

# Débat Public - Noeud ferroviaire

## lyonnais

### Contribution d'Yves Blein, député

### du Rhône

Vénissieux le 27 mai 2019

Député du Rhône, j'ai été comme mes autres collègues du département interviewé avant le lancement du débat public sur le noeud ferroviaire lyonnais. J'ai eu l'occasion de dire à la commission particulière combien j'accordais de l'importance à cette démarche et mes attentes afin que le plus grand nombre d'habitants puissent se saisir de la possibilité qui leur est offerte de s'exprimer. La période de contestation que nous avons pu connaître devait selon moi être l'occasion de présenter à nouveau les nombreuses instances de dialogue et de concertation qui existent déjà.

Parlementaire, je suis un usager intensif du train afin d'être présent à l'assemblée nationale chaque semaine en période de session. Les aller-retours Lyon Part-Dieu / Paris Gare de Lyon sont pour moi un trajet régulier que j'expérimente une à plusieurs fois par semaine. Je suis donc particulièrement sensible à la qualité de service de la ligne Lyon Paris.

Elu de la XIV<sup>e</sup> circonscription du Rhône, (Solaize, Feyzin, Corbas, Saint-Fons, Saint-Priest, Vénissieux), j'ai été particulièrement attentif aux enjeux proposés à la discussion par ce débat. Non seulement parce qu'une partie des travaux envisagés auront lieu sur les communes de la circonscription, mais aussi parce que ce territoire de l'agglomération est aussi concerné par un autre grand projet porté par le même maître d'ouvrage - le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise CFAL - et qu'il serait maladroit de ne pas réfléchir à l'un sans penser à l'autre.

Aussi, il n'était pas possible que je ne contribue pas directement à cette consultation.

## **Mon propos s'articulera en quatre points.**

1 / L'intervention de SNCF Réseau est indispensable pour régler les problèmes majeurs déjà identifiés et qui ne feront que s'amplifier avec l'avenir, mais aussi pour orienter les mobilités de manière plus respectueuse de l'environnement. Toutes les hypothèses doivent cependant être prises en compte.

2 / L'hypothèse d'une gare souterraine à la Part-Dieu aura des conséquences environnementales et impliquera une mobilisation budgétaire considérable et à ce jour incertaine. Si un tel effort était néanmoins soutenable, la question de son affectation devrait être posée notamment au regard des autres projets tels que le CFAL sud.

3 / La plupart des travaux envisagés se dérouleront en zone urbaine dense et seront accompagnés des dispositifs permettant la réduction des nuisances (visuelle, sonores, vibratoires). Cette exigence de respect de l'environnement immédiat devrait être identique tout au long des travaux envisagés, quand bien même il s'agit dans la traversée de Vénissieux et de Saint-Priest de zones aujourd'hui moins peuplées mais qui correspondent aux secteurs de développement de l'agglomération.

4 / Enfin, et dans le prolongement du point précédent, les travaux envisagés doivent prendre en compte les projets à long terme du développement urbain de la métropole et notamment de son plan de déplacement urbain (PDU) qui prévoit la réalisation d'une ligne de transport en commun forte (ligne A8) avec une inter-connection avec la gare de Vénissieux. Les traversées piétonnes et/ou automobiles du sillon ferré traversant cette ville gagneraient à être repensées et améliorées.

## 1 - Une intervention nécessaire

12 lignes de chemin de fer convergent aujourd'hui vers la ville de Lyon, formant ainsi le « noeud ferroviaire » le plus complexe et le plus emprunté de France : chaque jour, 1 200 trains de tous types, origines et destinations y circulent.

A l'horizon 2040, un million d'habitants supplémentaires sont attendus en Auvergne-Rhône-Alpes, essentiellement dans les grands centres urbains et leurs périphéries proches.

D'ici à 2050, l'augmentation des besoins de déplacement est estimée par SNCF Réseau à 100 % pour le trafic grandes lignes au départ et à destination de Lyon, à 60 % minimum pour le fret traversant la région et à 20 % pour les transports régionaux en région lyonnaise.

Alors que le noeud ferroviaire lyonnais est dorénavant et déjà saturé, c'est à un véritable défi qu'est confronté le maître d'ouvrage à l'origine de ce débat.

Car les projections de croissances démographiques et donc de besoins de mobilité seront sans aucun doute amplifiées par les décisions et orientations nationales.

Le projet de loi d'orientation des mobilités en discussion au Parlement ne fera en effet qu'amplifier le besoin en moyen de « transports du quotidien » pour favoriser le report modal et inciter à prendre davantage le train pour les trajets domicile-travail.

Parmi les objectifs de ce projet de loi figurent d'ailleurs de manière explicite le développement des mobilités plus durables et moins émissives ainsi que la désaturation des grands nœuds ferroviaires.

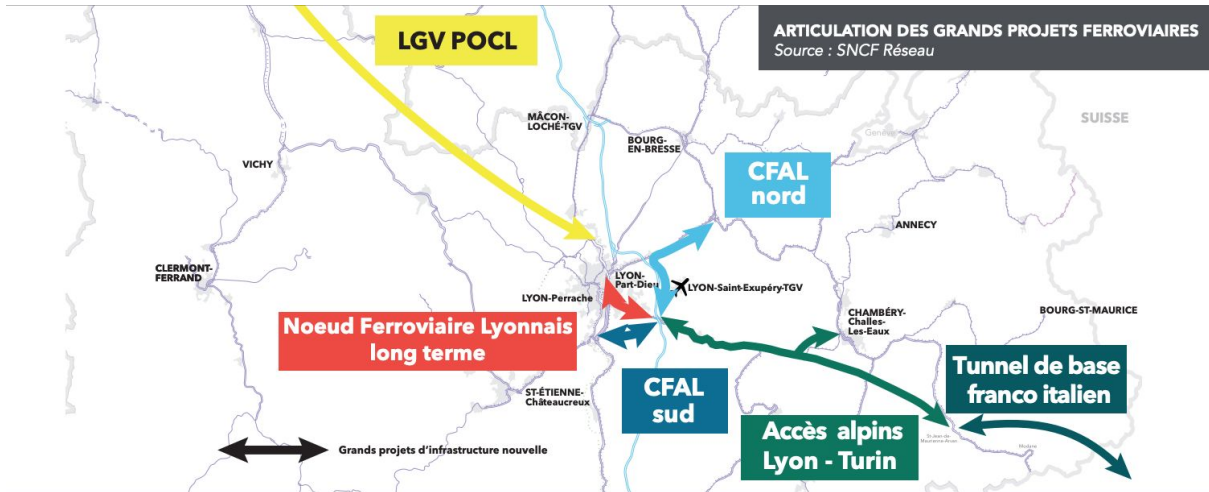
Aussi, et alors que le principe du débat public n'engage en rien le porteur du projet quant à sa réalisation, je souhaite insister ici sur l'absolue nécessité qu'aura Sncf Réseau à prendre rapidement les décisions à l'issue de celui-ci.

Les décisions permettant la résorption de la congestion du noeud ferroviaire et la mise à niveau pour absorber les circulations pour le prochain siècle doivent en effet être prises très rapidement afin d'engager les moyens financiers très en amont.

On a vu par le passé trop de débats publics non suivis d'engagement et une telle situation ne pourrait que porter atteinte au crédit de cette démarche.

Il est par ailleurs regrettable que ce débat ait été lancé alors que toutes les études nécessaires n'ont pas été menées à terme.

On sait que la métropole de Lyon dispose de trois grandes gares TGV : Lyon Part-Dieu, Lyon-Perrache et Lyon-Saint-Exupéry-TGV.



Si la gare de Lyon-Part-Dieu voit passer près de 32 millions de voyageurs par an, Saint-Exupéry-TGV, plafonne à moins de 2 millions de voyageurs par an et dispose de très grandes réserves foncières pour envisager son développement. Son attractivité s'est développée ces dernières années avec le service low-cost Ouigo mais elle reste à ce jour très largement sous utilisée.

L'idée d'une meilleure répartition des flux dans ces trois gares vient immédiatement à l'esprit alors que l'une d'entre elles s'avère saturée.

D'ailleurs, le maître d'ouvrage évoque explicitement ce point à la page 68 du dossier de présentation :

*[Illegible text, likely a scan of a document page with very low contrast or heavy noise.]*



## 2 - Gare souterraine et nouveau tracé du CFAL

Parmi les deux infrastructures nécessaires pour répondre à l'enjeu de la congestion du noeud ferroviaire lyonnais figure l'ajout d'au minimum deux voies supplémentaires à la gare de la Part-Dieu

Deux variantes sont envisagées pour la construction de ces deux voies supplémentaires en traversée de Lyon, sur environ 10 kilomètres entre Saint-Clair et Guillotière.

En surface avec desserte de deux voies à quai supplémentaires à Lyon Part-Dieu, ou en tunnel avec desserte d'une gare souterraine à réaliser.



Il me semble que la variante souterraine pose un certain nombre de problèmes qui devraient justifier son abandon.

Si la situation des entrées et sorties du tunnel ne semble pas poser de problème particulier, le dossier de présentation précise que la variante souterraine impliquera le passage dans la nappe phréatique.

Il n'y a aucun développement sur cet aspect environnemental alors que la question de l'alimentation en eau fait partie des enjeux à venir majeurs pour les grandes agglomérations.

En 2017, plus des deux tiers des nappes phréatiques Françaises affichent un niveau modérément bas à très bas, faute de recharge hivernale suffisante. Le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) prévoit d'ailleurs une baisse de 10 à 25 % de l'alimentation des nappes phréatiques à l'horizon 2045-2065.

La méconnaissance des conséquences de la réalisation d'un tunnel ferroviaire sur le comportement de la nappe phréatique alors que celle-ci sera sans doute sous tension à terme, rend difficile l'appréciation de la variante.

En revanche, il est beaucoup plus simple de porter un avis sur les conséquences budgétaires de ce projet puisque le différentiel entre les deux variantes est estimé à près de 2 milliards d'euros, la variante souterraine étant donc considérablement plus coûteuse que celle aérienne.

Il reste que si le maître d'ouvrage de ce projet présente ces deux variantes comme possible - alors qu'il en a écarté plusieurs autres au stade des pré-études - c'est bien qu'il estime qu'elles sont toutes deux budgétairement soutenables.

Les habitants du sud est lyonnais - dont je fais partie - ne manqueront alors pas de souligner que le même maître d'ouvrage a décidé du tracé du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise principalement en raison de contraintes budgétaires.

Le fuseau d'étude du CFAL Sud retenu s'étend de Mions à Feyzin en passant en partie sous le plateau des grande terres.

Les coûts annoncés par sncf réseau pour cet équipement sont chiffrés entre 1 et 1,12 milliard d'euros. Le tracé préconisé par les collectivités locales (mairies et métropole de Lyon) suivant la ligne LGV a été repoussé SNCF réseau en raison de son apparent surcoût (entre 2,4 à 2,8 milliards d'euros), sans que celui-ci ait été précisément chiffré.

Il est frappant de noter que le différentiel de coût entre les deux tracés du CFAL Sud correspond presque au surcoût de la variante souterraine pour la traversée de Lyon présenté dans le cadre du débat sur le noeud ferroviaire Lyonnais.

Dans ces conditions, et dans un contexte de crédits publics rares, il serait regrettable de ne pas engager un débat global sur ces deux chantiers nécessaires à l'agglomération lyonnaise mais dont la programmation s'étalera sur plusieurs décennies.

Il conviendrait, pour un budget consolidé, d'apprécier les coûts et les bénéfices globaux des variantes de ces deux chantiers majeurs.

Pour ma part, je ne peux m'empêcher de penser que les quelques conséquences négatives de la construction de deux voies supplémentaires en aérien pour la traversée de Lyon seraient de loin moins préjudiciables que le tracé court du CFAL qui va engendrer une dégradation certaine d'une zone agricole remembrée, irriguée et inscrite en patrimoine agricole protégé.

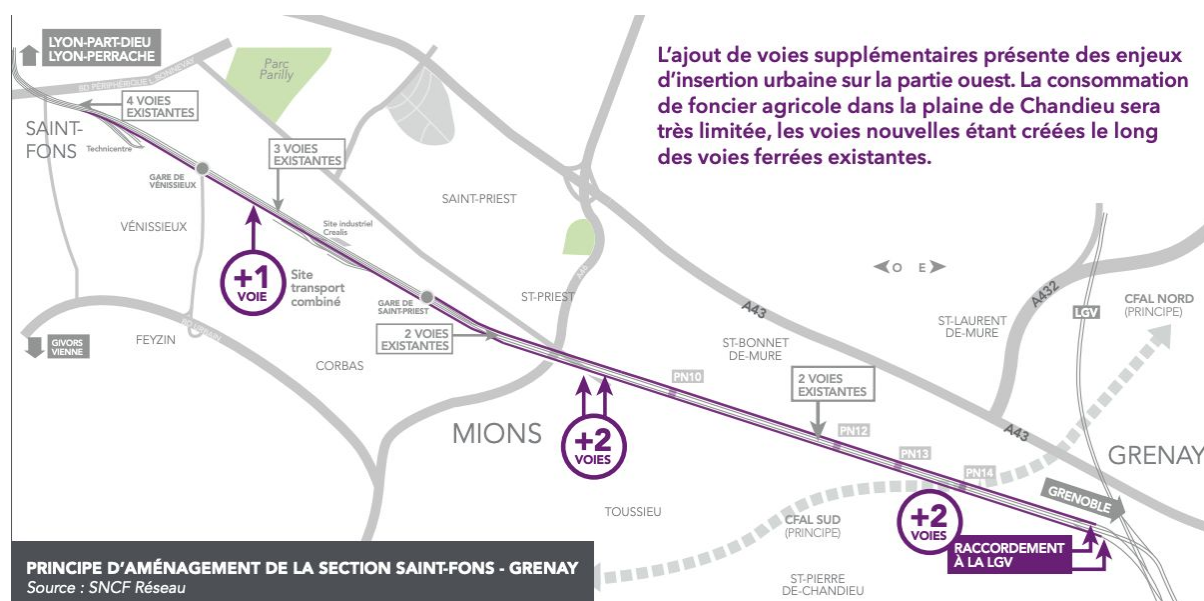
Les nuisances de trains de voyageurs passant au ralenti sur des voies neuves à proximité d'immeubles de bureau déjà concernés par un trafic ferroviaire ne seront jamais aussi importantes que celles induites par des trains de marchandises de 1,5 km de long circulant toutes les 4 minutes à proximité de zone pavillonnaire et traversant des zones de risques technologiques importants.

De ce fait, je me prononce clairement en faveur de la variante aérienne eu égard au fait que les crédits économisés permettraient le financement du tracé souhaité par les élus de la métropole de Lyon tel que rappelé dans la délibération du 9 février 2009 qui privilégie les options de passage en jumelage avec la LGV Méditerranée afin de ne pas multiplier les coupures dans le tissu urbain et dans les espaces agricoles.



### 3 - Minimiser les nuisances tout au long du trajet dès les premiers aménagements

Le projet soumis au débat public repose sur la construction de deux voies supplémentaires en traversée de Lyon, sur environ 10 kilomètres entre Saint-Clair et Guillotière d'une part, et d'autre part sur le passage à 4 voies la ligne Lyon-Grenoble sur la section entre Saint-Fons et Grenay.



Quelle que soit la variante retenue, les travaux entre Saint-Clair et Guillotière auront lieu sur des emprises de SNCF réseau inscrites en zone urbaine dense.

Sur cette traversée, il existe déjà de nombreux dispositifs permettant la réduction des nuisances (visuelles, sonores, vibratoires) et il est certain que les travaux envisagés s'accompagneront à nouveau d'aménagements de telle nature.

Cette exigence de respect de l'environnement immédiat devrait être identique tout au long des travaux envisagés, quand bien même il s'agit dans la traversée de Vénissieux et de Saint-Priest de zones aujourd'hui moins peuplées.

Si la majeure partie de la section Saint-Fons / Grenay est aujourd'hui constituée de zones industrielles ou d'activité, il est certain que l'évolution urbaine dynamique du Sud-Est de l'agglomération verra à terme s'implanter des logements et des commerces.

Aussi, et bien que le dossier de consultation l'évoque, il n'est pas inutile de souligner l'impérieuse nécessité pour le maître d'ouvrage de prévoir tous les équipements visant à réduire les nuisances pour des riverains qui sont encore à venir.

Murs anti-bruit, dispositif anti vibration, et même lorsque cela est possible, couverture des voies devraient être imaginés dès les travaux d'ajouts des deux voies supplémentaires.

En la matière, il est souvent plus économique d'engager ces travaux de protection très en amont, même si le nombre de personnes exposées aux nuisances est limité, plutôt que d'intervenir a posteriori, dans un environnement contraint et donc avec des coûts de travaux plus importants.

Une telle anticipation sera même vertueuse car elle stimulera le développement urbain et économique le long de la traversée ferroviaire des communes de Saint-Fons, Vénissieux et Saint-Priest. Il y a donc dans cette anticipation un jeu gagnant / gagnant pour l'ensemble des acteurs concernés.

## 4 - Préparer le développement urbain à venir

Le passage à 4 voies la ligne Lyon-Grenoble sur la section entre Saint-Fons et Grenay inscrit dans le projet soumis au débat public impactera directement la gare de Vénissieux.

C'est autour de cet équipement qu'une vaste réflexion baptisée "Wàæ æ^" a été lancée en 2015.

Les conclusions de cet exercice de prospective ont permis de démontrer % ~ ó | q̄ c . i . - ó à ^ Á à . ç ^ [ ] ] ^ i Á } Á ~ æ ç i Á à Á \* æ ^ Á à Á ~ æ ç . Á æ ^ Á } ^ Á c - Á f i c Á i à æ æ . Á G i i { ^ Á i à æ æ ^ Á o b & @ & c i æ ^ Á i i [ \* i æ { æ æ } Á i ^ } æ ó æ ] ~ æ ^ i Á q & ^ i ^ } c Á à ^ • • ^ i c Á à ^ Á & ^ Á ] f i ^ Á à q . & @ } \* ^ • Á ~ æ & } • æ ^ Á i q̄ } ^ Á à ^ • Á ° ] [ i c • Á à q̄ } d . . ø Á à Á | q̄ \* [ [ { . . i æ æ } + É Á

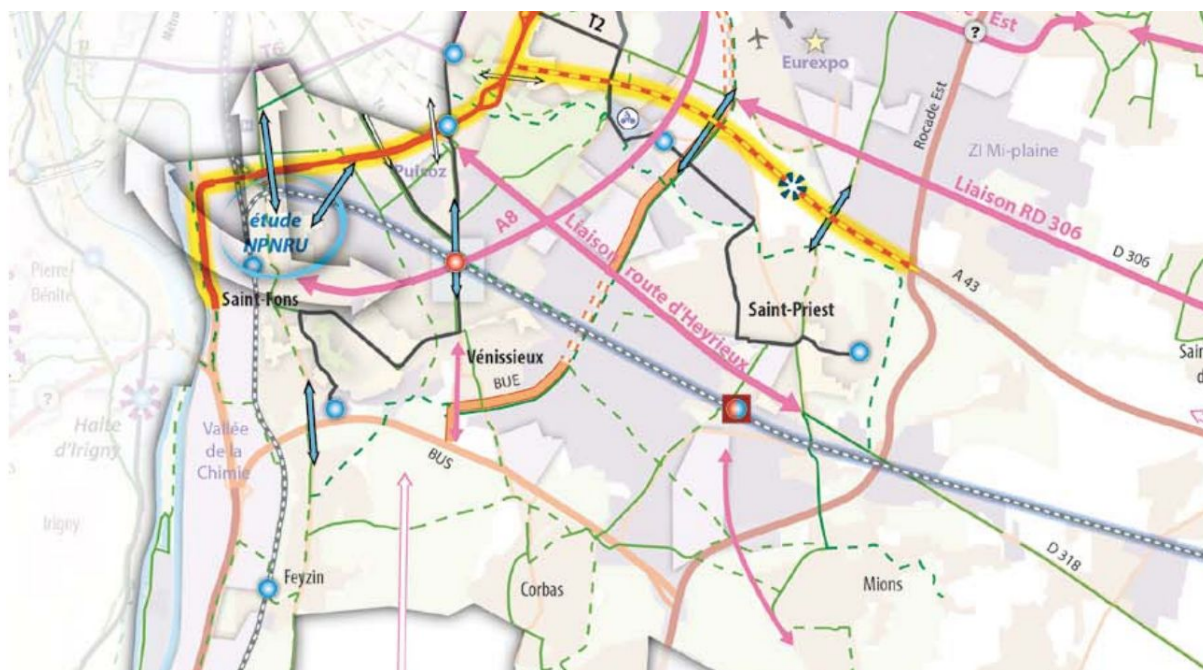


Si le potentiel de développement urbain autour de la gare de Vénissieux est aujourd'hui toujours aussi important, il n'est pas certain que les sites envisagés à l'époque de cette réflexion soient toujours les mieux adaptés.

Les tènements situés à l'Est du boulevard Ambroise Croizat sont bien disponibles et pourraient accueillir les projets imaginés à l'époque de la réflexion Urbagare.

Pourtant, force est de constater que c'est plutôt à l'Ouest de ce boulevard que les mutations et les enjeux se situent désormais.

La lecture croisée du plan de déplacement urbain 2017-2030 (PDU) récemment adopté par l'autorité organisatrice des transports, le Sytral et du Plan Local d'Urbanisme et de l'habitat adopté par la métropole permet en effet d'identifier sur la commune de Vénissieux des besoins en termes d'infrastructure et d'aménagements urbains.



Le plan de déplacement urbain 2017-2030 évoque par exemple la nécessité d'une ligne de transport en commun structurante (ligne A8) raccordant en rocade les communes de Saint-Fons, Vénissieux, Saint-Priest jusqu'à Vaulx en Velin.

Une telle ligne dont le principe du tracé passe par l'avenue de la République nécessite une interconnection avec la station de métro Gare de Vénissieux comme l'indiquent l'ensemble des schémas du PDU.

