



Association

Porte de l'Isère

Environnement

Parc de Fallavier
2 Rue de la Buthière
38090 Villefontaine

04 74 95 71 21
contact@apie-asso.net
www.apie-asso.net



NFL : L'OPPORTUNITÉ DE FAIRE DU TRAIN UNE RÉELLE ALTERNATIVE À LA VOITURE INDIVIDUELLE COMME MODE DE TRANSPORT À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

Contribution de l'Association Porte de l'Isère Environnement au débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais (NFL)

PRÉAMBULE

L'Association Porte de l'Isère Environnement est une association d'environ 400 adhérents située dans le Nord-Isère, aux portes de la métropole lyonnaise. Elle est issue de la fédération de plusieurs associations communales de protection de l'environnement et a pour objet la préservation de la biodiversité et de l'environnement sur son territoire. Elle fait partie de la FNE AURA.

Le présent document constitue sa contribution au débat public relatif au nœud ferroviaire lyonnais.



Association
Porte de l'Isère
Environnement

Parc de Fallavier
2 Rue de la Buthière
38090 Villefontaine

04 74 95 71 21
contact@apie-asso.net
www.apie-asso.net



INTRODUCTION

L'Association Porte de l'Isère Environnement (APIE) rejoint entièrement le propos développé dans le cahier d'acteur de la FNE Auvergne Rhône-Alpes. Elle souhaite le compléter pour une granularité plus fine correspondant à son niveau d'action local à travers la présente contribution. En tant qu'association attachée à l'environnement et ancrée dans le territoire du Nord-Isère, l'APIE promeut une mobilité plus respectueuse de l'environnement que le mode dominant constitué aujourd'hui par la voiture individuelle, à la fois relativement au coût carbone, au coût sanitaire (pollution de l'air) et à la consommation d'espace.

Dans cette perspective, l'usage du train combiné à d'autres modes de transport comme le vélo, le VAE (Vélo Assistance Electrique) ou les transports en commun de part et d'autre du trajet ferroviaire offre actuellement la meilleure alternative. Sont particulièrement concernés les trajets pendulaires, très importants en volume entre notre territoire et la métropole lyonnaise (y compris aéroport de Saint-Exupéry). La technologie est disponible ; les infrastructures sont pour partie en place, mais nettement insuffisantes en capacité et en équipement ; nos concitoyens confrontés aux changements écologiques sont disposés à modifier leur habitudes de transport. Il faut aujourd'hui rééquilibrer et rénover l'infrastructure ferroviaire et la valoriser dans son ensemble pour effectivement assurer la transition vers un monde qui, demain, ne pourra plus supporter notre mobilité contemporaine.

RESTAURATION DE L'AXE LYON – SAINT-ANDRÉ-LE-GAZ

Comme évoqué dans le cahier d'acteur FNE AURA, la fiabilité des lignes régionales est essentielle pour faire du ferroviaire une alternative crédible à la voiture individuelle. Aujourd'hui la ligne Lyon – Saint-André-le-Gaz ne fonctionne pas de façon acceptable. L'infrastructure actuelle de cette ligne impose par exemple de stopper le trafic sur tout le segment Lyon – Bourgoin-Jallieu pour un accident survenant sur le segment Bourgoin-Jallieu – Saint-André-le-Gaz (pas de « banalisation » des voies permettant la circulation dans les deux sens, pas de points de croisement entre les voies ...). Cette infrastructure n'est par ailleurs pas en mesure d'accueillir une croissance de trafic, et limite l'utilisation concurrente des lignes du Nord-Isère pour les utilisations TGV, TER et trafic de marchandises.

A ce titre, les améliorations suggérées par la FNE, à savoir mise en place des installations permanentes de contresens (IPCS) ainsi que 3ème et 4ème voie de doublement (pour lesquelles l'emprise a été prévue dès le 19^e siècle), fait particulièrement sens sur cette ligne Lyon – Saint-André-le-Gaz.



OPTIMISER L'USAGE DE L'EXISTANT À PART-DIEU : REPOUSSER LES TERMINUS AU-DELÀ DE CETTE GARE CENTRALE

La gare de la Part-Dieu concentre actuellement de nombreux rôles, en particulier deux rôles contradictoires pour un usage optimisé de l'infrastructure :

- hub pour les usagers (correspondances ferroviaires multiples, intermodalités) ;
- terminus de nombreuses lignes (structure centralisée des lignes régionales organisée en étoile depuis la gare de la Part-Dieu).

Le premier rôle suppose un trafic important, donc un temps limité des trains à quai si on souhaite exploiter au mieux l'infrastructure. Le second rôle, de part les opérations d'exploitation du matériel roulant (changement du personnel à bord, manœuvres des rames,...), immobilise cette même infrastructure.

Plutôt que de chercher à adapter les infrastructures de la Part-Dieu en multipliant le nombre de quais, infrastructures qui courent en permanence derrière un trafic toujours croissant, il faut revoir le rôle dévolu aux autres gares du réseau, tant sur l'aire lyonnaise qu'à l'échelle régionale, pour décharger la gare Part-Dieu de ses multiples rôles et assurer au mieux celui de hub. A l'échelle régionale, cela signifie notamment mettre en place des services TER traversant Lyon et faisant de la ville un arrêt seulement, non pas leur terminus. Cela permet de rejeter en périphérie du réseau, sur les gares actuellement sous-valorisées, les opérations liées à l'exploitation du matériel roulant. Un exemple typique de cette approche serait la fusion des lignes Lyon – Mâcon et Lyon – Grenoble en une seule ligne Grenoble – Mâcon. Cela suppose néanmoins une bonne fiabilité de services : les usagers des TER de Mâcon refuseront de pâtir des retards répétés générés par les insuffisances d'infrastructure sur la ligne Lyon – Saint-André-le-Gaz.

LIMITER LA CONCURRENCE DES TRAFICS PASSAGERS ET MARCHANDISES

Les trafics passagers et marchandises sont d'ores et déjà en concurrence. Les projections de trafic pour les années à venir (60 % à 110 % pour le trafic marchandise, 20 % pour les passagers sur la couronne péri-urbaine lyonnaise,...) laissent présager une concurrence accrue de ces deux trafics. Chacun de ces deux trafics constitue néanmoins une alternative au trafic routier et doit de ce fait être privilégié. Le contournement ferroviaire Nord-Sud complet de Lyon pour les trafics de marchandises permettra de limiter les conflits d'usage entre ces deux trafics. Les aménagements préconisés par le cahier de la FNE (CFAL, doublement du virage de Saint-Fons) sont à ce titre primordiaux.

POUR UNE GARE TGV RÉGIONALE SUPPLÉMENTAIRE À BOURGOIN-JALLIEU

La ligne actuelle de TGV Grenoble – Paris (via Satolas) occupe actuellement plusieurs sillons TER lors de son passage. Prévoir un arrêt du TGV au moins en gare de Bourgoin-Jallieu, et éventuellement à la Tour du Pin, permettrait de n'occuper qu'un seul de ces



Association
Porte de l'Isère
Environnement

Parc de Fallavier
2 Rue de la Buthière
38090 Villefontaine
04 74 95 71 21
contact@apie-asso.net
www.apie-asso.net



sillons (même dessertes que les TER). L'impact en terme de temps de trajet pour les TGV sera limité compte-tenu du passage déjà lent du TGV à Bourgoin-Jallieu. Cet arrêt aurait par ailleurs l'avantage de :

- créer une gare TGV régionale supplémentaire (décharge d'une partie du trafic en gare Part-Dieu à destination de Paris) ;
- création d'une ligne Bourgoin-Jallieu – Saint Exupéry, pour la desserte de l'aéroport et de la zone d'activité qui l'entoure et une éventuelle connexion vers l'est lyonnais (par Rhônexpress).

POUR UNE MEILLEURE INTERCONNEXION DE L'AÉROPORT SAINT-EXUPÉRY

L'APIE rejoint entièrement l'avis de la FNE sur la nécessité de permettre la création de lignes régionales depuis et vers l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. Outre la desserte Rhône Express depuis la Part-Dieu, celui-ci n'est actuellement accessible en transport en commun qu'en bus et depuis une poignée de villes de la région, ce qui freine son rôle régional.

VERS UNE INTERMODALITÉ ACCRUE AVEC LE VÉLO

L'intermodalité avec le vélo et le VAE doit être mieux prise en compte pour compléter le train sur les problématiques des derniers kilomètres. En effet, si les réseaux de transport en commun peuvent parfois assurer ces derniers kilomètres à Lyon, c'est loin d'être le cas en périphérie de la métropole, où le maillage de ces transports est plus lâche. L'efficacité de l'intermodalité avec le vélo et VAE doit être accrue en particulier en mettant en place :

- davantage de place de places « vélo » dans les trains pour embarquer son vélo non démonté, sans réservation sur les lignes TER mais également (avec réservation préalable) sur les plus grandes lignes (Intercités, TGV), à hauteur d'une fraction du trafic ;
- des locaux fermés dans chaque gare, là encore au minimum en proportion du trafic (par exemple ce n'est pas le cas actuellement en gare de Vénissieux).

D'autres voies d'amélioration de l'intermodalité avec le vélo sont l'inscription des gares dans le schéma directeur de déplacement local (bonne connexion avec le réseau cyclable ; laquelle est par exemple actuellement dangereuse et désincitative à Bourgoin-Jallieu) et la mise à disposition en gare ou à proximité immédiate de services connexes (pompe à pied pour refaire la pression des pneus par exemple).



Association
Porte de l'Isère
Environnement

Parc de Fallavier
2 Rue de la Buthière
38090 Villefontaine
04 74 95 71 21
contact@apie-asso.net
www.apie-asso.net



CONCLUSION

L'APIE rejoint entièrement le propos du projet, s'agissant des objectifs de réponse aux déplacements quotidiens et de fonction de hub du NFL. Elle diverge néanmoins, à l'instar de la FNE AURA, sur la manière d'y parvenir. Poursuivre la concentration sur le quartier Part-Dieu ne pourra s'effectuer qu'à grands frais et au détriment du service rendu aux usagers. Assurer un service de qualité (fiabilité, amplitudes horaires, cadencage) n'est possible qu'en valorisant l'ensemble du réseau régional et notamment les gares périphériques ; ce qui permettra en outre d'assurer un trafic plus important à infrastructures constantes. Ainsi l'amélioration du segment Saint-Fons – Grenay aujourd'hui envisagé par le projet nous paraît essentielle, et devant être poursuivie de façon plus ambitieuse jusqu'à Saint-André-le-Gaz. De même, les autres aménagements pointés par la FNE AURA (CFAL, doublement du virage de Saint-Fons) sont à même d'assurer une évolution positive du trafic ferroviaire au sein de l'agglomération lyonnaise et ses voisines régionales. Enfin, parachever l'édifice d'une mobilité alternative à la route requiert une réelle intermodalité, en particulier avec le vélo et VAE qui sont souvent le meilleur moyen d'assurer les derniers kilomètres.

Fait à Bourgoin-Jallieu, le 11/07/19