



## ASTER

ASSOCIATION DE SAUVEGARDE DE L'ENVIRONNEMENT RURAL

77B LES PETITES BRUYERES

38440 BEAUVOIR DE MARC

Déjà 5 débats publics sur les contournements lyonnais depuis 1999 ! (voir tableau en pj) Quelques généralités :

1. Le cout de ces débats à répétition doit nous questionner.
2. Et on n'avance pas ! Bien au contraire, car on démonte avant de construire une nouvelle infrastructure. C'est le cas du tracé pour le CFAL. On a cessé d'entretenir et utiliser le CFAL qui passait dans l'ouest. Ce genre de pratique contribue à congestionner la métropole et construit des nœuds. Il en est de même pour la gestion des infrastructures autoroutières, on déclassé on verra après pour créer un contournement autoroutier...
3. Le mélange des sujets est problématique. En effet, un débat public en 1999 sur le contournement autoroutier à l'ouest s'est transformé en contournement ferroviaire à l'est. Aujourd'hui, ce débat public ne déroge pas à la règle de « Pandore » : certains estimant que c'est une opportunité de rouvrir un dossier qui passe mal celui du CFAL.

Nous prenons l'hypothèse que ce débat se limite à son cadre, c'est-à-dire réaménager le NFL pour permettre une augmentation de 40% de sa capacité ferroviaire, quelques remarques s'imposent :

1. Jamais, des études n'ont testé l'hypothèse de la gare de St Exupéry comme solution, bien que certains militent pour que le développement de saint Exupéry comme résolution au NFL soit intégrée au débat public. OR, cette solution au NFL n'en serait pas une dans la mesure où :
2. Le neuf ferroviaire lyonnais étant structurant pour le transport de voyageurs et de marchandises cela à tous les niveaux, il est important de ne pas mélanger les flux. Vouloir transformer la gare de Saint-Exupéry qui est une gare TGV en une gare de desserte régionale, locale entraînera un mélange des flux. Le TGV a vocation à relier rapidement les très grandes métropoles.
3. Le problème du nœud ferroviaire Lyonnais est à mettre en perspective avec les dessertes régionales, en particulier l'axe Lyon Saint-André le gaz Grenoble. La ponctualité, la qualité de service, le nombre de proposition sont du même registre. Car :
4. Le problème du NFL c'est aussi, celui de l'abandon de l'entretien du réseau permettant les flux pendulaires au niveau de la métropole lyonnaise.



Les propositions faites par la CNDP et la SNCF sont prometteuses :

1. L'ajout de deux nouvelles voies entre Saint-Clair et Guillotière (environ 10 km).
2. Le doublement de la ligne Saint-Fons et Grenay : mise à 4 voies par l'ajout de 2 nouvelles voies.
3. L'extension de la gare de la Part Dieu pour laquelle 2 scénarios ont été étudiés :

Scénario 1 - extension en surface, coût 2,2 milliards €

Scénario 2 - construction d'une nouvelle gare souterraine, coût 3,7 milliards €

Le scénario 1 nous semble le plus intéressant dans la mesure où son coût permettra de réaliser des investissements complémentaires sur les barreaux de la roue ferroviaire dont le centre est le NFL. Car des travaux sur ce seul point ne permettront pas de résoudre un problème dû au manque d'investissement et d'entretien depuis plusieurs décennies.

Cependant des aménagements techniques doivent et peuvent être rapidement mis en place :

1. Des trains voyageurs sur le modèle des TGV c'est-à-dire à 2 étages,
2. Des trains plus longs
3. Des cantons plus rapprochés cela pour permettre
4. Un cadencement plus efficace.
5. Donc, remettre à niveau le réseau, par exemple augmenter la puissance électrique.