de la volonté de soutenir le projet d’aménagement du Nœud ferroviaire lyonnais long terme (NFL LT) qui doit constituer le pivot d’une stratégie globale de développement du ferroviaire à l’échelle régionale en articulation avec les politiques publiques d’urbanisme et de mobilité qui sont conduites. Ce projet doit permettre de répondre à l’augmentation des besoins de mobilité de nos concitoyens dans le cadre d’échanges croissants entre les grands systèmes urbains de l’espace régional, et d’autre part de préserver l’attractivité d’Auvergne Rhône-Alpes en confortant les corridors stratégiques portés par l’Union Européenne

Cette contribution est construite autour des trois **grands objectifs** qui guident l’action du Réseau :

- **objectif de durabilité** en prenant en compte l’adaptation aux changements climatiques, la transition énergétique et la préservation des ressources naturelles, en lien avec les forts enjeux de limitation de l’étalement urbain et de promotion d’une offre de mobilité quotidienne de qualité structurée, notamment, autour du ferroviaire ;
- **objectif d’équilibre et d’égalité des territoires** en prenant en considération les dynamiques de croissance inclusive et les capacités d’entraînement des systèmes urbains ;
- **objectif de connectivité** entre les agglomérations du réseau pour conforter les dynamiques de développement économique de chacune d’elles et celles de l’espace régional, cette connectivité devant reposer, prioritairement, sur le ferroviaire.

1. Un réseau ferroviaire à réinvestir pour renforcer l’accessibilité et favoriser une mobilité plus durable entre et à destination des villes-centres et grandes agglomérations de la région Auvergne-Rhône-Alpes

Les politiques en matière d’infrastructures de transport, si elles s’inscrivent nécessairement dans un contexte de contraction des recettes fiscales et d’économie budgétaire (cf. projet de loi Lom), doivent être maintenues à un niveau significatif afin de soutenir l’accessibilité des grands pôles urbains, Auvergne Rhône-Alpes comptant quatre – Lyon, Grenoble, Saint-Etienne et Clermont-Ferrand – des vingt premiers pôles urbains à l’échelle nationale.

Dans ce contexte, **l’amélioration de l’infrastructure ferroviaire est cruciale pour l’attractivité de nos grandes villes et leurs agglomérations. Elle répond aux quatre grands enjeux suivants :**

- un enjeu environnemental et de santé publique : basculer d’une mobilité essentiellement carbonée à une mobilité préservant les ressources et la qualité de l’air ;
- un enjeu social : droit à une mobilité de qualité, fiable et accessible en termes de coûts ;
- un enjeu économique et touristique : qualité des relations entre des bassins d’emplois de plus en plus intriqués et complémentaires qui portent la première région industrielle de France ;
- un enjeu d’aménagement durable avec une infrastructure ferroviaire au service de la structuration de nos territoires et de la cohérence urbanisme/déplacements.

¹ A ses débuts, le réseau des villes centres et grandes agglomérations était centré sur la région Rhône-Alpes. Depuis 2016, avec la fusion des régions Auvergne et Rhône-Alpes, ce réseau s’est élargi à Clermont-Ferrand, devenant le « Réseau des villes centres et grandes agglomérations Auvergne-Rhône-Alpes » (RVCGA).

² Aujourd’hui, le RVCGA est donc composé de 9 entités et rassemble les villes centres et agglomérations suivantes : Annecy, Bourg-en-Bresse, Chambéry, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Roanne, Saint-Etienne et Valence.

La possibilité de circuler entre nos grandes agglomérations, *via* le réseau ferroviaire, constitue donc un **enjeu de premier ordre**. Alors que le réseau autoroutier est plutôt facilitateur des déplacements au sein de notre grande région, à quelques exceptions notables, – car ayant bénéficié d’investissements soutenus depuis les années 1970 –, le réseau ferroviaire classique y compris les axes transversaux Est – Ouest a souffert durablement d’un manque d’investissement, ce qui obère les capacités de développement futures de nos grandes villes et agglomérations.

Nos attentes prioritaires en matière d’amélioration des relations ferroviaires sont connues : elles portent sur **l’amélioration de la robustesse et de la régularité des lignes, le renforcement des dessertes périurbaines et la fiabilisation générale des temps de parcours, voire leur diminution.**

Ainsi, dans le prolongement de sa contribution au SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes, la majorité des membres du réseau des villes souhaite mettre en **exergue cinq grands objectifs concernant le ferroviaire** :

1. Améliorer et renforcer les **liaisons ferroviaires transversales** est / ouest, entre les grandes agglomérations d’Auvergne-Rhône-Alpes, pour offrir une solution alternative pérenne et efficace à la route.
2. **Fiabiliser et, si besoin, renforcer et accélérer les liaisons ferroviaires avec l’agglomération lyonnaise ; les liaisons directes vers Paris** au départ des principales agglomérations (Clermont-Ferrand, Grenoble, Chambéry, Annecy, Valence, St Etienne, Bourg en Bresse, Roanne, ...) ; **et l’accès aux principales gares TGV de la région** .
3. Doter, au service des mobilités quotidiennes, tous les espaces métropolitains de **véritables réseaux de type « RER »** à l’horizon 2030, interconnectés entre eux (Lyon, Saint-Etienne, Grenoble, Clermont-Ferrand, franco-valdo-genevois).
4. Améliorer les **accès ferroviaires à l’international** pour conforter la position géostratégique de notre région.
5. **Préserver et améliorer le fonctionnement des « petites lignes »**. Indispensables au désenclavement des territoires ruraux ou de montagne, elles souffrent d’un **déficit important d’offre, de temps de parcours et de maillage, particulièrement dans le Massif Central, la Haute-Savoie et les Alpes du Sud**. Elles connaissent des conditions d’exploitation très délicates, parfois lourdement dégradées, rendant l’utilisation du train de plus en plus aléatoire et conduisant à des reports sur les modes routiers (voiture individuelle, co-voiturage, autocar, etc.).

2. Désaturer le NFL, une condition nécessaire à l’amélioration des dessertes ferroviaires à toutes les échelles

Pour atteindre les objectifs évoqués précédemment, il s’agira notamment de résorber la fragilité de nos étoiles ferroviaires et des axes qui les relie. Dans ce contexte, le **NFL constitue un « point noir » majeur du réseau ferroviaire national et régional, dont la désaturation est jugée prioritaire par l’ensemble des élus des grandes villes et agglomérations d’Auvergne-Rhône-Alpes.**

En effet, le NFL est un **élément-clef de l’infrastructure ferrée nationale et régionale** :

- **Douze lignes ferroviaires convergent sur le NFL** en provenance, notamment, de Grenoble, Clermont-Ferrand / Roanne, Le Puy-en-Velay / Saint-Etienne, Mâcon / Villefranche-sur-Saône, Chambéry / Annecy, Bourg-en-Bresse, Genève, Dijon / Paris, Valence / Avignon / Marseille, etc..
- **La gare de Lyon Part-Dieu constitue la porte d’entrée majeure au cœur de l’agglomération lyonnaise** pour les voyageurs « longue et moyenne distance » (TGV et Intercités assurant les connexions avec Paris et les autres métropoles régionales ou européennes, TER reliant Lyon aux principales villes de la région mais aussi à Genève, Dijon ou Avignon).
- **Elle constitue aussi une « plaque tournante » majeure pour les liaisons internes à la région et pour l’accès au réseau TGV** ; il s’agit, d’ailleurs, de la première gare française de correspondances. **Ce rôle de hub ferroviaire régional et national, joué par la gare de Lyon Part-Dieu, doit être conforté**, ce qui implique de pouvoir accueillir le développement des dessertes TGV ou TER au cœur du nœud lyonnais.

- **La gare de Lyon Saint-Exupéry doit répondre aux besoins de mobilités régionales des villes et métropoles de la Région Auvergne Rhône Alpes et d'articulation avec l'aéroport. Elle ne peut pas, pour autant, se substituer à la gare de Lyon Part Dieu dans sa fonction de hub TGV régional** : à ce stade, les études complémentaires au débat public ont souligné que cette solution impliquerait des investissements comparables à ceux du NFL long terme option "aménagement de surface" tout en dégradant la fréquentation des TGV et en obérant le développement des liaisons TER Grenoble - Lyon et Chambéry - Lyon
- **Enfin, les gares de Lyon Perrache, Lyon Jean-Macé, Lyon Vaise, Vénissieux et Oullins constituent des portes d'entrées pour les usagers pendulaires se rendant à Lyon** en utilisant les TER qui irriguent l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Etienne avec des perspectives de développement de l'offre y compris en relation directe St Etienne – est lyonnais pour répondre aux enjeux de report modal.

De ce fait, la robustesse et la fluidité du NFL conditionnent les mobilités de centaines de milliers de nos concitoyens, qu'elles soient quotidiennes ou plus exceptionnelles et constitue une **clé de voûte** de l'aménagement de nos territoires car ses dysfonctionnements impactent le fonctionnement et les possibilités de développement des douze lignes ferroviaires qui y convergent.

Or, la réussite d'une grande partie des objectifs de long terme, contenus dans le projet de Sradet Auvergne Rhône-Alpes et devant se décliner dans les Scot / PDU / PCAET que nous portons, est conditionnée par la qualité de la desserte ferroviaire des gares de leur territoire.

3. En complément du projet NFL, il est nécessaire d'étudier un plan global d'investissement en raison de l'interdépendance entre les grands axes et nœuds ferroviaires de la région

Le projet NFL est une condition nécessaire mais pas suffisante pour améliorer le fonctionnement du réseau ferroviaire régional. En effet, les 12 axes ferroviaires qui convergent vers Lyon ainsi que les autres grands nœuds régionaux fonctionnent eux même en limites de capacité. À titre d'exemple, la saturation du nœud ferroviaire grenoblois et de l'axe Grenoble Lyon impacte une large partie Sud-Est de la Région.

De ce fait, le développement de l'offre ferroviaire à l'échelle régionale nécessite à la fois de traiter le nœud lyonnais mais aussi les points de saturation existants dans les autres nœuds et axes ferroviaire majeurs de la Région.

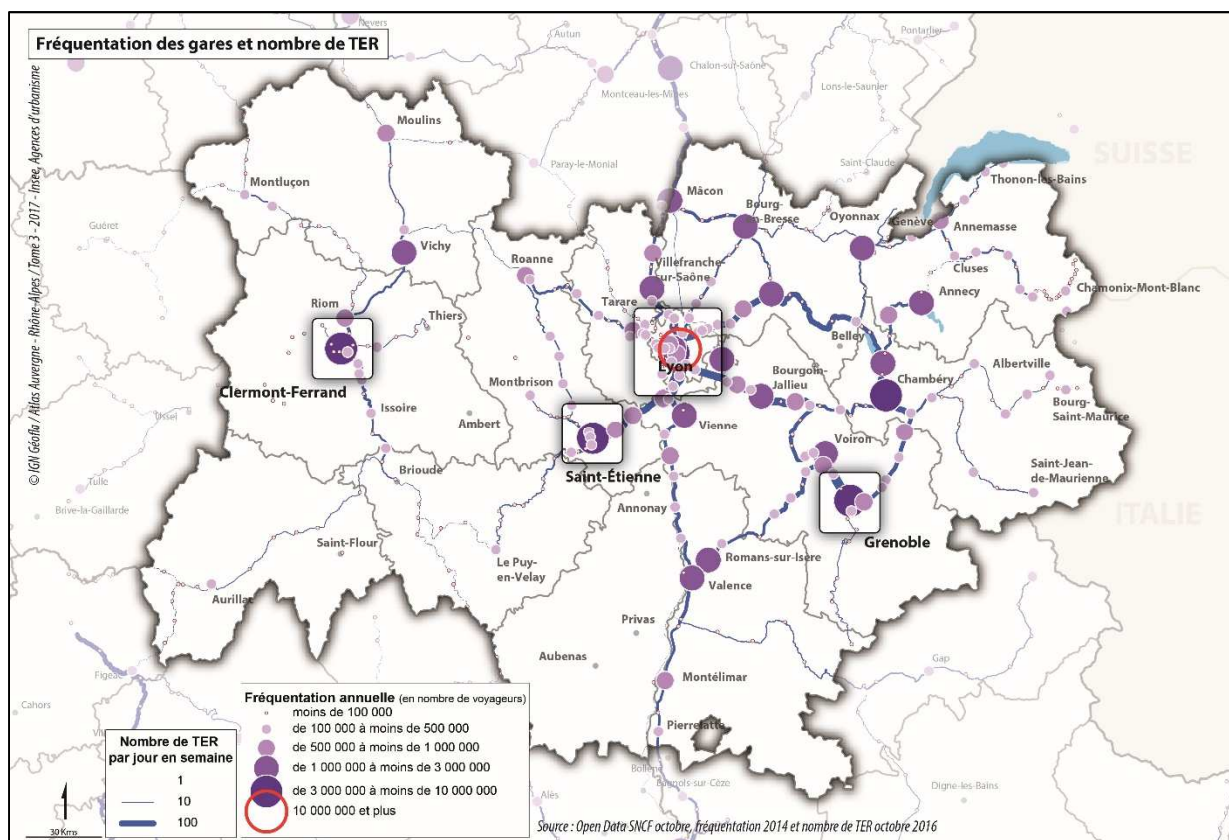
En conclusion :

> **Remédier à la saturation du NFL est stratégique pour la conférence des villes-centres et des grandes agglomérations d'Auvergne Rhône-Alpes : ce projet constitue une condition *sine qua non* de la réussite de nos objectifs** en termes de grande accessibilité (liaisons vers Lyon et Paris, accès au réseau TGV vers les grandes métropoles françaises et européennes, liaisons transversales au sein de la Région) **et en termes de déplacements du quotidien** (développement des RER).

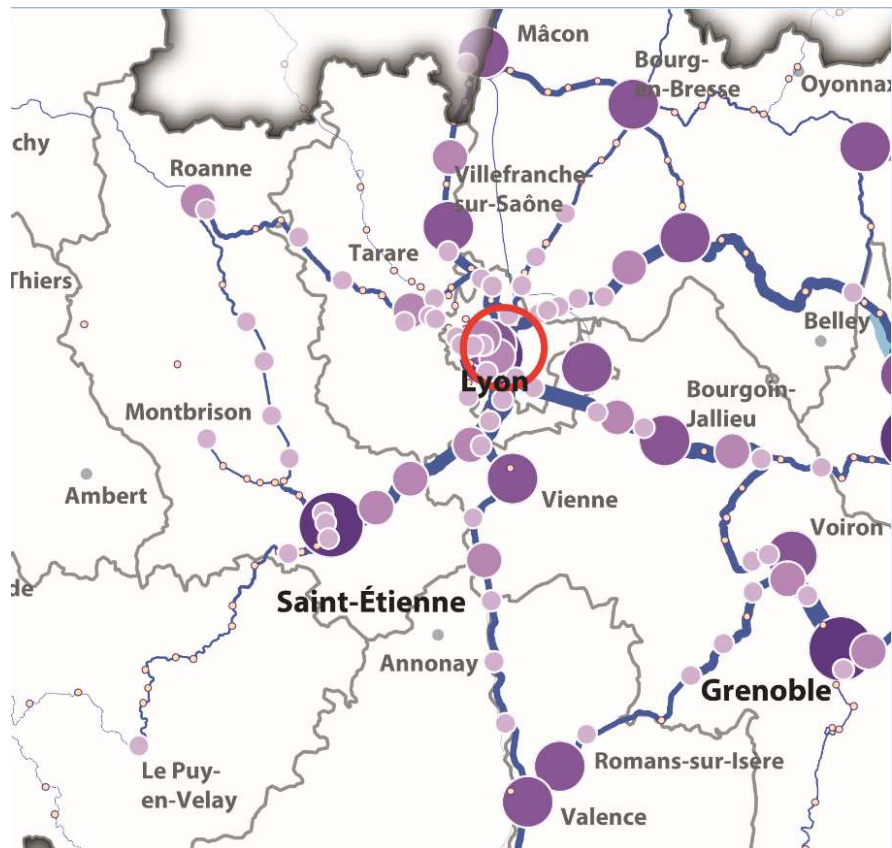
> **Le projet des aménagements long terme du NFL nécessite, en outre, d'être accompagné par un plan global d'investissement ferroviaire afin de garantir la possibilité effective de développer des dessertes performantes au sein de la Région et de ses grandes aires urbaines.** En l'absence d'un tel plan, une fois la saturation du nœud lyonnais résolue, les goulets d'étranglement persisteraient sur les axes ferroviaires qui convergent vers Lyon et, au niveau des autres grands nœuds ferroviaires de la région, limiteraient le développement de l'offre et, par là même, le bénéfice global de l'opération NFL.

La réalisation des aménagements prévus dans le projet NFL mérite, du fait de leur ampleur, un financement dédié en parallèle des moyens financiers nécessaires à la mise en œuvre du plan global d'investissement ferroviaire présenté précédemment.

La fréquentation des gares et le nombre de TER en Auvergne-Rhône-Alpes



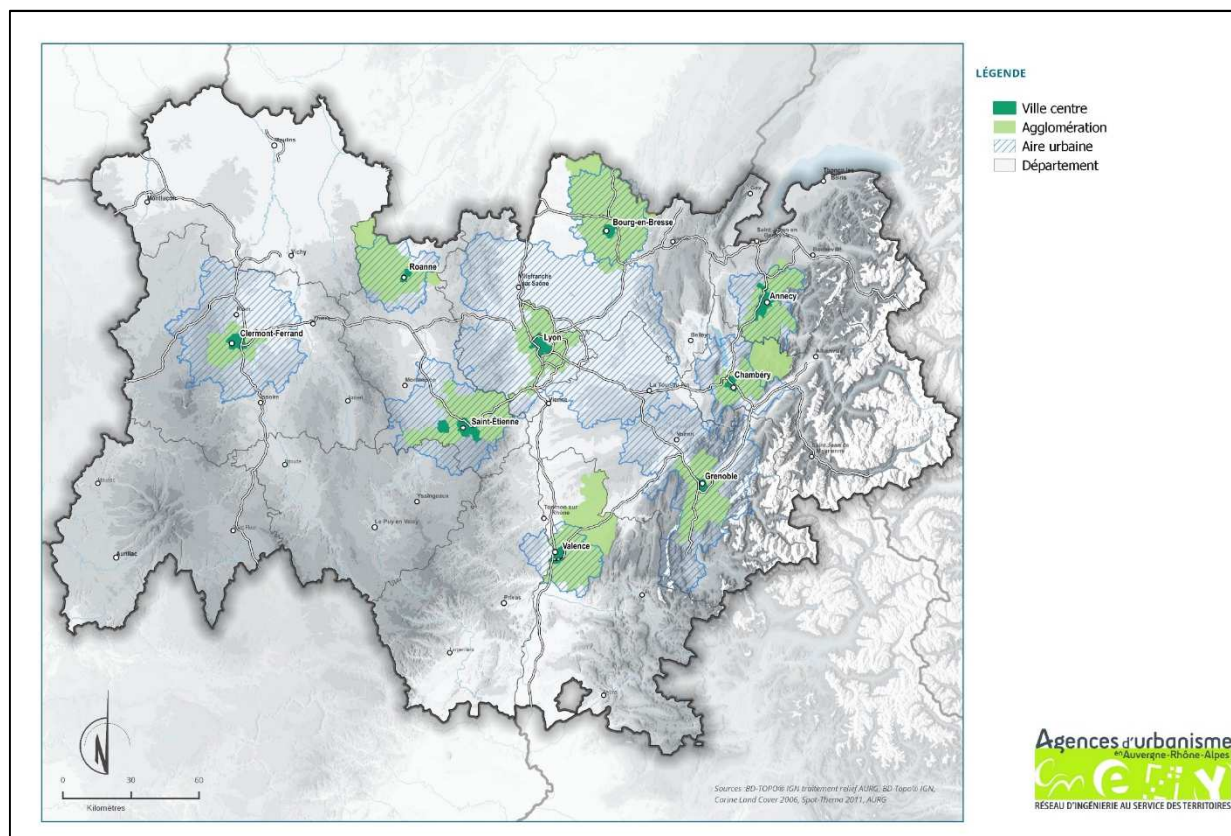
La fréquentation des gares et le nombre de TER dans l'aire métropolitaine de Lyon – Saint-Etienne



Le réseau ferroviaire doit être amélioré et renforcé pour offrir une solution alternative, pérenne et efficace à la route, conformément aux engagements internationaux de la France sur le climat et la qualité de l'air. La mise en œuvre de cette orientation à laquelle nous tenons implique de porter, collectivement, le projet d'infrastructures de désaturation long terme du NFL tout en alertant sur le besoin d'investissements ciblés sur les lignes régionales pour offrir de nouvelles capacités de développement à nos territoires dans le cadre d'une stratégie bas-carbone.

ANNEXE

Le réseau des villes centres et des grandes agglomérations d'Auvergne-Rhône-Alpes : chiffres et caractéristiques



	Réseau des villes centres et des grandes agglomérations d'Auvergne-Rhône-Alpes	Région Aura	%
Nombre de communes (2014)	425	4 095	10,4 %
Nombre d'habitants	3 261 793	7 820 966	41,7 %
Nombre d'emplois	1 589 963	3 167 416	50,2 %
Nombre de logements	1 639 911	4 233 045	38,7 %
Superficie en km²	6 011	69 711	8,6 %

