

Contribution du collectif Part-Dieu sur le nœud ferroviaire 9 juillet 2019

Enfin un débat nécessaire sur le nœud ferroviaire pour le bien des usagers et des habitants !

Le collectif Part-Dieu se réjouit qu'un débat ait lieu sur le nœud ferroviaire lyonnais avec pour objectif d'améliorer l'offre et la circulation ferroviaire sur la Métropole et la région lyonnaise. Au moment où les Lyonnais et les Rhône-alpins éprouvent physiquement le réchauffement du climat avec une canicule déjà longue dès le mois de juin et éprouvent aussi la pollution qui augmente du fait de la circulation automobile et de l'anticyclone qui ne permet pas l'évacuation des gaz à effets de serre, repenser et redévelopper le ferroviaire est indispensable.

Le projet présenté au débat vise à décongestionner le cœur du nœud ferroviaire lyonnais dans sa partie centrale (de St Clair à La Guillotière) ce qui est fondamental, ainsi que la section St Fons-Grenay sous dimensionnée.

Depuis des années, la gare de la Part-Dieu est saturée ce qui amène des retards de trains trop fréquents qui ont des répercussions en chaîne très néfastes sur le nœud lyonnais et sur le réseau national. Cette situation pénalise les usagers et dévalorise l'image du transport ferroviaire qui est pourtant une des meilleures réponses actuelles en matière environnementale.

Mais un débat qui vient bien tard avec des propositions de la SNCF contradictoires avec le projet actuel d'aménagement de la gare.

Pour la cohérence générale de l'aménagement de la gare, de la Part-Dieu, il aurait été utile et pertinent que ce débat ait lieu AVANT que l'on commence les travaux de la gare.

En effet, alors que l'on sait que la fréquentation du site de la Part-Dieu augmentera d'au moins 40 000 usagers et salariés à l'horizon 2030, le projet actuel d'aménagement de la gare, s'il prévoit deux galeries commerciales sur les 2 côtés de la gare, ne construit qu'une voie de plus, ce qui est DEJA insuffisant, et la gare sera saturée dès la fin des travaux

De même le parking "loueurs de voitures" d'EFFIA, actuellement en construction à l'est de la voie L, entre Pompidou et Paul Bert, bloque la possibilité de construire d'autres voies conformément à l'un des scénarios de la SNCF. Ce projet de parking "loueurs de voitures" d'EFFIA devrait donc être arrêté dans l'attente des conclusions du débat et des études.

Un surcoût pour les contribuables et encore des nuisances pour les riverains

Il va de soi que les scénarios envisagés à l'horizon 2030 auraient pu se planifier avec une anticipation des travaux. Car, dans le cadre actuel de l'aménagement de la gare de la Part-Dieu, quelle que soit la solution future

envisagée (*gare souterraine et /ou rajout de voies supplémentaires*), cela provoquera de nouveaux chantiers, de nouvelles nuisances et un surcoût énorme (démolition, remise en travaux...) qui se répercutera sur les contribuables.

Alors que la prise en compte des propositions de la SNCF AVANT la conception actuelle de la gare et sa réalisation, aurait permis une économie de coûts et de moindres nuisances pour les riverains avec une efficacité opérationnelle de la gare nouvelle mise en service.

Il n'est pas très sérieux de faire un projet d'aménagement d'une gare dont on sait déjà qu'il sera insuffisant !

Tout laisse prévoir que la facture sera très lourde pour les contribuables.

Le nécessaire développement de la gare St Exupéry et la mise en complémentarité des autres gares.

Le collectif approuve l'idée d'une complémentarité des autres gares pour décongestionner la gare de la Part-Dieu. Et notamment il faut développer la gare de ST -Exupéry sous utilisée. Mais il faut pour cela une liaison Part-Dieu –St Exupéry par un tram ou un tram-train, qui soit **dé-privatisée** et qui revienne à la collectivité publique. En effet, le prix de la liaison Lyon St Exupéry est de 28 euros aller retour soit le prix de Lyon Valence Lyon. Mieux utiliser la gare de St-Exupéry implique donc une liaison rapide et pas chère au prix d'un RER

Il en va de même pour le rééquilibrage des autres gares qui dépasse le périmètre de travail du collectif Part-Dieu et sa capacité d'expertise.

C'est pourquoi le collectif Part-Dieu demande de ne pas réaliser le parking loueur EFFIA, afin de laisser ouvertes toutes les possibilités de construction de 3 voies supplémentaires dans le calendrier actuel de mise en place du projet Part-Dieu

La trop grande densification du quartier amènera une thrombose de la circulation routière mais aussi ferroviaire et accentue le déséquilibre des territoires intra et extra Métropole

L'une des causes essentielles des difficultés de fonctionnement de la gare se situe dans le projet surdimensionné d'aménagement du quartier de la Part-Dieu lui-même, avec une concentration énorme de m² de surface de bureaux qui amène une multiplication des flux de travailleurs et d'usagers de la gare et de l'incapacité des autorités à fournir les TER, métros qui devraient accompagner cette augmentation des flux. Une part de la réponse à cette saturation du nœud ferroviaire lyonnais **est donc dans la remise en cause de ce choix urbain de centralité trop forte à la Part-Dieu, qui amène forcément une explosion des transports non seulement ferroviaires mais de tous les autres modes** : métros, trams, trafic des voitures, piétons, vélos,...

Il est donc nécessaire de privilégier un développement multipolaire de l'agglomération lyonnaise (comme le prévoit le SCOT) et, dans ce cadre de repenser l'interaction entre les différentes gares et leurs connexions aux réseaux de transports rapides en site propre.

Au-delà, il s'agit de favoriser, en termes d'aménagement du territoire, le développement d'un réseau de villes interconnectées, avec un ferroviaire à haut débit (*Lyon, St-Etienne, Grenoble, Valence, Roanne, Vienne...*) et non un sur-développement de la Part-Dieu. Cette conception d'origine du projet Part-Dieu d'un hyper-centre métropolitain monofonctionnel, outre son incapacité structurelle à répondre à une trop forte demande de déplacements urbains pendulaires, provoque une hausse du foncier, **accentue le déséquilibre des territoires** (*emplois, desserte de TC, services publics, développement des petits centres de quartier ou de centres de petites villes...*) **entre centre et périphérie métropolitaine et entre super Métropole lyonnaise et villes moyennes.**

Cette conception est en contradiction avec le projet du SCOT d'un développement multipolaire de la métropole et de la région. Le risque est grand, en continuant cette course au gigantisme tertiaire de la Part-Dieu, de vouloir encore développer la gare et ainsi d'accentuer non seulement les déséquilibres territoriaux, mais la thrombose de circulation.

En guise de conclusion

Nous demandons donc de répondre aux besoins immédiats et urgents

- Construction de 3 voies à la gare,
- Arrêt du parking loueurs EFFIA,
- Réappropriation publique de la gestion de la ligne Part-Dieu / St-Exupéry,

Ensuite, il faut revoir à la baisse la densification de bureaux afin de STOPPER la progression de l'Hyper centre Part-Dieu en rééquilibrant les pôles, ce qui passe par

- une meilleure utilisation du réseau de gares lyonnaises et des périphéries, et leur amélioration.

Cela nécessite donc un meilleur service public et les moyens de son développement, notamment en termes de créations d'emplois et d'équipements, à la SNCF et sur le réseau de transports urbains.

Pour le collectif Part-Dieu
Jean-Jacques Lacroix
Gilbert Dumas
Jean Murard
Claude Stancic
Patrick Beau
Hugo Paris