



JOURNAL DE MI-DÉBAT

5 juin 2019

**VOS
DÉPLACEMENTS
FUTURS,
VENEZ
EN DÉBATTRE !**

**DU 11 AVRIL
AU 11 JUILLET**

CHIFFRES CLÉS DU DÉBAT

1250 participants
aux réunions publiques

1450 inscrits sur les
réseaux sociaux

**300 questions, avis
et contributions**

1400 réponses au
questionnaire numérique



Édito

de **Jean-Claude Ruyschaert**,

Président de la Commission particulière

Le débat public sur les aménagements à long terme du nœud ferroviaire lyonnais sera clos dans un mois et demi. Certains enseignements peuvent déjà être tirés des réunions publiques et ateliers débats.

Un point incontesté, celui d'un débat qui arrive bien tard et aurait dû avoir lieu il y a vingt ans, tant les aménagements projetés apparaissent comme lointains et en décalage temporel avec les attentes et les besoins actuels en matière de desserte et de niveau de service. L'amélioration des conditions de desserte, au-delà de la fiabilisation et de la robustesse de l'exploitation prévue dans le « plan de mobilisation », apparaît comme une priorité.

Ces préoccupations légitimes, sur les court et moyen termes, n'empêchent pas d'aborder le projet, bien au contraire. Comme le disait un participant à une réunion publique, le fait que l'on ne se soit pas projeté dans l'avenir il y a vingt ans ne doit pas conduire à la même erreur en ne se projetant pas aujourd'hui dans le long terme.

De quoi débat-on autour de ce projet ?

De son opportunité : les travaux en atelier ou les interventions en réunion publique montrent que le constat de la saturation du nœud ferroviaire et de ses conséquences, comme les projections réalisées par SNCF Réseau quant aux besoins de déplacements futurs, ne sont pas contestés. L'amélioration du réseau et l'accroissement de l'offre apparaissent comme une priorité pour tous.



De ses objectifs : si les niveaux de service globaux fixés comme objectifs paraissent faire consensus à ce jour, la répartition de cette offre ou de ses modalités est quelquefois remise en cause sur certains territoires, qui plaident pour un cadencement plus conséquent, davantage de gares desservies, ou à l'inverse pour des temps de parcours réduits.

De ses caractéristiques : faut-il faire le projet tel que proposé ou existe-t-il des alternatives ? Sur ce point le débat reste entier : à l'image du fret où tout le monde s'accorde sur l'objectif d'un contournement mais est partagé sur la façon d'y parvenir, la manière de faire circuler à l'avenir davantage de trains peut être discutée.

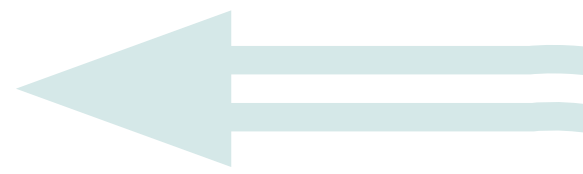
Le projet du maître d'ouvrage est une réponse possible. Les études complémentaires commandées par la ministre des Transports, dont la synthèse vient d'être publiée à la demande de la Commission, apportent des éléments d'éclairage sur différents sujets qui conduisent peut-être à des solutions alternatives.

S'il n'appartient pas à la Commission particulière de se prononcer sur le bien fondé de telle ou telle option, il lui revient de faire en sorte que vous en soyez informés en toute transparence, afin que vous puissiez forger votre propre opinion et exprimer vos arguments. Soyez donc nombreux à le faire lors des prochaines réunions publiques ou sur le site du débat !

POUR PLUS D'INFORMATIONS SUR LE PROJET ET CONTRIBUER AU DÉBAT

noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr DebatNFL @DebatNFL

Conjuguer le quotidien au futur



Regroupées pour l'essentiel dans la première moitié du débat, les réunions sur « Les transports du quotidien » invitaient les habitants et usagers du périurbain lyonnais à se projeter à l'horizon 2040. Un exercice compliqué mais riche d'enseignements.

Trains bondés, retardés, supprimés... Les effets de la saturation du nœud ferroviaire lyonnais, accentués par les travaux réalisés dans le cadre du « plan de mobilisation », ont fait l'objet de nombreux témoignages, mais aussi d'inquiétudes quant à l'horizon jugé trop lointain du projet porté par SNCF Réseau. Quelle en sera la durée de vie et à quelle échéance arrivera-t-il, lui aussi, à saturation ? Quel sera l'impact des travaux envisagés sur les circulations TER existantes ? Mais surtout, qu'est-il

possible de faire dans l'intervalle pour développer l'usage du train sans attendre ces infrastructures nouvelles ?

Des freins identifiés au report modal

Car la congestion ne touche pas uniquement le ferroviaire. Face au sentiment que les temps de parcours automobile s'allongent, plusieurs intervenants ont témoigné de leur choix de privilégier le train et des difficultés concrètes qu'ils rencontraient. Deux notamment, ont été abondamment discutées sur l'ensemble des territoires.

Tout d'abord, la question de l'amplitude horaire. S'il n'est plus possible d'ajouter des trains aux heures de pointe, pourquoi ne pas en rajouter hors de ces créneaux, pour mieux répondre aux évolutions du travail et aux horaires décalés ? Bien souvent en effet, l'incertitude de pouvoir trouver un train en soirée conduit à prendre la voiture.

Ensuite, la question du rabattement vers les gares. L'absence de stationnements suffisants a fait l'objet de nombreux commentaires, montrant que si l'offre

de service proposée par le projet NFL est jugée comme nécessaire, elle ne saurait être suffisante et doit s'inscrire dans un écosystème impliquant la SNCF et les collectivités territoriales.

Une gouvernance qui interroge

Dans le Nord-Isère comme dans le Beaujolais, plusieurs acteurs ont insisté sur le caractère multipolaire de l'aire urbaine et la difficulté de coordonner



Toute la planification s'est faite à partir des gares. Lorsque les trains n'y arrivent pas, c'est dramatique”

Daniel PACCOUD,
Président du Scot Beaujolais.



des départements, voire des régions différentes. Une question qui soulève en particulier celles de la billettique et de la tarification, mais au-delà, de l'intermodalité et de la cohérence des choix politiques.

Ainsi, la question de l'articulation entre rail et route a été discutée tant à Anse qu'à Vienne, où le déclassement de l'A6/A7 est perçue comme une désincitation à la voiture, sans solution pour inciter à se reporter sur le train. Celle de l'arbitrage entre transports urbains et périurbains apparaît clairement tranchée à Grenoble où le Syndicat Mixte des transports entend privilégier un RER, «après 40 ans de priorité donnée aux transports urbains»,

tandis que la Métropole de Lyon parle d'investissements équivalents à l'horizon 2040, en comparant le coût du NFL aux plans d'investissements du Sytral.

Des infrastructures à préserver

Enfin, si le projet tel qu'il est exposé par SNCF Réseau a fait l'objet de vifs débats, c'est moins sur la question de l'offre de transports que des choix urbanistiques qu'ils sous-tendent.

A Lyon, mais aussi à Grenoble, la centralité de la Part-Dieu en termes d'emplois futurs apparaît comme l'argument central en faveur du projet, mais aussi de développement d'interconnexions

permettant d'y accéder. A l'inverse, à Givors, L'Arbresle ou Pusignan, cette centralité interroge et peut apparaître à certains comme favorisant le coeur de la Métropole au détriment de leurs propres territoires.

Ainsi, sans toutefois les lier clairement aux objectifs poursuivis, beaucoup d'intervenants ont insisté sur les aménagements à réaliser en périphérie pour moderniser le réseau existant (dans le Beaujolais), l'exploiter différemment (sur la rive droite du Rhône) ou rouvrir des lignes (Brignais-Givors) ou des gares (Toussieu Chandieu, Reventin-Vaugris...) qui ne sont plus exploitées. Comme autant de signaux qu'ils ne sont pas oubliés.



Quel avenir pour Saint-Exupéry ?



De toutes les hypothèses soumises au débat public depuis le 11 avril, la question de la desserte de Saint-Exupéry, qui a fait l'objet d'une étude complémentaire commandée par le Gouvernement et présentée par SNCF Réseau lors de la réunion publique de Pusignan, est certainement la plus clivante.

Un grand nombre d'acteurs, dont la Métropole de Lyon, est hostile au développement de cette gare au détriment de la Part-Dieu, considérant que son éloignement créera de nombreuses ruptures de correspondances et incitera à utiliser la voiture pour aller



La liaison entre les gares lyonnaises et Saint-Exupéry existe déjà : cela s'appelle RhôneExpress ”

Michel le Faou,

Vice-président de la Métropole de Lyon

prendre le train, ce qui serait contraire à l'objectif poursuivi. A l'inverse, des élus et habitants qui se sont exprimés notamment à L'Isle d'Abeau, considèrent qu'elle doit devenir la gare principale de l'Est Lyonnais et du Nord-Isère, pour conforter l'attractivité de ces territoires et réduire la congestion automobile en direction de Lyon. La Région Auvergne-Rhône-Alpes se déclare quant à elle favorable à une desserte plus importante de cette gare « sans déshabiller Lyon ».

VOS DEPLACEMENTS QUOTIDIENS, PARLEZ-EN !

Et vous ? Comment vous déplacez-vous aujourd'hui en Auvergne-Rhône-Alpes et pour quelles raisons ?

Quelles seraient les conditions qui vous encourageraient demain à utiliser davantage le train ?

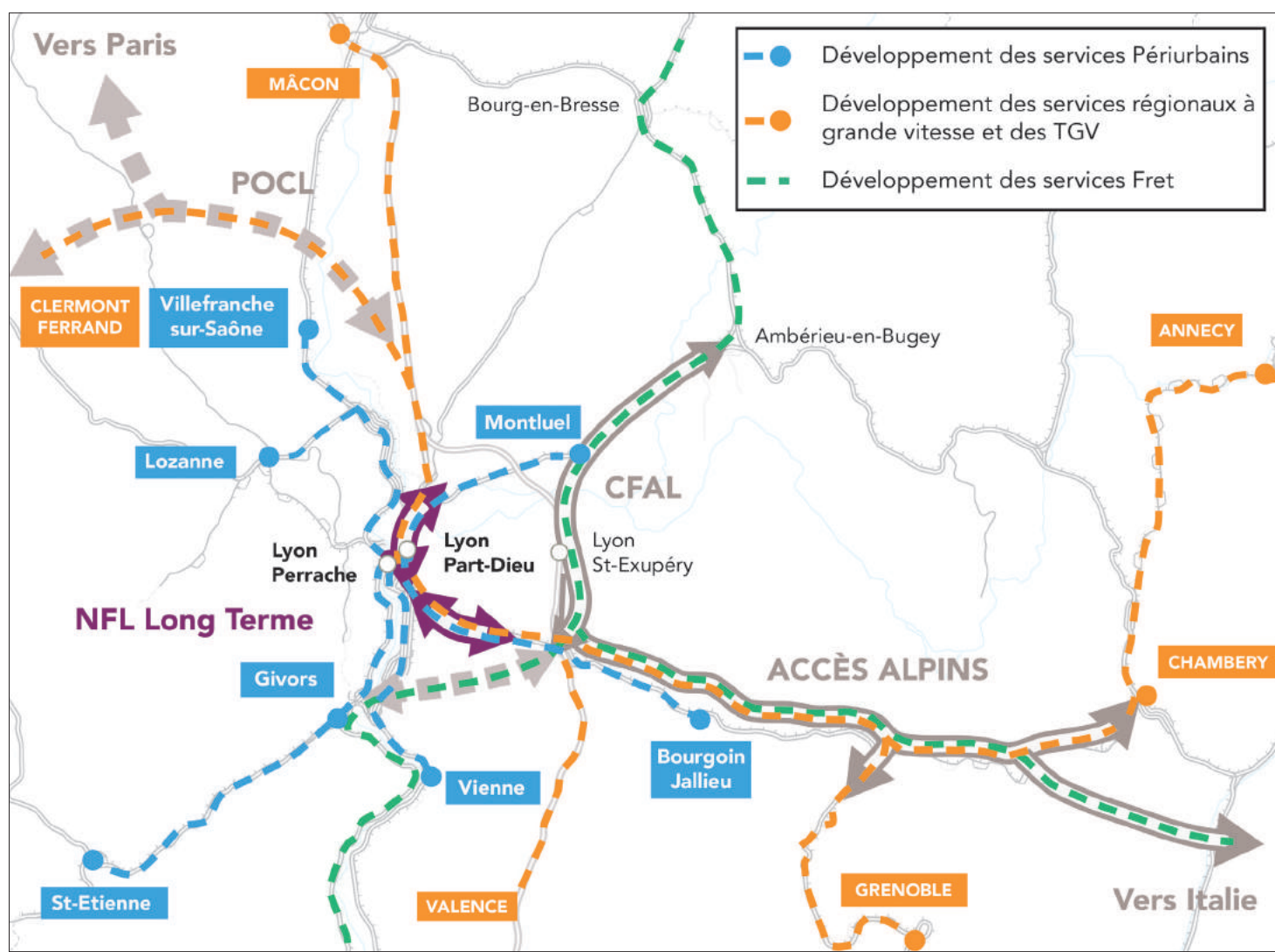
Comment réagissez-vous aux différentes hypothèses qui ont émergé au cours de ce débat public ?

Pour vous permettre de répondre à toutes ces questions, un questionnaire sur vos déplacements est disponible sur le site internet du débat :

www.noed-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr



Le contexte des grands projets



Doublement des TER, cadencement au quart d'heure dans quarante gares périurbaines, quasi-doublement des TGV et du fret... Les hypothèses présentées par SNCF Réseau ne s'appuient pas uniquement sur le projet d'aménagement du nœud ferroviaire lyonnais soumis au débat, mais également sur d'autres « grands projets ».

POCL, Lyon-Turin, CFAL : ces acronymes désignent les grands projets ferroviaires actuellement décidés ou à l'étude en région Auvergne-Rhône-Alpes, et qui peuvent avoir des conséquences les uns sur les autres. Aussi, afin de bien comprendre comment ces projets impactent la saturation du nœud ferroviaire lyonnais, et d'alimenter la réflexion sur les possibilités de leur phasage, la Commission a demandé à SNCF Réseau de produire des éléments d'éclairage sur ce qu'il se passerait dans l'hypothèse où ceux-ci ne seraient pas réalisés.

Il en résulte que, le projet NFL seul remplirait 78 % des objectifs affichés initialement. Le cadencement proposé pour les TER serait alors tenable, mais pas le développement du fret qui continuerait, dans cette hypothèse, à traverser la gare de la Part-Dieu.

Une autre hypothèse a été présentée, s'appuyant sur le CFAL-Nord (faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique depuis 2012 mais dont le tracé est contesté notamment dans le département de l'Ain) et sur la mise à 4 voies de Saint-Fons-Grenay. Dans ce cadre, 78 % des objectifs seraient

également atteints, dont le cadencement des TER et le transfert du fret. Mais il ne serait alors pas possible de tenir les objectifs en matière de développement des TGV.

Quelles devraient être, selon vous, les priorités ?

Au cours des prochaines réunions et notamment celles programmées à Lyon le 6 juin, à Vénissieux le 11 juin et Villeurbanne le 18 juin, nous vous donnerons plus spécifiquement la parole sur ces différentes options et l'insertion du projet dans son environnement urbain.

Mise en ligne des études complémentaires

Afin d'éclairer le débat public, la ministre des Transports a commandé à SNCF Réseau diverses études concernant, outre la desserte de Saint-Exupéry, le déploiement dans le nœud ferroviaire de la technologie « ERTMS » pour réduire les intervalles entre les trains, et le développement d'un niveau de desserte type RER entre Lyon et Saint-Etienne (7 trains par heure). Remis à la Commission le 29 mai, ces éclairages sont désormais disponibles sur le site du débat et soumis à vos avis et contributions.

www.noed-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr

