



Élu-e-s EÉLV de la Ville de Lyon, de la  
Métropole de Lyon et de la Région Auvergne  
– Rhône-Alpes  
EÉLV Rhône & Métropole de Lyon

## Débat public – Nœud ferroviaire lyonnais

### Contribution

#### Desserrer le nœud ferroviaire lyonnais, des enjeux et des opportunités pour des mobilités et un territoire durable

Les écologistes partagent l'idée que ce nœud ferroviaire lyonnais doit être desserré pour renforcer la desserte par les trains du quotidien et améliorer les TGV et le fret dans une gare de Part-Dieu et des axes depuis le nord et vers l'est saturés, générant de nombreux retards et perturbations. Le train, moins émetteur de gaz à effet de serre et de polluants comme les oxydes d'azote et les particules qu'émettent les voitures et les poids lourds, est une priorité pour la mobilité et une des réponses à l'urgence sanitaire et climatique !

Parmi les deux solutions mises en débat par SNCF Réseau pour créer deux nouvelles voies entre St-Clair et Part-Dieu et entre Part-Dieu et Guillotière (une solution aérienne à 1,5 milliard d'euros et une solution souterraine à 3 milliards), les écologistes pensent que la solution souterraine a des impacts trop importants et trop risqués sur la nappe phréatique, en plus de son coût pharaonique. De plus, la gare souterraine à construire sous la Part-Dieu serait située à moins 30 mètres, pénalisant les usagers TER par des correspondances plus difficiles. En revanche, la solution aérienne sur le boulevard de Stalingrad et le boulevard des Tchécoslovaques est l'opportunité de requalifier ces boulevards, aujourd'hui voies routières défavorables à la vie locale et aux modes actifs. L'intégration urbaine et bien sûr paysagère doivent être exemplaires d'une ville qui se veut résiliente. À ce titre la résolution du problème des nuisances acoustiques est un élément indispensable à intégrer dans un projet du 21<sup>ème</sup> siècle.

#### Une désaturation indispensable

Les écologistes partagent l'idée que ce nœud ferroviaire lyonnais doit être desserré. Cela est nécessaire, mais il faut en interroger les objectifs, en revoir les enjeux. Ils partagent les constats du projet présenté par SNCF Réseau.

#### Urgence sanitaire

Premier constat, une augmentation continue de la population, principalement dans des zones de plus en plus éloignées du cœur de l'agglomération, ce qui entraîne de forts besoins de déplacements quotidiens. Nous y ajoutons la médiocre qualité de l'air, soulignée par les contentieux avec la cour européenne de justice qui a condamné la France en 2018 pour dépassement des valeurs limites d'émission de particules fines et de dioxydes d'azote. Dans



## Élu-e-s EÉLV de la Ville de Lyon, de la Métropole de Lyon et de la Région Auvergne – Rhône-Alpes EÉLV Rhône & Métropole de Lyon

notre région, outre Lyon ce sont les territoires de Grenoble, Saint-Etienne, Valence et la vallée de l'Arve les premiers concernés.

### Urgence climatique

Le secteur des transports représente plus de 30% des émissions de gaz à effet de serre et ne respecte ni les trajectoires fixées dans la programmation pluriannuelle de l'énergie et la stratégie bas-carbone, ni les objectifs de la loi de transition énergétique pour la croissance verte. Pire, contrairement à d'autres secteurs comme l'industrie, le logement, l'agriculture, qui ont tendance à mieux maîtriser leurs émissions, le secteur des transports voit ses émissions croître à cause des déplacements routiers (95% des émissions du secteur transport). Et dans ce secteur, la part des poids-lourds et des véhicules utilitaires légers ne cesse d'augmenter. Les augmentations de fret vont ou devraient aussi être énormes. D'ailleurs, on part de tellement bas que l'estimation de SNCF Réseau prévoyant un doublement du fret est notoirement insuffisante. Et quant à la réalisation du CFAL, elle est toujours repoussée, bien qu'indispensable.

### Des enjeux environnementaux encore sous-estimés

Les écologistes pensent que le dossier soumis à débat sous-estime beaucoup trop, voire ignore les risques liés au réchauffement climatique à l'horizon 2040, 2050. Les enjeux climatiques, les risques avérés de dégradations de toutes sortes, d'accélération de ces dégradations sont par trop ignorés. Un récent rapport sénatorial prévoit que les deux degrés de réchauffement seront dépassés dès 2050 au niveau mondial et que la France n'est pas prête à affronter les chocs climatiques liés. Et donc ce qui nous attend, ce que subit déjà notre métropole, ce sont des vagues de chaleur, des canicules plus intenses et plus longues. Ce qui nous attend aussi, c'est une fragilisation importante de notre nappe phréatique avec une recharge en baisse de 10 à 25% due à des débits d'eau réduits de 10 à 40% toute l'année et de 30 à 60% l'été ! Une nappe phréatique que nous souhaitons tous protéger et qu'il ne faudrait pas fragiliser d'autant plus par des travaux inconsidérés.

### Où va le NFL ?

#### Un nœud qui porte bien son nom

Le dossier décrit bien la complexité du nœud ferroviaire lyonnais, sa fragilité, les conflits de circulation qui entraînent retards et perturbations. Le plan de mobilisation de 500 millions d'euros engagé par la SNCF sur 2014-2025, s'il doit permettre de retrouver fiabilité et peut-être qualité de service, ne permettra pas d'augmenter le nombre de trains. Et pourtant les besoins de déplacements vont augmenter avec l'accroissement de population : + 1 million d'habitant-e-s supplémentaires pour la Région à l'horizon 2040. Or le constat est là : depuis le transfert d'autorité de la politique des TER à la Région Rhône-Alpes en 1997, le cadencement mis en place en 2004 a heureusement et largement contribué à l'explosion de l'usage. Mais depuis quelques années, nous assistons à un manque d'augmentation de l'offre doublé d'une réelle dégradation du niveau de service, particulièrement sensibles dans l'aire métropolitaine lyonnaise. Mais si nous voulons un réel transfert modal de la route vers le train dans une aire où plus de 80% des habitant-e-s habitent à moins de cinq kilomètres d'une gare, ce qui est



## Élu-e-s EÉLV de la Ville de Lyon, de la Métropole de Lyon et de la Région Auvergne – Rhône-Alpes EÉLV Rhône & Métropole de Lyon

une extraordinaire opportunité, il faut apporter des réponses sans attendre. Et donc augmenter le nombre de places dans les trains, avec du matériel de plus grande capacité, ce qui nécessite d'allonger aussi certains quais. Parallèlement, le nouveau système de gestion ERTMS qui va être mis en place sur la LGV Paris-Lyon (permettant d'augmenter de plus de 20% le nombre de trains par heure) doit être mis en œuvre aussi pour densifier la circulation de nos TER, en réduisant les espacements entre les trains.

### Priorité aux transports du quotidien et aux mobilités propres

Les écologistes pensent donc qu'il faut se fixer comme priorité la mise en place de vrais services de RER au quotidien dans l'aire métropolitaine lyonnaise.

Dans cet objectif, il est indispensable de privilégier, connecter, interconnecter, les transports du quotidien, et bien sûr leur gouvernance. Les écologistes pensent qu'il faut, sur le périmètre métropolitain, intégrer la billettique bien sûr, intégrer les abonnements, fusionner les tarifications avec un tarif zonal unique, comme le font déjà plusieurs métropoles françaises. Ce qui implique négociations et mise en œuvre de conventions tripartites entre Région AURA, SNCF et la Métropole de Lyon.

Dans cette optique, les propositions de réaliser deux voies supplémentaires entre Saint-Clair et Guillotière et de mettre à quatre voies la section entre Saint-Fons et Grenay semblent aussi indispensables.

### Pour le scénario avec gare en surface

La gare en surface a des inconvénients qu'il importe de résoudre, de transformer en opportunités. En revanche l'option d'une gare souterraine a bien plus que des inconvénients. Elle produit des risques avérés pour la nappe phréatique. Ce sont nos enfants et petits-enfants qui subiraient alors nos refus de regarder en face la réalité du réchauffement climatique, qui subiraient notre absence d'anticipation devant la dégradation continue de la planète ; dégradation qu'une politique de croissance tous azimuts a produit et continue de produire.

### Réduire les nuisances sonores, un impératif

Des voies supplémentaires en surface font craindre des nuisances sonores, nuisances sonores trop souvent sous-estimées voire ignorées. Leur réduction doit être une des conditions majeures de la réalisation de cet aménagement. Mais qui peut penser qu'à vingt ans ou trente ans, on ne peut pas avec un programme de recherche ambitieux régler ce problème en agissant à la source, l'émission des nuisances sonores et aussi au niveau des protections anti-bruit ?

### Une opportunité de requalifications urbaines

Cela fait partie plus globalement de l'enjeu déterminant de la solution en surface : réussir l'intégration urbaine bien sûr de ces voies, tant sur le boulevard Stalingrad au nord que sur celui des Tchécoslovaques au sud. Et c'est possible, il y a de la place. En effet, le boulevard Stalingrad mesure trente mètres. Donc un viaduc/estacade de dix mètres supporterait les deux voies et il resterait encore vingt à vingt-deux mètres jusqu'aux façades d'immeubles côté



## Élu-e-s EÉLV de la Ville de Lyon, de la Métropole de Lyon et de la Région Auvergne – Rhône-Alpes EÉLV Rhône & Métropole de Lyon

Tonkin ! Ce serait l'opportunité de requalifier tout ce boulevard, de l'apaiser, de le débitumer en partie pour mieux le végétaliser.

Pourquoi ne pas se saisir de cette opportunité pour lancer un grand concours d'urbanisme ? Cela nécessitera certes l'abattage d'une centaine de platanes, l'équivalent d'un bosquet de deux ou trois hectares. Mais il reste plein d'endroits pour planter des arbres, pour planter des dizaines, des centaines d'arbres. Ce remplacement à valeur carbone identique doit bien sûr être intégré au projet.

On pourrait détailler de la même manière sur la partie sud, boulevard des Tchécoslovaques, véritable autoroute urbaine par endroits, opportunité là encore de supprimer la trémie et permettre enfin la circulation des piétons et cyclistes.

### Intermodalité et transports du quotidien facilités

Creuser des voies souterraines ne réduira pas le trafic en surface des TGV puisqu'ils n'arrivent pas par la branche d'Ambérieu. Ce trafic TGV doit d'ailleurs augmenter encore de 20%.

Mais surtout une solution en surface autorise la création de haltes ferroviaires supplémentaires par exemple aux Brotteaux, à Saint-Clair, et au sud à Guillotière. Ces haltes faciliteraient largement intermodalité et transports du quotidien. En revanche, et les plans montrent bien, et SNCF Réseau le reconnaît, la version souterraine quasi réservée aux TER ne permettra plus la liaison Part-Dieu – Perrache, (maintenue dans l'option « surface »), pourtant indispensable elle aussi pour un maillage efficace.

Il est clairement expliqué qu'avec la gare souterraine ce sont les voies dédiées aux TER qui seraient à moins trente mètres. Quid de l'intermodalité, quid de la facilitation des transports du quotidien, quid des vélos qu'il faudra porter pour monter ou descendre ces trente mètres.

### Une question d'argent

Mais augmenter la surface commerciale, augmenter les surfaces de vente de la gare, permise par l'option souterraine, semble être l'objectif principal de certains. Les aéroports et les gares sont aujourd'hui des galeries commerciales en pleine croissance. Ce n'est pas cela que désirent nos concitoyen-ne-s.

En revanche le différentiel d'un milliard et demi entre ces deux options pourrait être très bien utilisé pour construire, fiabiliser, développer le RER à la lyonnaise, outil essentiel dans une stratégie de lutte contre le réchauffement climatique, contre la pollution atmosphérique.

### Un risque énorme pour la nappe phréatique

L'argument le plus important, car le plus menaçant pour nos enfants et nos petits-enfants, ce sont les impacts sur la nappe phréatique. Elle est déjà fragilisée, elle le sera encore plus dans les années, les décades à venir par le réchauffement climatique. Et creuser ainsi pour mettre sous terre l'équivalent de la Cité internationale dans la nappe, avec des effets estimés dangereux sur la température de l'eau et sur sa circulation, mais non encore réellement étudiés, est un risque énorme qu'en toute responsabilité nous ne devons pas prendre.



**Élu-e-s EÉLV de la Ville de Lyon, de la  
Métropole de Lyon et de la Région Auvergne  
– Rhône-Alpes  
EÉLV Rhône & Métropole de Lyon**

### Conclusion

Les écologistes rappellent la nécessité d'une réalisation rapide du CFAL qui apportera de fait une amélioration significative du fonctionnement TER. Ils insistent sur la priorité à donner aux transports du quotidien et à la mise en œuvre d'un réseau de RER.

Ils sont favorables au scénario d'une gare en surface en raison de son moindre coût, de la nécessité d'une intégration urbaine qui entraînerait la requalification de deux grands boulevards lyonnais. Et surtout il permet l'indispensable préservation de la nappe phréatique. Ne sacrifions pas au « Dieu marchandise » un milliard et demi d'euros ! Ne sacrifions pas la sécurité de nos enfants et petits-enfants ! Faisons de l'enjeu climatique, de la réduction des risques, notre priorité.