



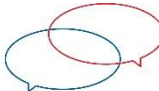
Débat public sur l'aménagement du nœud ferroviaire lyonnais

-

Analyse des résultats du questionnaire en ligne

**Eclectic
Experience**

Donner du sens
à la participation


cndp Commission nationale
du débat public

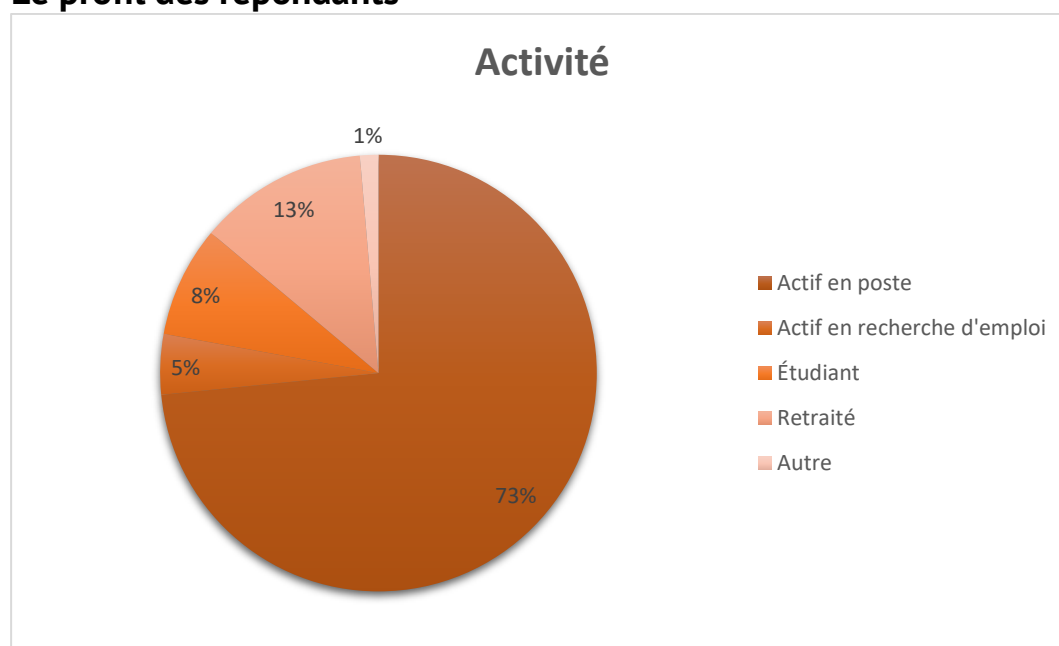
Ce document présente une analyse des 3336 réponses au questionnaire proposé sur le site du débat public sur l'aménagement du nœud ferroviaire lyonnais (NFL). Le questionnaire numérique a été diffusé du 20 mai au 30 juin 2019. Il était accessible sur le site du débat et via les réseaux sociaux.

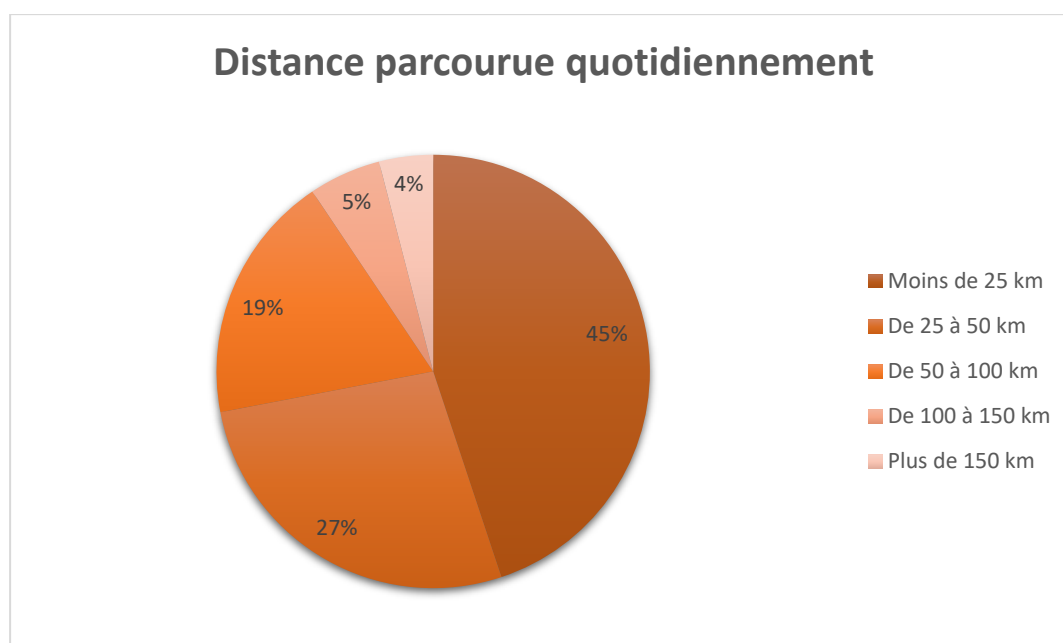
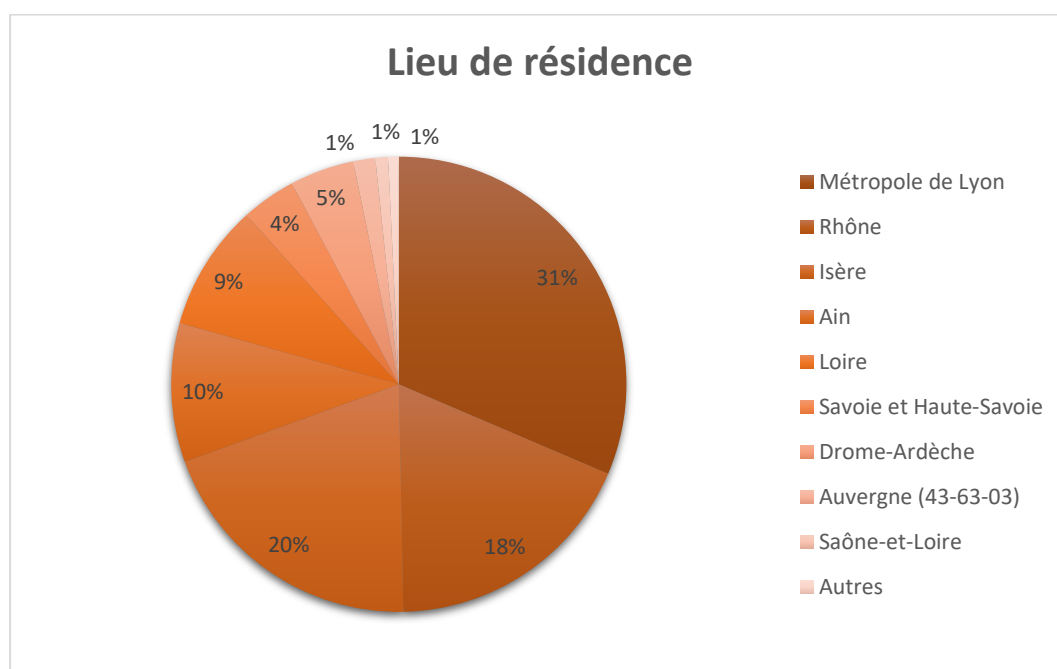
Les résultats de ce questionnaire sont disponibles en open data et accessibles sur le [site du débat](#).

Les enseignements du questionnaire peuvent se résumer comme suit :

- 1) Les répondants sont très majoritairement des actifs. Ils s'inscrivent principalement dans une zone "métropole lyonnaise / Rhône / Isère", et parcourent chaque jour une distance limitée (<50km pour la plupart).
- 2) La voiture seule est le mode le plus utilisé par les répondants. Si le train et les transports collectifs urbains s'avèrent néanmoins très utilisés, c'est le plus souvent en association avec un autre mode (voiture ou modes doux tels que vélo ou marche, notamment).
- 3) 41% des usagers déclarent prendre le train moins d'une fois par mois. À l'inverse, ils sont 26% à l'emprunter quasi-quotidiennement. Les usages plus occasionnels (une fois par semaine, une fois par mois) sont minoritaires, quoique significatifs.
- 4) Les conditions prioritaires sous lesquelles les répondants envisageraient d'emprunter davantage le train sont en premier lieu une meilleure fréquence, ainsi qu'une fiabilité des horaires accrue et de meilleurs tarifs.
- 5) Les scénarios de passage en souterrain et en surface trouvent tous deux leurs partisans et leurs détracteurs. Chacun fonde son avis sur un même arbitrage qui apparaît crucial entre coût du projet et limitation des nuisances.

Le profil des répondants

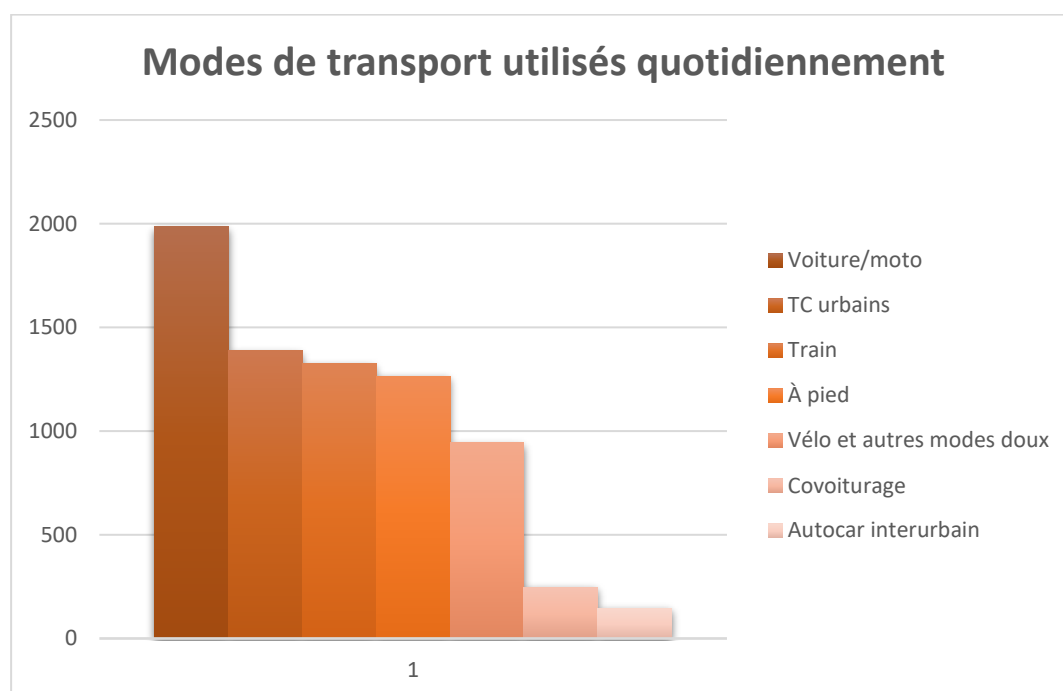




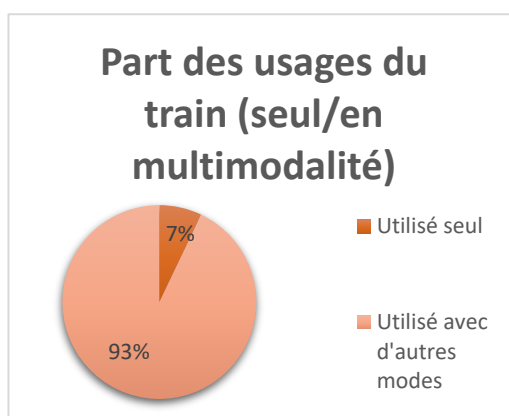
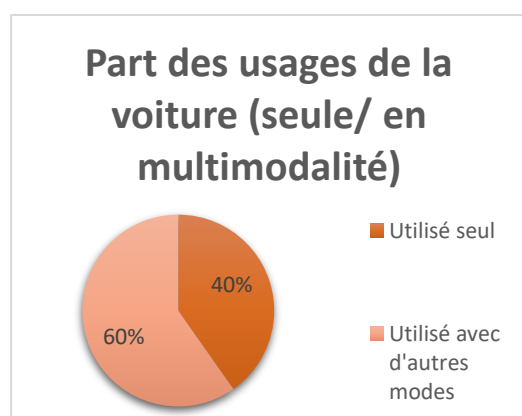
Les personnes ayant répondu au questionnaire sont en très grande majorité des actifs, provenant majoritairement d'une zone constituée de la métropole lyonnaise, du reste du Rhône et de l'Isère. Les régions les plus denses, donc, qui expliquent sans doute que les participants fassent état de déplacements quotidiens plutôt courts (moins de 50 km pour plus des deux-tiers d'entre eux).

Les modes utilisés

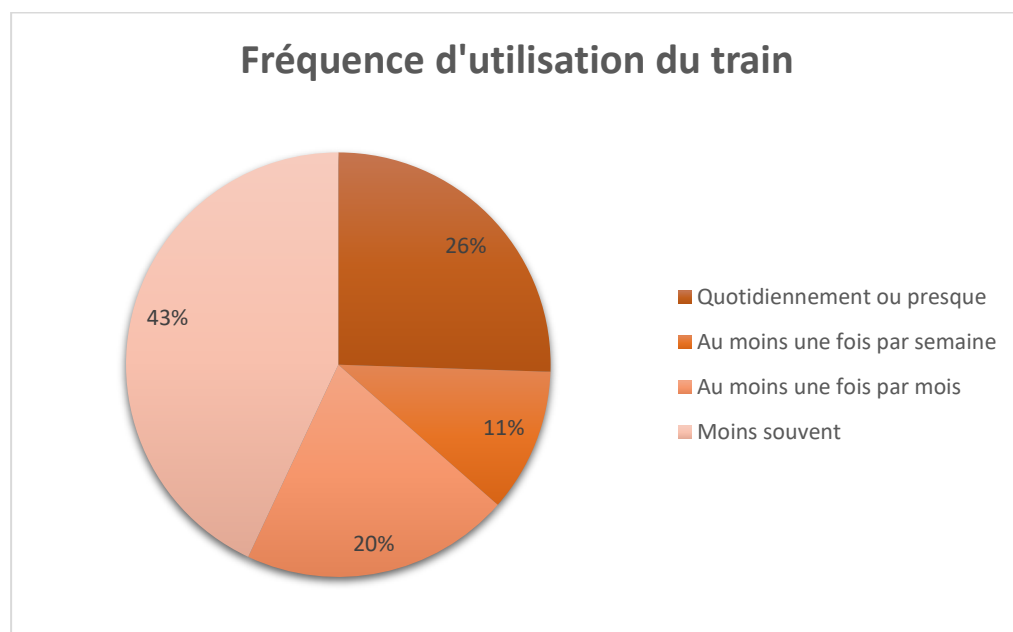
Hormis le covoiturage et l'autocar interurbain, les répondants utilisent une certaine diversité de modes de transports. Si la voiture individuelle est la réponse la plus fréquemment apportée, les transports en commun (train et transports collectifs urbains) et les modes doux (marche et vélo/trottinette) représentent une part significative des déplacements. Dans l'analyse qui suit, nous prendrons arbitrairement le parti d'assimiler la catégorie "voiture/moto" à des déplacements en voiture, et la catégorie "vélo et autres modes doux" à des déplacements à vélo (même si une analyse plus poussée méritera d'être entreprise dans le futur, détaillant notamment l'usage du Vélo'V et celui, en plein essor, des trottinettes électriques).



Il est intéressant de noter que 40 % des usagers de la voiture déclarent n'utiliser que ce mode de transport. A l'inverse, l'immense majorité des usagers du train y associe un autre mode (voiture, transports en commun urbains, modes doux...)



L'usage du train : accroître la fréquence et la fiabilité, rendre les tarifs plus accessibles.



Le train apparaît comme un mode utilisé soit très rarement, soit très régulièrement. En effet, les usages plus occasionnels (une fois par semaine ou par mois) constituent les réponses les plus minoritaires, sans être négligeables cependant.

Une question ouverte proposait aux répondants de préciser les raisons de leur choix de mode de transport et, éventuellement, les raisons qui pourraient les amener à en changer. Si le train ou les modes doux sont parfois préférés par conviction écologique, il ressort de ces réponses que l'arbitrage train/voiture résulte avant tout de contraintes diverses. Un couple explique ainsi : « *Pour des raisons écologiques et financières, nous n'avons pas de voiture. Nous faisons tous nos déplacements à pied ou si nécessaire en transport en commun. Nous aimerions, comme beaucoup qui n'avons pas de voiture, pouvoir étendre nos déplacements grâce à des lignes desservant des gares "oubliées"...* »

L'absence de gare facilement accessible est en effet souvent citée comme frein à l'usage du train, d'autant plus regrettable que des lignes existaient et ont été supprimées :

« *Je n'ai pas choisi d'utiliser une voiture, ce choix m'a été imposé par la suppression de l'arrêt en gare de mon village sur la ligne Lyon - Paray le Monial. Très peu de trains sur cette ligne et pas de correspondance en autocar avec la gare la plus proche. Le train passe toujours mais ne s'arrête plus. Vive l'écologie !* »

Une grande partie des participants a pu comparer les différents modes de transports, et en ont tiré des conclusions différentes en fonction notamment des temps de trajet. Pour ceux ayant la

possibilité d'effectuer des trajets directs ou quasi-directs en train, celui-ci surpasse la voiture compte tenu des encombrements routiers (« *J'ai choisi ce mode de déplacement car c'est le plus économique, écologique et rapide en heure de pointe pour accéder au centre de Lyon pour aller travailler.* »).

Dès que le nombre de correspondances, augmente, en revanche, l'usage du train nécessite plus de conviction (« *Je prends les transports en commun et le train pour réduire le plus drastiquement possible mon impact carbone. Au prix d'une perte de temps de 30-45 minutes par jour...* »). Pour certains, il devient même impossible :

« Je ne prends pas le train car le trajet serait beaucoup trop long (2h /trajet, contre 30min en voiture, étant obligé de remonter sur Lyon pour redescendre sur St Fons, pas de desserte directe) : il y a également les problèmes fréquents de retards SNCF, les trains sont également blindés en période de pointe ce qui oblige à voyager debout... J'ai choisi le covoiturage avec ma collègue de bureau qui habite à 5km de chez moi. Si le trajet en train s'améliore, je réfléchirais certainement à utiliser ce mode de transport. »

À noter que des usagers différencient le temps de conduite automobile et celui passé dans le train, qui peut être occupé à d'autres activités (« *Le train me permet de travailler pendant 2 fois 35 min plutôt que de conduire.* »)

Le coût est également un facteur d'arbitrage entre les modes de transport. Lui aussi aboutit à des choix différents, comme l'illustrent ces deux avis :

« Allers retours Grenoble Lyon en covoiturage, je pourrais prendre le train mais cela représenterait une hausse de plus de 20% de mon budget transports, dommage car c'est bien moins d'organisation et bien plus pratique en train. »

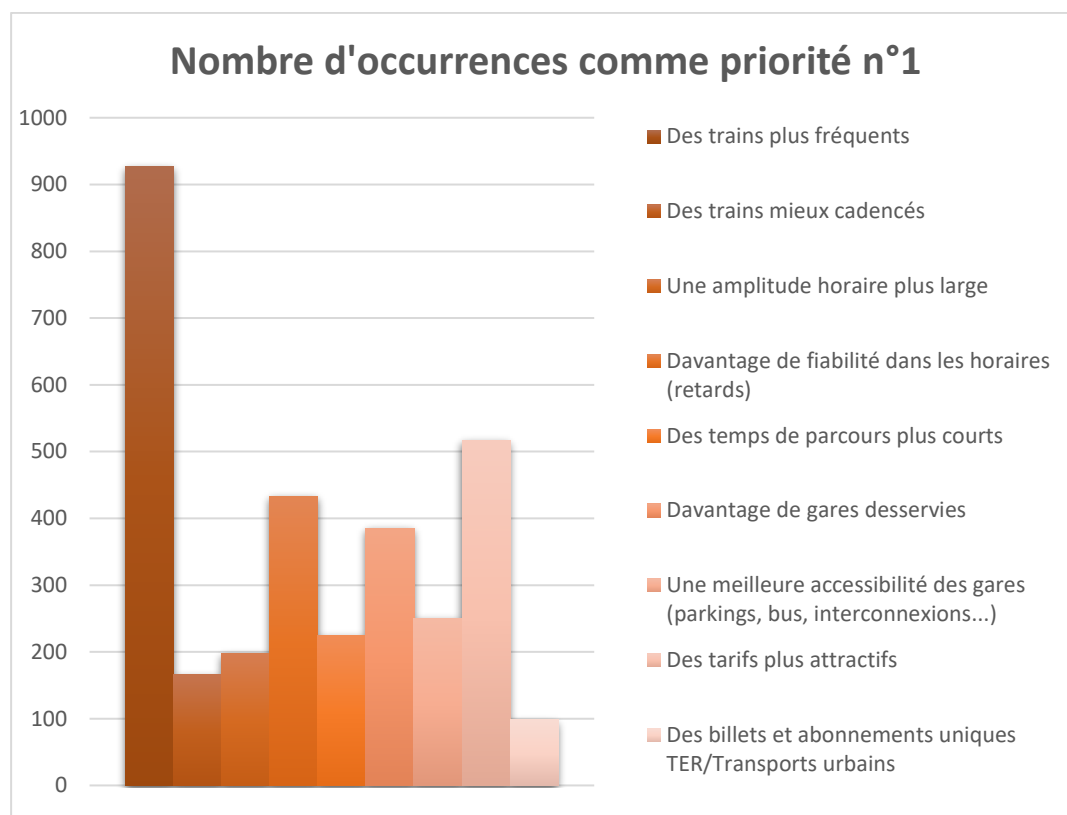
« Le train me permet de me rendre à mon travail sur Lyon depuis l'Isère en évitant les embouteillages. Les frais de transport sont également pris en charge à hauteur de 50% par mon employeur. »

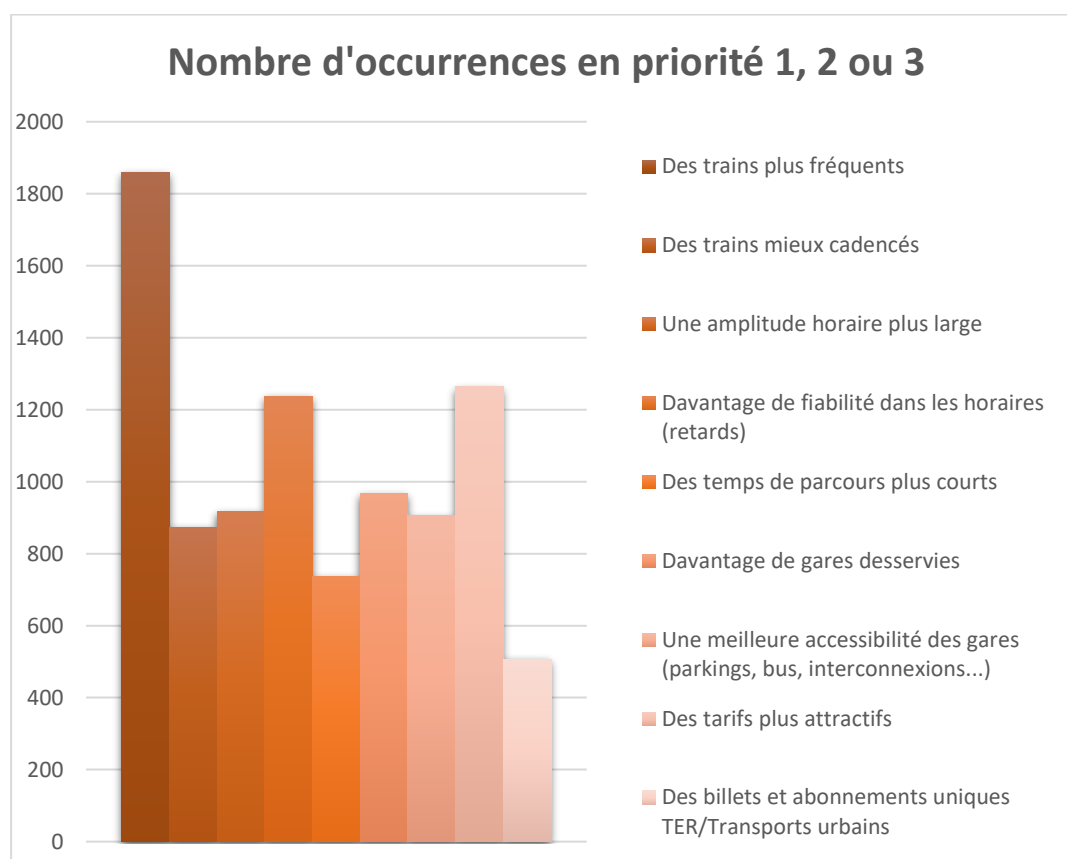
Enfin, la souplesse d'utilisation de la voiture apparaît comme un atout indispensable aux salariés dépourvus d'horaires de travail « classiques ». Plusieurs d'entre eux déplorent d'ailleurs l'absence d'une offre adaptée :

« J'ai regardé la possibilité d'utiliser le train, mais cela fait plus que doubler mon temps de trajet : de 25-30 min à 1h. En outre, les horaires existants (fréquence limitée / correspondances problématiques) imposent une régularité des horaires difficilement compatible avec mon emploi. »

Consistant à définir, par ordre de priorité, les conditions auxquelles le répondant pourrait davantage envisager de prendre le train, la question suivante a livré de premiers enseignements intéressants : **fréquence des trains d'abord, tarifs et fiabilité ensuite,**

représentent ainsi très nettement les trois conditions principales qui pourraient amener les répondants à emprunter davantage le train.





La fréquence des trains s'impose nettement comme l'attente principale des répondants. Il s'agit à la fois de la réponse la plus citée, et de celle la plus fréquemment classée comme priorité n°1.

Deux autres conditions viennent ensuite, à commencer par la question tarifaire.

La majeure partie des répondants classent en effet le fait de disposer d'un tarif accessible comme l'une des principales raisons qui pourraient leur faire envisager de prendre le train. L'autre élément saillant de ces réponses réside dans la fiabilité des horaires : légèrement moins citée que les tarifs, cette condition est en revanche classée à un très haut niveau de priorité.

Dans les questions ouvertes, on constate que les critiques actuelles liées à la fiabilité concernent non seulement les retards, mais aussi voire surtout les trains annulés de manière imprévue :

"Le problème majeur et qui fait encore renoncer à beaucoup de gens de prendre le train, à mon sens, reste celui des retards mais surtout de la suppression de certains trains TER, sans annonce et sans explication, sans excuse ni mesure prise pour aider les voyageurs à trouver une solution. "

La desserte des gares représente une demande plus "clivée" : ceux qui réclament un plus grand nombre de gares desservies placent le plus souvent ce critère en priorité n°1, mais nombreux

sont également les répondants à le considérer comme tout à fait accessoire, voire à ne pas le citer du tout. On peut en effet supposer que les usagers habitant à proximité d'une gare sont déjà satisfaits sur ce point, et portent leur attention sur les autres problèmes qu'ils peuvent déjà "expérimenter" au quotidien.

Un participant explique ainsi : *"Il y a une ligne de train désaffectée avec une ancienne gare à 5mn à pied de chez moi et une gare en activité à côté de mon travail. La réouverture de la ligne ou sa transformation en voie verte (j'ai un vélo électrique) me permettrait d'avoir des déplacements plus respectueux de l'environnement."*

Viennent ensuite trois critères moyennement soutenus :

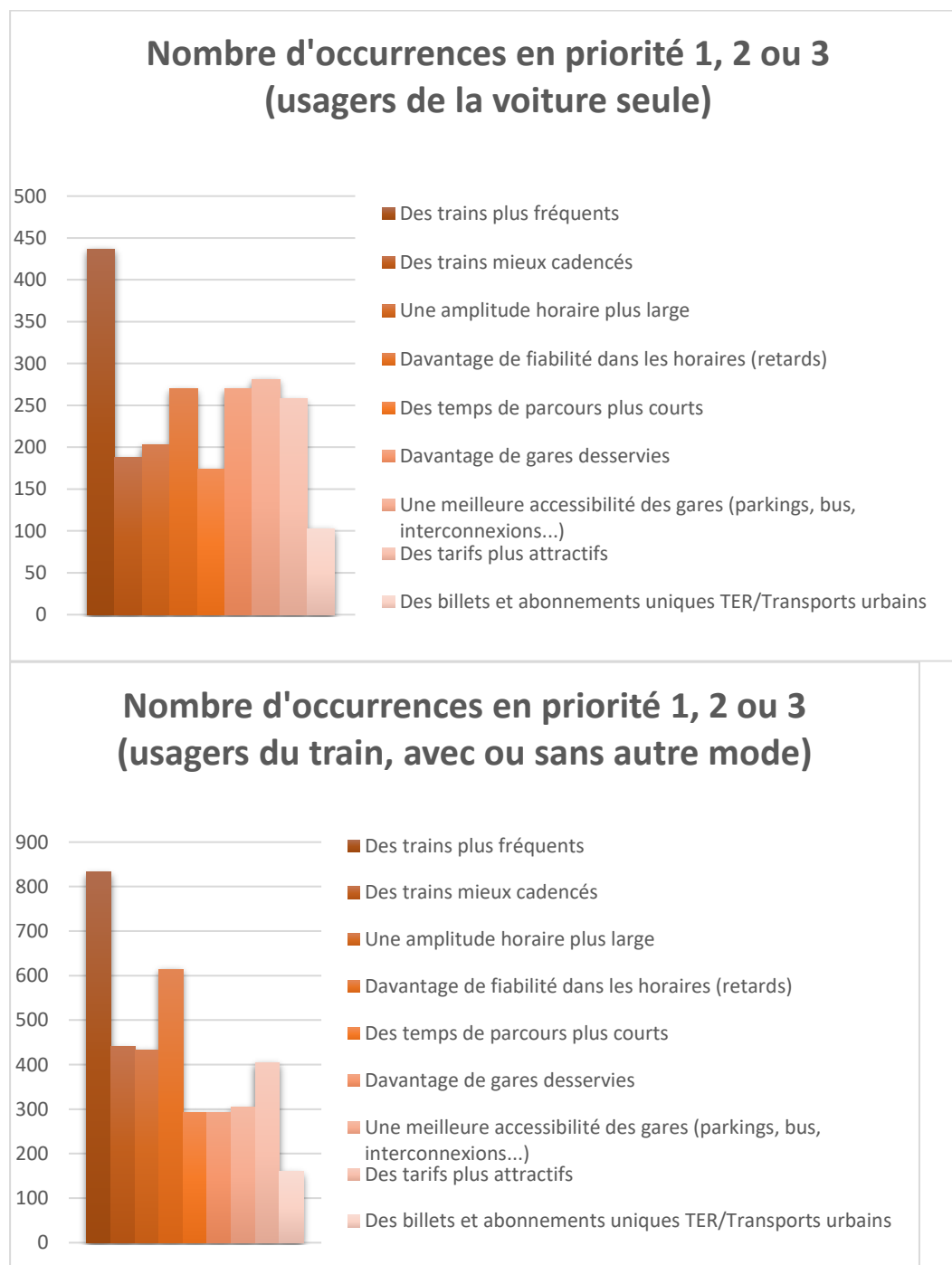
- l'accessibilité des gares (parkings, interconnexions...) paraît un critère relativement important, (souvent cité en priorité 2 ou 3) mais très peu défini comme condition n°1 à l'usage du train ;
- sans aller jusqu'à parler de désintérêt, l'amplitude horaire des trains ne semble une condition prépondérante ni en nombre de citations ni en ordre de priorité ;
- enfin, le cadencement des trains semble représenter une priorité assez importante pour ceux qui le citent, mais ceux-ci sont relativement peu nombreux et, de surcroît, ne la définissent quasiment jamais comme condition n°1.

Enfin, sont citées les deux dernières conditions, que les répondants semblent s'accorder à juger beaucoup plus accessoires : la réduction des temps de parcours est à la fois peu citée et souvent définie comme une priorité faible, tandis que l'établissement d'un abonnement ou d'un billet unique s'avère, de loin, la proposition qui recueille le moins d'intérêt.

Usagers de la voiture : le nombre des gares et leur accessibilité, des critères importants pour "passer au train".

Une analyse plus fine consiste à comparer les réponses des usagers du train avec celles des répondants utilisant exclusivement leur voiture. Premier enseignement marquant : dans tous les cas la fréquence des trains reste l'attente considérée comme prioritaire, et de loin. En revanche, chez les usagers de la voiture, deux critères apparaissent surreprésentés : l'accessibilité des gares et le nombre de gares desservies.

Les usagers du train placent quant à eux assez nettement la fiabilité du service comme priorité n°2, devant la réduction des tarifs.



Autour de Lyon : davantage de dessertes réclamées (dont Saint-Exupéry), mais aussi le souhait de correspondances maintenues à la Part-Dieu

Les multiples propositions concernant la desserte de Lyon ont toutes reçu l'assentiment des répondants, dans des proportions variables toutefois. La nécessité du train comme alternative à la voiture apparaît ainsi très consensuelle.

À 85%, les répondants se déclarent "plutôt d'accord" ou "tout à fait d'accord" avec le fait de relier les principales villes de la région à l'aéroport Saint-Exupéry. D'ailleurs, il s'agit d'une exigence que l'on retrouve assez fréquemment dans les questions ouvertes où, par ailleurs, la navette Rhône-Express est souvent décriée, pour son tarif notamment (*"St-Exupéry doit être desservi en TER pour permettre d'éviter l'usage de la voiture pour les gens qui vont à l'aéroport. Le Rhone express est ruineux."*)

Certains répondants sont néanmoins dubitatifs à l'idée d'une desserte intensifiée de l'aéroport, qui signifierait aussi un développement du trafic aérien (*"Je ne vois pas pourquoi Saint-Exupéry est autant cité par certains comme une gare qui devrait prendre de l'importance : il n'y a rien, à part l'aéroport et la gare tgv et les champs de patates. Si l'idée est de rendre l'avion plus attractif, alors développons cette gare, mais alors on est complètement à contre-courant..."*) En revanche, la question du partage des circulations entre Part-Dieu et Saint-Exupéry divise bien plus les répondants. C'est notamment sur ce sujet que l'on trouve les plus grandes divergences entre les répondants habitant la métropole (qui soutiennent peu la proposition) et ceux de l'extérieur (qui approuvent bien plus l'idée d'un partage des circulations).

Très soutenue également (79%), la proposition selon laquelle les trains devraient desservir davantage de gares connectées au réseau TCL. Pourtant, une majorité de répondants se prononce dans le même temps en faveur de propositions qui pourraient sembler contradictoires : partager les trafics entre la Part-Dieu et Perrache (69% tout à fait ou plutôt d'accord), et trouver toutes les correspondances à la Part-Dieu. Cette dernière proposition est toutefois celle qui suscite le plus de désaccord, avec ici aussi une différence assez significative dans les réponses des habitants de la métropole et hors métropole (ces derniers soutenant davantage la proposition).

Enfin, 72% des répondants estiment qu'un contournement ferroviaire pour les marchandises est souhaitable ou nécessaire.

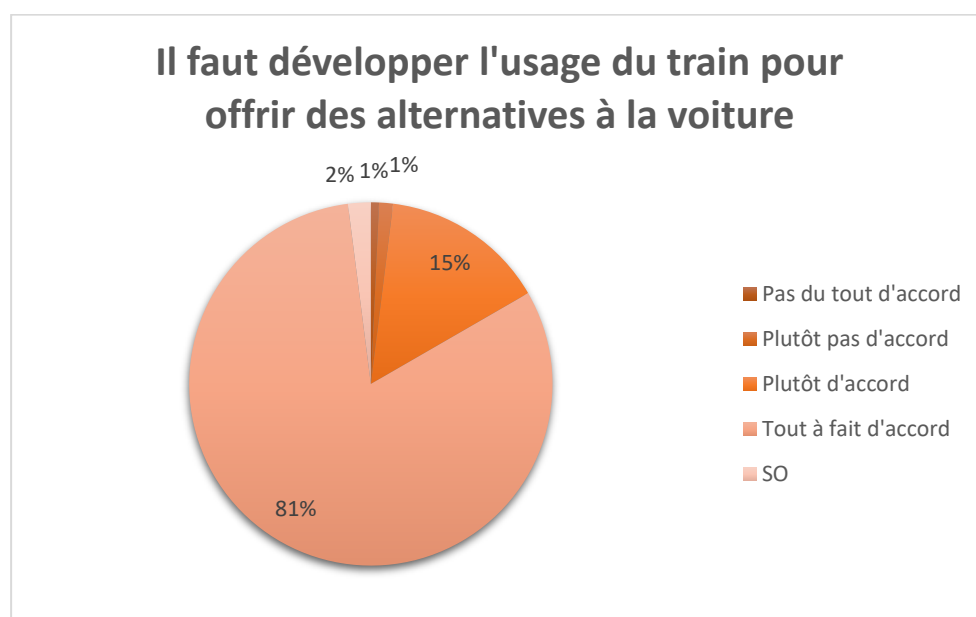
En tout cas, les répondants convergent vers la nécessité d'établir un « RER à la Lyonnaise », dont les ramifications s'étendraient bien au-delà de la métropole. Les avis suivants témoignent de ces demandes très présentes dans les réponses aux questions ouvertes :

« Il faut utiliser toutes les capacités du réseau actuel notamment les 3 gares principales Perrache, Part-Dieu et Saint-Exupéry, mais également les gares en interconnexion avec le réseau urbain des TC. Nous avons besoin de plus de TER, Ils ne doivent pas être uniquement développés pour accompagner la demande liée aux évolutions de l'urbanisation. L'offre TER doit comporter un saut qualitatif et quantitatif pour aboutir à un véritable service RER pour susciter le report modal tant nécessaire à la santé de la population et à la qualité de vie. »

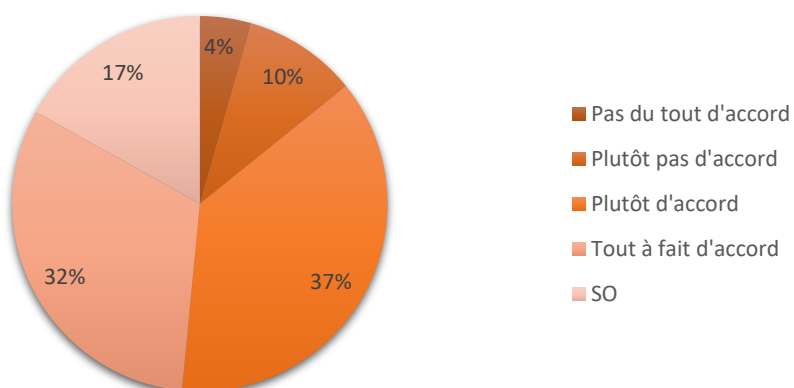
« On n'imaginerait pas un RER parisien se contenant de desservir Chatelet. »

Certains suggèrent par ailleurs que cette problématique ne tient pas tant à une question de transports qu'à une vision globale de l'aménagement du territoire :

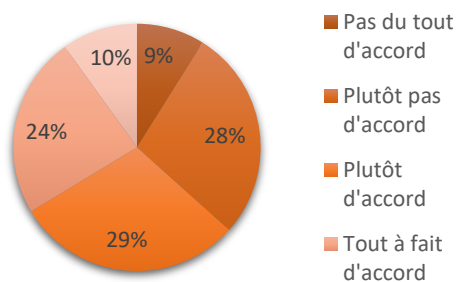
« Penser à l'aménagement du territoire en ne concentrant pas tout dans la Métropole. Favoriser l'activité économique et sociale de façon mieux répartie sur le territoire limiterait le coût, la pollution, la longueur des trajets quotidiens. In fine, une meilleure qualité de vie. »



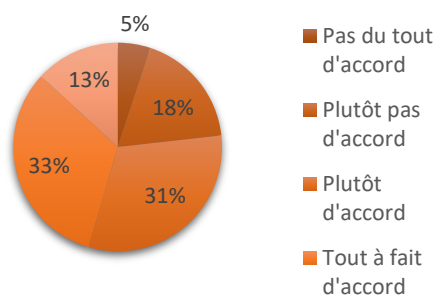
Il faut partager les trafics TER entre Lyon Part-Dieu et Lyon-Perrache



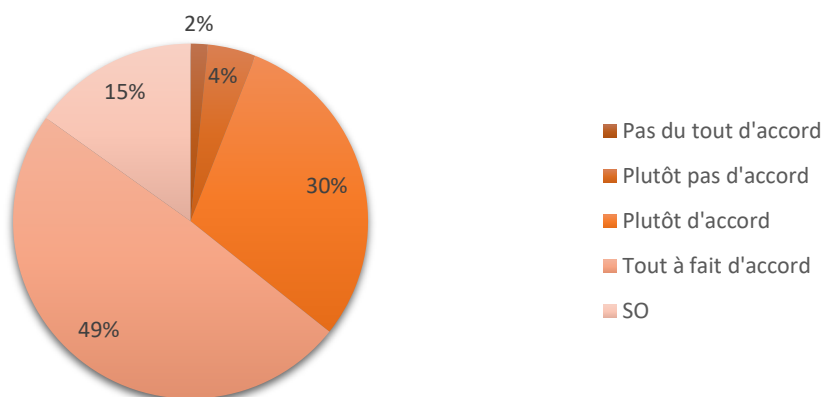
Il faut pouvoir trouver toutes les correspondances à Lyon Part-Dieu (habitants métropole)



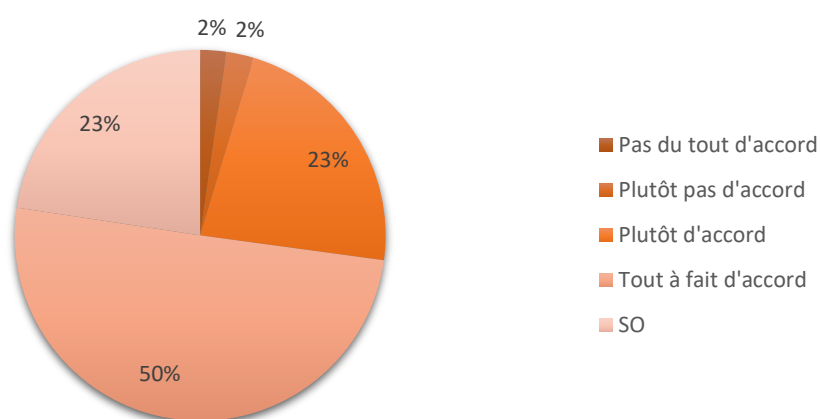
Il faut pouvoir trouver toutes les correspondances à Lyon Part-Dieu (habitants hors métropole)



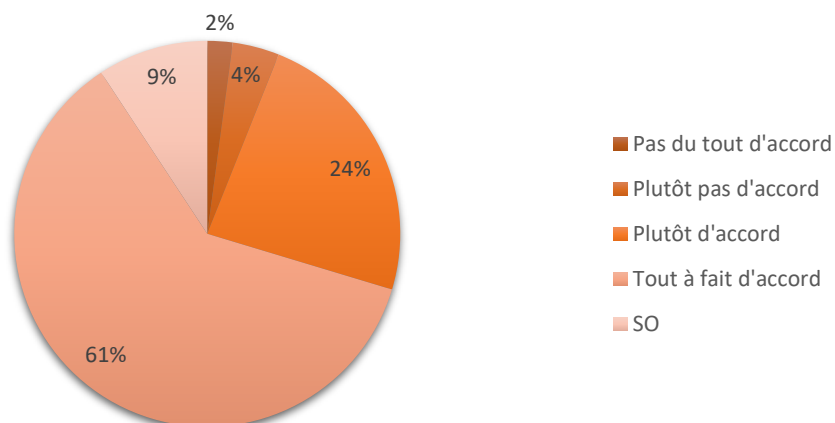
Davantage de trains doivent desservir d'autres gares connectées au réseau TCL



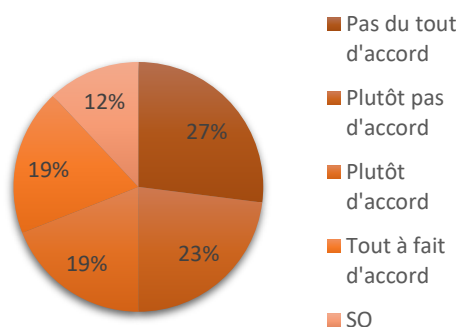
Un contournement ferroviaire pour les marchandises est souhaitable ou nécessaire



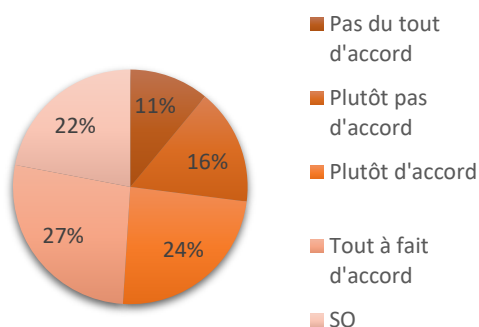
Des TER doivent relier les principales villes de la région à Saint-Exupéry



Il faut partager les trafics TGV entre les gares de Lyon Part-Dieu et de Saint-Exupéry (habitants métropole)

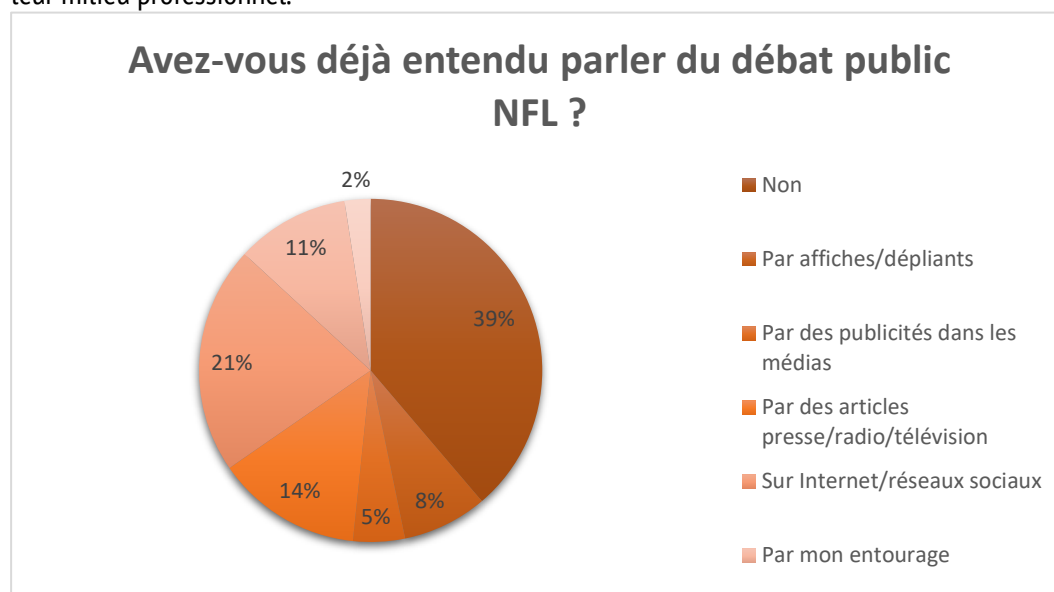


Il faut partager les trafics TGV entre les gares de Lyon Part-Dieu et de Saint-Exupéry (habitants hors métropole)



Le questionnaire, premier contact avec le débat public

Environ la moitié des répondants n'avait pas entendu parler du débat public avant de remplir ce questionnaire. Pour les autres, internet et les réseaux sociaux principalement, la presse et le bouche-à-oreille dans une moindre mesure, sont les principaux vecteurs d'informations. Dans la catégorie "autre", on trouve un nombre significatif de personnes ayant eu vent du débat dans leur milieu professionnel.



Surface ou souterrain, un arbitrage qui divise

Deux questions ouvertes portaient sur les options de création de nouvelles capacités ferroviaires en souterrain d'une part, en surface d'autre part. À noter que de nombreux participants ont tenu à s'abstenir de répondre, ce sujet réclamant selon eux des informations plus détaillées.

Pour la plupart des répondants, le choix entre surface ou souterrain se pose comme un arbitrage entre coût et nuisance. Deux positions émergent assez naturellement : l'une reconnaît un coût élevé mais qui se justifie eu égard aux nuisances jugées insupportables du passage en surface ; l'opposée considère au contraire ces nuisances maîtrisables et en tout cas acceptables au regard d'un coût considéré comme démesuré. Un troisième ensemble se déclare plutôt favorable au passage en surface, à la seule condition que les impacts restent acceptables, faute de quoi le souterrain serait nécessaire.

D'autres positions, enfin, sont exprimées de manière plus minoritaire mais non négligeable. L'une refuse toute extension des capacités, que ce soit en surface ou sous terre. D'autres refusent d'envisager le train sous l'angle d'une nuisance, et déclarent que ce mode de transport a toute sa place en surface, où il peut être agréable à la fois pour les usagers que pour les riverains.

De manière plus détaillée, les partisans du passage en souterrain fondent leur opinion avant tout sur l'évitement des impacts que présenterait un passage aérien. L'effet de coupure urbaine, le bruit, la pollution, le risque d'accidents, l'impact paysager, sont présentés comme des effets négatifs à éviter à tout prix. Certains s'étonnent même que, s'agissant d'une zone urbaine, une traversée aérienne puisse être ne serait-ce qu'imaginée. ("*« Il n'y a pas de place en surface sans dénaturer toute la ville et créer d'énormes nuisances autour de cette voie. Le quartier de part dieu est en passe d'être complètement occupé par des bureaux et des logements, on ne va pas faire passer les voies les unes par dessus les autres. Toutes les lignes aériennes créent des nuisances démesurées qui dévalorisent la ville et amènent son lot de problèmes connexes »*") Certains rappellent le prix élevé du foncier, qui justifie sa préservation pour d'autres usages. Un tunnel amènerait moins d'expropriations et consommerait moins d'emprises en surface.

Pour autant, d'autres participants soulignent des impacts négatifs d'un passage en souterrain, qui rendent pour certains d'entre eux cette solution inenvisageable. Son coût, bien sûr, est jugé trop important par plusieurs répondants, plusieurs d'entre eux estimant qu'une telle somme serait mieux utilisée en la réaffectant aux transports en commun de toute la région ("*Non, la version souterraine est deux fois plus chère que la réalisation en surface, et d'autres investissements sont nécessaires pour le transport ferroviaire dans la région (Ex.: Grenoble-Gap, Lyon-Clermont, Lyon-St Etienne-Le Puy, etc.)*")

D'autres s'interrogent sur la faisabilité technique et les risques d'un tel chantier, eu égard notamment à la présence d'une importante nappe phréatique. Ils s'inquiètent non seulement du manque de réalisme de cette solution, mais également des dérives de coût, fréquentes dans le cas de tels projets souterrains.

Enfin, des répondants rappellent que la solution souterraine manque de souplesse, comparée aux multiples interconnexions que permettent des lignes de surface.

Le passage en surface recueille la préférence des participants qui jugent le tunnel trop coûteux par rapport à ses bienfaits réels. Surtout, selon eux, son coût moindre fait du passage en surface la seule solution réaliste à une échéance raisonnable. ("*Le coût 2 fois plus élevé du scénario souterrain en rend la réalisation d'autant plus incertaine, or il y a urgence à augmenter la capacité ferroviaire.*")

Reste la question des nuisances et impacts. Pour certains, ceux-ci seraient limités, puisque les voies doubleraient des axes existants. Cette position n'est cependant pas la plus répandue. Si des opposants au passage en surface jugent ces nuisances insurmontables et inacceptables, les partisans de cette solution jugent possible de les maîtriser, et en font une condition impérative. De l'avis général, quoique moins coûteux, le passage en surface ne pourra pas être une solution au rabais.

L'effet de coupure urbaine devra être résolu, en permettant de nombreux passages pour piétons et vélos. Les solutions de tranchée couverte, de "tube en surface" ou de viaduc, à l'exemple d'autres métropoles, sont ainsi débattus. Concernant les emprises des nouvelles voies, un

consensus se dégage pour la préservation des espaces verts ; l'intégrité du parc de la Tête d'Or est ainsi un sujet de préoccupation plusieurs fois exprimé. Les expropriations doivent être limitées, et les voies piétonnes et cyclables doivent être préservées (*"La réalisation en surface n'est acceptable que si un aménagement paysager et environnemental de très grande qualité est réalisé avec des protections contre le bruit. Il est important de protéger les habitants et le parc de la Tête d'or qui sont au bord de cette voie"*).

Il en résulte une tendance forte prônant la suppression de voies de circulation automobile au profit de ces nouvelles voies ferrées, choix présenté comme écologiquement vertueux et incitant de fait au report de la voiture vers le train. Ceci dit, la préservation des axes de circulation automobile et des parkings est une exigence de quelques participants. A noter que le maintien pendant le chantier des circulations, ferroviaires notamment, est réclamé par certains répondants. Cette divergence sur la place à laisser à la voiture en cas de passage en surface s'illustre par exemple au travers des deux avis suivants :

"À condition de prendre l'espace sur celui dédié à l'automobile, les gens y gagneront. Si le trajet doit prendre de l'espace sur le peu disponible pour la vie, autant enterrer la voie."

"Il faut désengorger la circulation en surface mais sans restreindre celle des voitures. Se déplacer dans Lyon en voiture est devenu impossible. La voiture doit rester une exception à Lyon, mais doit rester possible !"

Le bruit est également une nuisance à traiter impérativement. Murs anti-bruit, utilisation de rails et roues moins bruyants, limitation de la fréquence et surtout de la vitesse des trains, sont autant de solutions proposées pour traiter ce problème. De même, du point de vue du paysage, l'intégration urbaine devra être particulièrement travaillée (*"Ne pas reproduire les ponts de béton affreux sur lesquels passent certaines voies entre Saint-Clair et Brotteaux"*).

Surface ou souterrain, les participants convergent vers une demande : dimensionner suffisamment le projet, qui devra être absorber les trafics à très long terme sans nécessiter d'aménagement supplémentaire (*"Que l'on ne soit pas obligé de faire d'autres travaux dans 10 ou 20 ans pour absorber un trafic supplémentaire ..."*) .

Plusieurs répondants appellent également à ne pas limiter la réflexion à la seule création de voies. Leurs propositions, estiment-ils, faciliteraient le franchissement du nœud ferroviaire lyonnais, voire résoudraient le problème sans nécessiter de travaux lourds. Nous avons vu précédemment que la question "doit-on pouvoir trouver toutes les correspondances à la Part-Dieu" faisaient relativement débat. Or il apparaît ici que la concentration des transports et des activités dans ce quartier est parfois très décriée. Pour certains, l'engorgement actuel vient de ce choix urbain discutable. Pour d'autres, certains trafics peuvent d'ores et déjà être détournés de cette gare : le fret, mais aussi des TGV qui pourraient être reportés à Saint-Exupéry. D'autres appellent à une meilleure répartition du trafic entre la Part-Dieu et Perrache.

Pour d'autres encore, c'est le centre de l'agglomération lyonnaise qui pourrait être évité, rendant ainsi inutile de nouvelles voies aériennes ou souterraines en centre-ville. Cette solution

passerait selon eux par une connexion plus efficace des trains aux TCL dans des gares périphériques telles qu'Oullins ou Vaise.

À ce propos, même si ce sujet ne constituait pas le cœur de la question, on constate un fort attachement des répondants à la qualité et au développement des transports urbains. Dans plusieurs réponses, cette problématique apparaît en creux comme indissociable de celle du nœud ferroviaire lyonnais à strictement parler.

Un participant résume par exemple ces diverses préoccupations au travers de cet avis :

"Il faut utiliser toutes les capacités du réseau actuel notamment les 3 gares principales Perrache, Part-Dieu et Saint-Exupéry, mais également les gares en interconnexion avec le réseau urbain des TC. Nous avons besoin de plus de TER, Ils ne doivent pas être uniquement développés pour accompagner la demande liée aux évolutions de l'urbanisation. L'offre TER doit comporter un saut qualitatif et quantitatif pour aboutir à un véritable service RER pour susciter le report modal tant nécessaire à la santé de la population et à la qualité de vie."