

VOS DÉPLACEMENTS FUTURS, VENEZ EN DÉBATTRE !

DU 11 AVRIL AU 11 JUILLET 2019



Cahier d'acteur n°26 - Juillet 2019



DÉPLACEMENTS CITOYENS

L'association cherche à promouvoir dans la **région urbaine de Lyon** des transports et déplacements qui soient plus sûrs, plus efficaces, plus confortables et plus écologiques.

NOS PRINCIPALES ACTIONS

- **les réunions** de conseil d'administration et de bureau faisant le point sur nos projets et propositions,
- la publication de notre bulletin d'information « **Déplacements Citoyens avec Vous** » pour sensibiliser les publics aux enjeux des projets de notre agglomération,
- **l'échange** pour promouvoir des projets cohérents et partagés.

Contact

Jean MURARD, Président
110 rue Hénon 69004 Lyon
Tél. : 04 78 29 19 92
murard3735@wanadoo.fr
<http://deplacementscitoyens.free.fr/>
Michel BERNARD, Rédacteur
Tél. : 06 65 17 12 02
michel.bernard1169@free.fr

CAHIER D'ACTEUR

Un projet essentiel et urgent

Contexte du débat

UN ÉTAT DES LIEUX PRÉJUDICIABLE AUX VOYAGEURS ET AU REPORT DU MODE ROUTIER AU MODE FERROVIAIRE

Nous nous réjouissons du lancement de ce débat, mais regrettons qu'il intervienne aussi tard.

Depuis des années, les retards de trains sont beaucoup trop fréquents à La Part-Dieu. Ils ont des répercussions en chaîne très néfastes non seulement dans le Nœud Lyonnais mais sur le réseau national.

Ils pénalisent les usagers et discréditent l'image du transport ferroviaire. Ce dernier reste, cependant, une des meilleures réponses actuelles en matière environnementale et pour une moindre dépendance énergétique de notre pays.

PÉRIMÈTRE DU PROJET

Le périmètre initial du projet faisant l'objet du débat nous convenait :

Le projet dont on parle vise à décongestionner le cœur du NFL dans sa partie centrale (de St-Clair à La Guillotière) ce qui est fondamental. En complément il vise à renforcer la section St-Fons – Grenay qui est sous-dimensionnée. Il convient de les traiter à fond sans se disperser dans les nombreux projets complémentaires qui ont leur propre utilité :

- construction du CFAL pour redonner des atouts au fret ferroviaire qui a fortement décliné depuis les années 1980,
- aménagements éventuels d'autres gares, particulièrement Perrache,
- allègements éventuels procurés par la gare de Saint-Exupéry,
- renforcement de la liaison TER Lyon-St Étienne,
- projet Lyon-Turin.

PROPOSITIONS DEPLACEMENTS CITOYENS

Une rénovation de la signalisation entre 2020 et 2025

Concomitamment à la construction de la voie L et à l'aménagement d'une entrée/sortie de la gare avenue Pompidou, il convient en priorité de mettre aux normes la signalisation (le système ERTMS de signalisation et de régulation de la circulation des trains) qui devrait permettre, à l'heure de pointe d'un jour de pointe de semaine, d'augmenter le nombre de circulation de trains d'environ 20 à 25 %, ce qui est déjà très important.

Un scénario surface à promouvoir pour le renforcement de Saint-Clair à La Guillotière avec une mise en service à l'horizon 2030/2035

Déplacements Citoyens est favorable au scénario surface, qui est à la fois beaucoup moins cher (1,45 milliard contre 3 milliards) et beaucoup moins aléatoire. L'association s'étonne des attaques virulentes dont ce scénario a été l'objet de la part du maire de Lyon (encore le vendredi 28 juin au Comité Syndical du Sytral) au motif que les deux voies en estacade prévues le long du boulevard Stalingrad entraîneraient de fortes nuisances. D'autres maires ou élus ont repris cet argument. S'il s'agit des nuisances sonores, il convient de rappeler que le boulevard Stalingrad les subit depuis plus d'un siècle, et que d'autres quartiers les subissent aussi quotidiennement. Il conviendrait donc de mettre un peu de rationalité sur cette question qui peut être résolue par des protections anti-bruit présentant aujourd'hui un bon degré d'efficacité.

Les élus qui critiquent le scénario surface semblent ignorer que le scénario souterrain cumule les inconvénients :

- faisabilité plus complexe et coûts de réalisation beaucoup plus élevés,
- menaces sur la nappe phréatique,
- différence de niveau entre les quais actuels qui sont à +10 m par rapport au sol, et les quais souterrains qui seraient à -20m ou -30 m,
- délais de réalisation plus longs.

Une mise à quatre voies progressive du tronçon St-Fons – Grenay

Ce chantier, moins complexe que le coeur du Noeud (St-Clair - Guillotière), serait aussi moins coûteux (estimation de 820 millions pour 19 km). Il devrait pouvoir être mené progressivement sur ses différents sous-tronçons dès le début des années 2020.

Phasage des travaux

Déplacements Citoyens souhaite que la SNCF prenne un engagement de principe sur un planning de réalisation ambitieux, et informe sur le phasage des études et des travaux :

- de la mise en place du système ERTMS de signalisation (2020 à 2025),
- du renforcement St-Clair – Guillotière intégralement en surface (2020 à 2035),
- et de la mise à quatre voies de la section St-Fons – Grenay (2020 à 2030).

ZOOM SUR QUELQUES POINTS SPÉCIFIQUES

Parking « loueurs » Eiffage de Part-Dieu

Le parking « loueurs » Eiffage, malencontreusement en construction à l'est de la voie L, entre Pompidou et Paul Bert, introduit des contraintes supplémentaires pour la construction des voies M et N. Ce projet doit être révisé.

Renforcement du shunt de Saint-Fons

Ce renforcement et l'indispensable double voie pour les mouvements entre les sections St-Fons – Sibelin et St-Fons – St-Priest sont essentiels.

Raccordements

Le raccordement des voies nouvelles de la section centrale au réseau existant (au nord, ligne d'Ambérieu-Genève, et au Sud, secteur de la Guillotière) doit être optimisé.

TER de Part-Dieu à St-Exupéry

La magie que pourrait opérer la gare St-Exupéry a été mise en avant par certains en cours de débat qui ont lancé le slogan : « Pour un TER entre La Part-Dieu et St-Exupéry ».

Si l'on se réfère à des réalités tangibles, il convient de rappeler à cet égard que la liaison existante entre les deux pôles est de 23 km, et qu'elle est effectuée en à peine 30 min par RhônExpress, avec deux stations intermédiaires.

Elle a le double mérite :

- de bénéficier d'un itinéraire plus court et plus direct que celui qui consisterait, à partir de la gare de La Part-Dieu à rejoindre l'aéroport en empruntant la ligne de Grenoble,
- de décharger de près de 140 circulations par heure le Noeud Ferroviaire Lyonnais.

Ajoutons que les trams-trains qui la desservent sont très loin d'être saturés (4 000 voyages/jour environ).

Avant l'heure, cette liaison a contribué à l'allègement du NFL.

BUDGETS

Préciser les financements

Il est urgent d'élaborer toute la partie Études préalables jusqu'à l'avant-projet à soumettre à enquête publique.

- sur l'amélioration de la signalisation,
- sur le renforcement NFL sur St-Clair – Guillotière,
- sur la mise à 4 voies de St-Fons – Grenay.

Pour chacun des budgets qui précèdent, il faut définir les parts respectives prévisibles de financement de l'Union Européenne, de l'État, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, de la Région AuRA et de la Métropole de Lyon.

Une telle diversité de financements se justifie par l'utilité à la fois internationale, nationale, régionale et locale des lignes ferroviaires passant par le couloir Rhône-Saône et par son point central qui est Lyon.

Et le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, à la situation financière très inconfortable (50 milliards de dettes à fin 2018) ne pourra fournir qu'une part minoritaire des budgets. Il devra impérativement compter sur l'ensemble des collectivités concernées avec lesquelles il lui appartiendra d'organiser des « tours de table ».

CONCLUSION

Des décideurs qui tirent le signal d'alarme sur l'urgence de stopper les nombreux retards de trains, et qui n'en tirent pas de conclusions concrètes sur l'urgence des travaux à engager pour consolider le NFL.

Le débat public qui arrive à son terme a mis en évidence au grand jour cette contradiction : tous les décideurs, qui sont aussi les financeurs, tirent le signal d'alarme. Ils l'ont manifesté pendant le débat.

Et curieusement, lorsque l'on a parlé des délais, l'urgence semblait ne plus être leur préoccupation. Les décideurs parlaient à la fois avec fatalité et décontraction de 2040, voire 2050. Une raison a été mise en avant par le responsable du projet NFL. Pour ce type de grand projet, c'est ce qu'il se passe habituellement : au moins 20 ans entre la décision de l'engager et sa mise en service. Les mauvaises habitudes auraient-elles donc vocation à perdurer ?

Quelles que soient les raisons de ces lenteurs : dette SNCF, mise en concurrence pour l'utilisation des sillons, délais d'enquêtes et d'études, temps de négociation entre les financeurs, d'achats du foncier, le peu d'empressement des différents décideurs et financeurs potentiels n'est pas acceptable.

Face à cette contradiction, Déplacements Citoyens insiste sur l'urgence de prendre des décisions sur les grands objectifs devant concourir à l'amélioration du NFL :

- modernisation de la signalisation pour optimiser le nombre de trains circulant dans une heure donnée : à mettre en œuvre entre 2020 et 2025,

- adjonction de deux voies supplémentaires en surface entre St-Clair et La Guillotière, à mettre à l'étude entre 2020 et 2027, et à construire entre 2027 et 2035,
- mise à 4 voies des 19 km de la ligne dite « de Grenoble » entre St-Fons et Grenay avec des travaux à étaler dans le temps entre 2020 et 2030.

Deux grandes raisons justifient d'accélérer les études et la mise en œuvre de l'ensemble des projets devant consolider la situation :

1. **Apporter une réponse satisfaisante aux besoins des voyageurs** actuels et potentiels de toutes les lignes qui convergent vers le NFL et vers La Part-Dieu son épicerie, et avec lesquels la SNCF a un devoir d'efficacité et de ponctualité,

2. Corollairement, **faciliter le report modal du mode routier vers le mode ferroviaire**, ce qui a un effet positif sur trois points essentiels :

- **l'amélioration de la qualité de l'air** dans notre agglomération et au delà,
- **la réduction des gaz à effet de serre, facteurs d'un réchauffement climatique** sur lequel il est urgent de mutualiser nos efforts à l'échelle planétaire ; ce que certains appellent « l'urgence climatique »,
- **la réduction des consommations d'énergies fossiles** (produits pétroliers) dont notre pays est dépourvu et qu'il doit importer, souvent au prix fort. Ce qui contribue à déséquilibrer notre balance des paiements et à augmenter notre dette.