

RAPPORT AU COMITE SYNDICAL
- séance du 28 juin 2019 -

N° 19.014

Objet : Contribution et cahier d'acteur du Sytral pour alimenter le débat public sur le projet de Nœud Ferroviaire Long Terme

Mesdames, Messieurs, mes chers collègues,

Comme vous le savez, suite à la saisine de la Commission Nationale du Débat Public par SNCF Réseau en 2018, un débat public est en cours depuis le 11 avril dernier et ce jusqu'au 11 juillet prochain. Il s'agit de partager avec le grand public les options retenues par le maître d'ouvrage afin de **pouvoir augmenter fortement la capacité du réseau ferroviaire, et de permettre ainsi le doublement de l'offre TER, notamment périurbaine, en cohérence avec les objectifs du PDU pour ce qui concerne l'agglomération lyonnaise.**

Pour mémoire, les travaux actuellement en cours dans le nœud ferroviaire lyonnais, ainsi qu'au niveau de la gare de la Part-Dieu, d'un montant total de 500 millions d'euros, ont pour objectif de réduire les retards des trains, d'améliorer le confort des voyageurs et de fluidifier les flux en gare et sur les quais.

L'accroissement nécessaire de l'offre ferroviaire pour répondre à l'augmentation de la demande de déplacements, à l'échelle de l'agglomération et de l'aire métropolitaine, nécessite des investissements encore plus lourds, consistant en l'aménagement de deux voies supplémentaires en nord-sud de Saint-Clair à la Guillotière et en un passage à quatre voies de la section ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay dans le sud-est de l'agglomération.

Il convient de rappeler que ce projet est le fruit d'une longue maturation technique et politique de plus de vingt ans, depuis les premières réflexions en 1997 sur un schéma global des transports structurants de l'agglomération, allant jusqu'à envisager par exemple le partage des infrastructures entre les différents services (TER, métro, tram-train, train-tram, ...). Au fil des études, ce type de solution est écarté car fragilisant les réseaux TER et TCL, au profit d'une ambition de Réseau Express de l'aire métropolitaine connecté au réseau urbain. **En 2009 étaient menées les premières études de désaturation du nœud ferroviaire lyonnais, examinant 6 scénarios alternatifs d'aménagement** et qui ont abouti en 2011 à un rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), dit « Rapport Marie-Line Meaux ».

On peut y lire : « *L'expertise de ces scénarios a dressé un double constat. D'une part **la desserte de la gare de Lyon Saint Exupéry doit être développée mais sans suffire à lever les contraintes structurelles du nœud ferroviaire.** D'autre part **le maintien à Part-Dieu du pôle central de correspondances entre les grandes lignes régionales et nationales est un enjeu collectif majeur.** »*

Ce rapport préconisait **la poursuite des études des deux scénarios** d'aménagement aujourd'hui présentés au débat public (en surface ou en souterrain entre Saint-Clair et Guillotière), **la mise en place d'un « plan d'action de court et moyen terme »** (aménagements actuellement en cours dans le nœud et au niveau des gares de Part-Dieu et de Perrache) ainsi que **l'organisation rapide d'un débat public.**

On voit donc que ce rapport constitue la pierre angulaire des réflexions en cours et a permis de tracer une perspective, partagée par l'ensemble des acteurs concernés, pour résorber la saturation du nœud ferroviaire lyonnais en proposant « *des actions correctives plus rapidement perceptibles et (préparant) les investissements du long terme* ».

Les solutions ainsi retenues par l'Etat, et soumises au débat public par SNCF Réseau, permettraient d'accueillir, avec la réalisation des grands projets que constituent les accès alpins au Lyon-Turin, le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) et la LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL), **deux fois plus de trains périurbains (fréquence au quart d'heure pour toutes les gares de l'aire métropolitaine), deux fois plus de TGV et deux fois plus de trains de fret.**

Depuis ces études et ce rapport, face aux montants considérables d'investissements à consentir pour réaliser l'ensemble des projets de transport prévus au niveau national, les priorités ont été redéfinies : le Comité d'Orientations des Infrastructures, dans son rapport rendu au gouvernement en 2018, a ainsi clairement mis **la priorité sur les déplacements du quotidien**, et en particulier sur la résorption de la saturation des nœuds ferroviaires, dont le nœud lyonnais en premier lieu. Cette orientation est nettement confirmée dans le cadre des discussions en cours sur le projet de Loi d'Orientations des Mobilités et prolongée par une incitation gouvernementale à la création de RER métropolitains.

Dès lors, SNCF Réseau a étudié **la pertinence de l'aménagement du nœud ferroviaire lyonnais avant l'arrivée des grands projets listés plus haut**. Il en ressort que, **avec un niveau d'offre logiquement inférieur** au scénario-cible initial (pas de TER à grande vitesse, 2 TGV en moins à l'heure de pointe et une progression de 50% des trains de fret - cf. tableau en page suivante), **on atteindrait tout de même 90% de l'objectif de fréquentation initialement attendu**.

Ces grands projets d'infrastructures ferroviaires, réalisables indépendamment, permettraient ensuite de proposer de nouveaux services voyageurs pouvant être accueillis au cœur du nœud ferroviaire lyonnais, **sans obérer le niveau de service renforcé alors atteint pour les TER, qu'ils soient périurbains ou de portée régionale**.

Ceci confirme le discours du rapport du CGEDD qui estimait que, « *sans intervention* (dans le cœur du nœud NDLR) *les avantages des grands projets qui se grefferont sur le système lyonnais seront réduits. Les investissements dans le nœud ferroviaire en sont moins des concurrents qu'une condition.* »

La pertinence des scénarios soumis au débat public est donc bien confortée pour répondre à l'augmentation de la demande de déplacements du quotidien, à l'échelle de l'agglomération et de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Dans le cadre du débat public, des options alternatives, découlant d'études complémentaires conduites en réponse à une décision ministérielle récente, sont aujourd'hui présentées comme pouvant répondre aux mêmes objectifs que le projet « NFL long terme ». La ministre avait pourtant bien précisé dans son courrier qu'il s'agissait « d'éléments d'éclairage » et que « cela ne porte pas sur l'objet même du débat ». Il me semble néanmoins important d'en présenter les limites afin de préserver les intérêts de l'agglomération lyonnaise et de l'aire métropolitaine, voire de la Région.

La gare TGV de Saint Exupéry ne saurait être une alternative à la Part-Dieu.

En effet, le train est essentiellement utilisé pour rejoindre le centre de l'agglomération lyonnaise et c'est bien sur ce type de liaison que de nouvelles capacités doivent être recherchées en priorité. **Toute amélioration de la desserte ferroviaire de la gare de Saint Exupéry serait bienvenue** mais ne saurait se faire au détriment de celle des gares centrales que sont Part-Dieu et Perrache et donc de la desserte efficace de toutes les autres gares de l'agglomération et de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Dans ses études complémentaires, SNCF Réseau irait jusqu'à proposer ainsi un « scénario de rupture » qui conférerait à la gare de Saint Exupéry un niveau de desserte très important avec 14 trains à l'heure de pointe, correspondant au transfert de tous les TGV intersecteurs (tous ceux hors Lyon-Paris) et au prolongement des services TER jusqu'à Saint Exupéry (cf. tableau ci-dessous).

	2018			NFL LONG TERME			NFL LT AVANT LES GRANDS PROJETS			SCENARIO SAINT EXUPERY (NIVEAU 3)		
	Part-Dieu	Perrache	Saint-Exupéry	Part-Dieu	Perrache	Saint-Exupéry	Part-Dieu	Perrache	Saint-Exupéry	Part-Dieu	Perrache	Saint-Exupéry
SRGV	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0
TAGV	5	2	1	9	3	1	7	2,5	1	3	2,5	5
Maillage Régional + IC	13,5	9	0	15	3	0	17	7	0	14	7	5
Périurbain	4,5	11,5	0	7	21	0	7	21	0	7	21	4
Total par gare	23	22,5	1	37	27	1	31	30,5	1	24	30,5	14
Nombre de trains en plus à l'heure de pointe par rapport à 2018				+14	+4,5	=	+8	+8	=	+1	+8	+13

Cette option aurait alors pour conséquence de voir **l'offre ferroviaire n'augmenter que de 1 train à l'heure de pointe en gare de Part-Dieu par rapport à 2018**. Ceci serait incompatible avec le développement urbain et économique que connaît l'agglomération autour de son cœur et incohérent au regard des investissements actuellement en cours au niveau du bâtiment ou de la voie à quai supplémentaire. Ce serait même, dans le détail, deux TGV à l'heure en moins qui desservirait la gare par rapport à 2018.

Qui plus est, comme indiqué dans la synthèse des études mise en ligne par SNCF Réseau, **ce scénario nécessiterait l'aménagement de 12 voies à quai à Saint Exupéry** : cela équivaudrait à l'aménagement d'une gare de la Part-Dieu « bis » (une fois la voie L, la 12^{ème} justement, aménagée) en plein cœur de la plateforme aéroportuaire.

De plus, ceci engendrerait en fait une baisse de fréquentation sur l'ensemble des branches de l'étoile ferroviaire en relation avec Part-Dieu ou Perrache. Il suffit de comparer les cartes annexées des territoires couverts en moins de 30 minutes en transports collectifs depuis Part-Dieu et Saint Exupéry, des emplois et de la population concernés, pour se convaincre de la moindre pertinence pour la grande majorité des usagers d'utiliser cette deuxième gare.

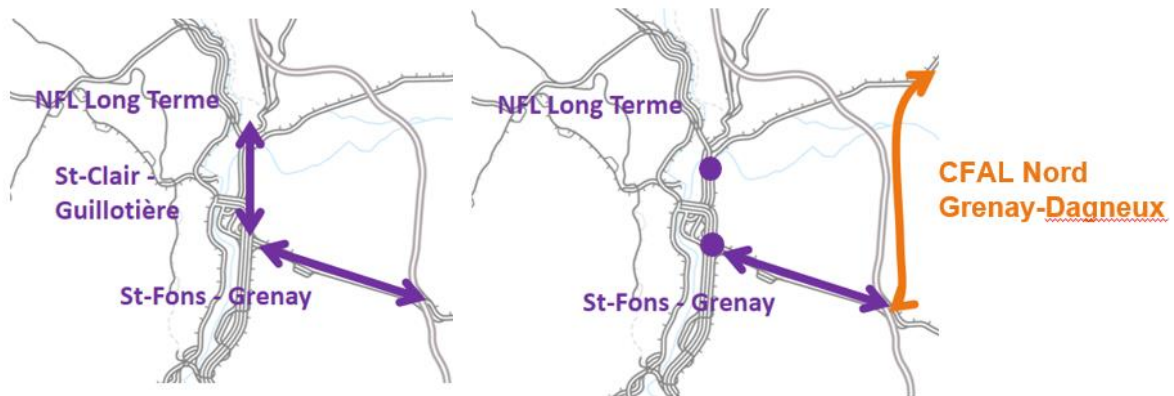
SNCF Réseau en convient d'ailleurs clairement en conclusion de la présentation de ce scénario en indiquant dans son rapport : « *En reportant les trafics de Lyon-Part-Dieu sur Lyon-Saint-Exupéry, ce scénario libèrerait de la capacité dans le cœur de Lyon, ce qui pourrait éviter la réalisation des investissements entre Saint-Clair et Guillotière mais au prix d'une perte globale d'usagers du train.* »

Enfin, ce scénario s'appuierait sur la mise en place d'une nouvelle desserte TER entre Lyon et Saint Exupéry, avec 9 trains à l'heure de pointe, sur une distance d'environ 40 km, pour accueillir de l'ordre de 4 000 voyageurs quotidiens d'après les études conduites. **Ceci nécessiterait d'avoir une relative certitude qu'un tel service supplémentaire puisse être financé.**

Pour toutes ces raisons, ce « scénario de rupture » devrait naturellement être écarté.

Les limites du scénario alternatif CFAL Nord + Saint-Fons Grenay

Dans le cadre de ses études complémentaires, SNCF Réseau a également analysé l'intérêt que pourrait avoir une « première phase d'aménagements des grands projets » qui correspondrait en la réalisation du CFAL dans sa partie nord et du passage à 4 voies de l'axe ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay.



Scénario NFL avant grands projet

Scénario alternatif CFAL Nord + Saint-Fons Grenay

Dans sa synthèse mise en ligne sur le site de la CPDP, il apparaît que pour 2,6 milliards d'euros (200 millions d'euros de moins que le projet NFL dans le scénario en surface), on aboutirait au même niveau de service et à la même fréquentation qu'avec le scénario présenté au débat public avant l'aménagement des grands projets.

L'argumentation développée s'appuie sur le fait que « les services liés aux grands projets (...) n'ont pas été pris en compte » et qu'il ne serait donc plus nécessaire de réaliser l'ensemble des aménagements envisagés sur la section entre Saint-Clair et la Guillotière : seuls quelques-uns seraient alors nécessaires au sud et au nord de Part-Dieu pour un montant estimé à 60 millions d'euros.

Ce scénario est présenté en quelques pages, sans information précise sur les hypothèses retenues, et simplement accompagné de deux schémas « réticulaires », succincts et peu lisibles dans le document mis en ligne, illustrant le niveau d'offre ainsi testé.

Ce scénario alternatif laisserait ainsi entendre que, avec le CFAL Nord et la section Saint-Fons Grenay élargie 4 voies, quelques « petits » aménagements sur la section Saint-Clair Guillotière garantirait le même niveau de service que le projet NFL long terme.

Ces éléments partiels mis à disposition par SNCF Réseau ne paraissent pas suffisants et ne sauraient offrir une alternative crédible au projet de NFL long terme. En effet, pour reprendre un extrait du rapport du CGEDD de 2011, « **le point central, au sens géographique comme au sens du programme, c'est le cœur du nœud ferroviaire. Là sont les principales contraintes, héritées de l'histoire des réseaux ferroviaires et de leurs acteurs, et de la géographie lyonnaise. Là doit être conduite l'action clé de la désaturation.** »

Il suffit pour s'en convaincre d'interroger les modalités d'accueil des futurs grands projets ferroviaires et des nouveaux trafics générés dans l'hypothèse où l'on aménagerait uniquement la section Saint-Fons Grenay et le CFAL Nord : **les marges de manœuvre seraient nulles comme évoqué précédemment et il faudrait de nouveau envisager des aménagements complémentaires qui se révéleraient certainement encore beaucoup plus complexes et onéreux.**

Il convient donc désormais de réaffirmer notre volonté constante de **voir le nœud ferroviaire lyonnais réaménagé en son cœur, afin de pouvoir répondre à l'augmentation des besoins de mobilité de nos concitoyens dans l'agglomération et bien au-delà pour tous ceux de l'aire métropolitaine dans le cadre d'échanges croissants.** Le Sytral jouera pleinement son rôle dans ce cadre en poursuivant le maillage de l'agglomération en transports urbains structurants connectés aux gares et en démultipliant ainsi les possibilités de relations au sein du territoire.

C'est ainsi que nous passerons « de l'étoile à la toile » selon la formulation consacrée dans les schémas de planification depuis 10 ans. C'est tout le sens du projet de cahier d'acteur que je sou mets à votre vote, qui dans un format contraint de quatre pages fixé par la CPDP, permet d'affirmer notre point de vue dans le cadre du débat public.

En conséquence, ces dispositions me paraissant conformes aux stratégies et orientations définies par ailleurs par le SYTRAL et à ses intérêts, il vous est proposé, Mesdames, Messieurs, mes chers collègues :

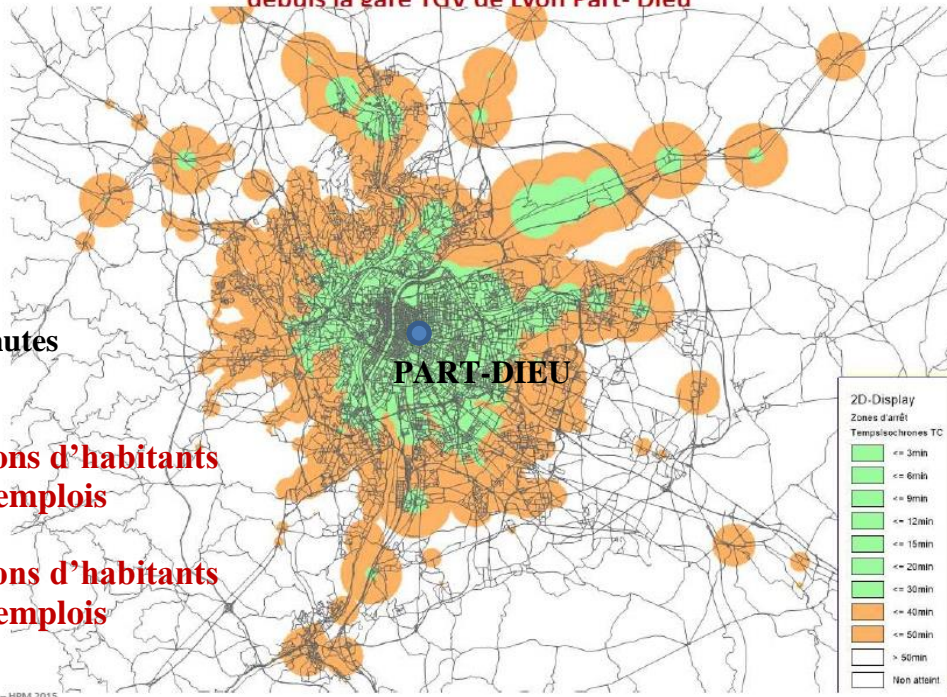
- **d'approuver le contenu du cahier d'acteur proposé** afin qu'il puisse être mis sans attendre à la disposition du public par la CPDP.
- **d'alerter la CPDP, en lui transmettant la présente contribution, sur l'importance de tirer parti de l'ensemble des éléments techniques mobilisés par SNCF Réseau depuis 10 ans** sur la problématique de la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais et **de rendre plus compréhensibles et détaillées les études complémentaires afin de lever les ambiguïtés relevées.** Ceci paraît indispensable pour que le débat aboutisse à des choix éclairés éminemment stratégiques pour l'avenir de l'agglomération et de l'aire métropolitaine lyonnaise.

La Présidente

Annexe

Territoires couverts en moins de 30 minutes et de 50 minutes en transports collectifs depuis les gares de Part-Dieu et de Saint Exupéry

Isochrones TC HPM (8h-9h)
depuis la gare TGV de Lyon Part- Dieu

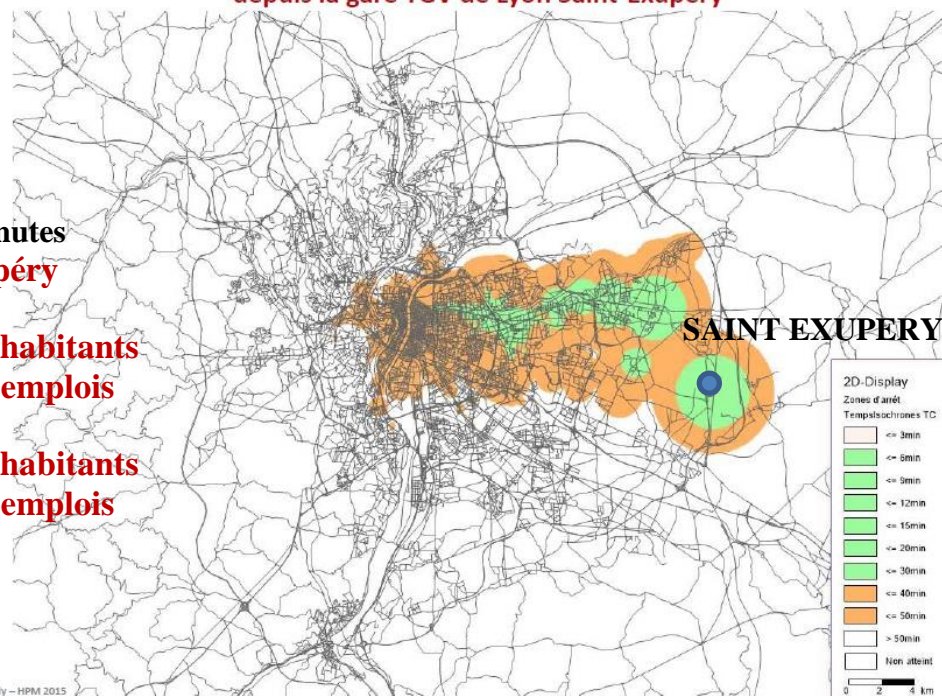


**En moins de 30 minutes
depuis Part-Dieu**

**En 2015 : 1,4 millions d'habitants
750 000 emplois**

**En 2030 : 1,7 millions d'habitants
900 000 emplois**

Isochrones TC HPM (8h-9h)
depuis la gare TGV de Lyon Saint-Exupéry



**En moins de 30 minutes
depuis Saint Exupéry**

**En 2015 : 230 000 habitants
130 000 emplois**

**En 2030 : 350 000 habitants
180 000 emplois**