

VOS DÉPLACEMENTS FUTURS, VENEZ EN DÉBATTRE !

DU 11 AVRIL AU 11 JUILLET 2019

Cahier d'acteur n°20 - Juillet 2019



Conseil Économique, Social & Environnemental Régional

CESER AUVERGNE- RHÔNE-ALPES

Assemblée consultative, deuxième institution régionale, elle forme avec le Conseil régional « LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES ».

Le CESER a pour principale mission d'informer et d'éclairer le conseil régional sur les enjeux et conséquences économiques, sociales et environnementales des politiques régionales, et de contribuer au suivi et à l'évaluation des politiques publiques.

Il compte 190 conseillers formant la société civile organisée.

Contact

8, rue Paul Montrochet

CS 90051

69285 LYON cedex 02

Tél. : +33 4 26 73 49 73

ceser@auvergnerhonealpes.fr

www.auvergnerhonealpes.fr/ceser

CAHIER D'ACTEUR

Dénouer le nœud ferroviaire lyonnais : combiner enfin urgence et long terme

Auvergne Rhône-Alpes est par sa position géographique, son potentiel démographique et économique, une région dont les priorités sur les grands réseaux de transport relèvent de l'enjeu national. L'oublier c'est risquer de déplacer le centre de gravité de l'Europe plus loin de la France.

Parmi ces grands projets, la résolution de la question du nœud ferroviaire lyonnais est déterminante. Elle conditionne l'avenir du mode ferroviaire dans le Sud Ouest du continent. Reconquérir des parts de marché pour des trains de fret, relier péninsule ibérique, Italie et Europe centrale, développer les liaisons intrarégionales... sont autant de sujets sans issue favorable si on ne dénoue pas ce nœud.

Le CESER a contribué à de nombreux débats publics relatifs à de grandes infrastructures de transport. Il en ressort souvent un sentiment mitigé, entre les échanges d'informations et de points de vue qui enrichissent la réflexion et nourrissent la démocratie, et champs d'intérêts particuliers annihilant les décisions. En 2002 se tenait un débat public sur les contournements ferroviaire et autoroutier de LYON : 17 ans plus tard, où sont les travaux ?

Le CESER contribue volontiers à ce nouveau débat en soulignant ses attentes de décisions ambitieuses de financement et d'une recherche d'acceptabilité sociale pour faire réussir le projet.

UN SUJET RÉCURRENT : PASSER DU NŒUD AU CARREFOUR EUROPÉEN



Depuis près de 20 ans, le CESER appelle sans relâche des décisions d'engagement financier pour accroître les capacités de circulation dans le Nœud Ferroviaire Lyonnais : il faut transformer en un carrefour le premier maillon faible du réseau ferroviaire européen.

La pression de la demande prévisionnelle de trafic longue distance est croissante pour répondre aux enjeux européens de la position géostratégique de LYON pour les voyageurs comme pour le fret. Le CESER est attaché à une satisfaction du doublement attendu du trafic à l'horizon 2050 au bénéfice du report modal, de la lutte contre les pollutions de l'air et les gaz à effet de serre.

La région connaît en outre une population qui devrait croître d'1 million d'habitants d'ici 2040, et une dynamique économique majeure. Il convient donc de dégager des capacités nouvelles sur le réseau ferré régional le plus sollicité de France, et singulièrement dans le nœud lyonnais où les services TER représentent la moitié des circulations alors que la capacité technique de 70 trains par heure de pointe y est atteinte (*Dossier du maître d'ouvrage, SNCF réseau*).

Des mesures palliatives de 500 M€ prévues au contrat État-Région sont à l'œuvre d'ici 2025 pour retrouver une fiabilité bien dégradée, mais elles ne pourront en aucun cas accroître les capacités de répondre à la demande.

Le CESER a proposé pour le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise en voie nouvelle des options de tracé pour la partie Nord (fuseau A) et de fuseau de passage via le triage de Sibelin pour la partie Sud. Ces options ont été retenues par l'État pour la partie Nord dans la DUP de 2012 et pour la partie Sud dans son choix de 2009. Le CESER perd patience : après de nombreux débats et concertations, l'avancement du dossier demeure encore en panne faute de décisions de financement.

UN DÉBAT PUBLIC POUR QUOI FAIRE ?

Le sujet débattu ici est à un horizon de long terme. Il ne concerne pas le contournement, considéré comme achevé, de même que les accès français de la Transalpine et la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Le CESER a bien noté que le débat doit permettre de faire monter dans les niveaux d'instruction des procédures, des aménagements complémentaires à un horizon 2030-2040 dans l'agglomération elle-même. Ces aménagements sont situés d'une part sur le tronçon Nord Sud St-Clair – Part-Dieu – Guillotière (selon deux variantes avec ou sans gare souterraine à Part-Dieu) et d'autre part sur le tronçon Est-Ouest Grenay – Saint-Fons. Le débat est aussi l'occasion de poser la problématique dans une vision d'ensemble. Pour intéressant et utile qu'il soit, ce débat public ne risque-t-il pas de demeurer un débat de plus et de conduire à une réalisation à très long terme au-delà de 2060 ou pire, de la laisser au stade de vœu pieux, de débat en débat ?

DANS UNE IMPASSE FINANCIÈRE

L'ensemble des projets nécessaires pour la résolution du nœud ferroviaire lyonnais nécessite une masse considérable de dépenses : plan de mobilisation court terme de 500 M€, en cours ; CFAL 3,2 milliards d'euros ; NFL long terme plus de 2,8 milliards d'euros dans la version sans gare souterraine. C'est donc 6,6 milliards d'euros qui restent à engager, au moins.

En recettes, que propose l'État ? Le projet de loi d'orientation des mobilités annonce une progression relative des dépenses consacrées aux infrastructures de transport, notamment pour

DEBAT PUBLIC Nœud Ferroviaire Lyonnais à Long Terme

Chez REGUS – Immeuble Danica B, 21, avenue Georges-Pompidou – 69003 Lyon

Tél. : 04 72 91 30 80 | DebatNFL@debat-cndp.fr | noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr

des crédits d'entretien. Et il annonce une priorité pour les nœuds ferroviaires... en promettant cependant 130 millions d'euros annuels pour tous les nœuds ferroviaires hors Île-de-France (Dossier de presse sur le projet de Loi d'orientations des mobilités).

Combien de décennies faudra-t-il pour satisfaire cette « priorité », même si un apport très important survenait de la part de l'Union Européenne ? Combien de temps pour passer des discours aux actes sur la transition écologique ? Éviterons-nous un report modal massif du potentiel de trafic ferroviaire vers la route ? Le fret ferroviaire en France aura-t-il encore un avenir ?

LES RECOMMANDATIONS DU CESER

DES RECETTES AFFECTÉES ET PÉRENNES, AVEC UNE PROGRAMMATION PLURIANNUELLE

Avant de préciser le contour des travaux, c'est un montage financier qui importe, en dépassant les logiques comptables actuelles. Il faut des recettes affectées et pérennes libérées de la contrainte de l'annualité budgétaire, recettes affectées en panne depuis les abandons successifs des projets d'écotaxe

puis de taxe carbone. Il faut dans la loi d'orientation des mobilités un plan de financement, assorti du calendrier de programmation nécessaire des travaux.

QUATRE MESURES À PRENDRE IMMÉDIATEMENT

Le portage des réserves foncières anticipant le long terme de façon à préserver l'avenir de tous les projets. C'est le rôle d'un État stratège.

Aucune porte ne doit être fermée pour répondre à la demande des générations futures, encore largement inconnue à ce jour. Investir à coût très modéré dans ce portage, c'est générer demain de très importantes économies.

- La modernisation des matériels roulants pour permettre la réduction de l'espacement des trains. Ceci implique un investissement de la part de la Région pour adapter les rames TER.
- L'engagement des trois grands projets relatifs au CFAL, aux accès français du Lyon-Turin, à la LGV POCL. Le CESER n'accepterait pas de les voir différés : la loi d'orientation doit le stipuler au-delà de l'exposé des motifs.
- Le développement de parcs relais de grande capacité. Sans eux, l'automobiliste poursuivra longtemps son trajet de bout en bout.



SÉQUENCER LES TRAVAUX SELON UNE LOGIQUE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le CESER préconise le phasage suivant :

1. La partie Nord du CFAL avec une desserte de St-Exupéry apte à rééquilibrer le trafic entre les gares lyonnaises.
2. L'amélioration de la voie existante St-Fons – Grenay, avec la construction d'un pont au Nord de Givors de façon à améliorer la desserte de Saint-Etienne et de la Haute-Loire.
3. Un contournement complet en voie nouvelle pour le fret, en prenant soin de bien raccorder le triage de Sibelin.
4. L'augmentation du nombre de voies en surface qui doit être réalisée entre St-Clair et la Guillotière, avec un souci d'insertion urbaine de la plus grande qualité, et en écartant l'option souterraine ne permettant aucun gain de capacité malgré un surcoût d'1,5 milliard d'euros.

Pour le CESER, c'est l'ensemble des décideurs d'Auvergne-Rhône-Alpes qui devraient s'emparer de ces propositions, les partager au sein de la Conférence Territoriale de l'Action Publique et les faire valoir auprès de l'État.

CONCLUSION

Le nœud ferroviaire lyonnais est le premier maillon faible du réseau ferroviaire européen et du réseau régional le plus sollicité de France. Accroître les capacités est urgent pour répondre à la demande sur services TER, liaison transalpine, LGV Paris Orléans Clermont Lyon, et éviter demain des reports du fer vers la route. L'État a entendu le CESER pour le tracé du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), mais pas pour le calendrier.

Face au défi d'une facture de 6,6 milliards d'euros pour le contournement et les projets mis au débat sur les sections Saint-Clair – Guillotière et Saint-Fons – Grenay, il faut un plan de financement ambitieux et pérenne, avec recettes affectées.

Le CESER appelle sans délai des mesures anticipant le foncier nécessaire, des matériels roulants admettant un espacement réduit, des parcs relais de grande capacité.

Au nom de l'efficacité et l'aménagement du territoire, séquençons les travaux : desserte de St-Exupéry, avec le CFAL Nord ; liaison St-Fons – Grenay, et pont à Givors au bénéfice de St-Etienne ; CFAL Sud pour le fret à Sibelin ; deux voies aériennes supplémentaires entre St-Clair et La Guillotière.