

## DÉBAT PUBLIC - NOEUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

JUILLET 2019

AUJOURD'HUI, LE NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS APPARAÎT COMME UN ÉLÉMENT MAJEUR DE LA STRATÉGIE FERROVIAIRE À L'ÉCHELLE FRANÇAISE ET MÊME EUROPÉENNE, TANT DANS LE TRANSPORT DE PASSAGERS QUE DANS CELUI DE FRET. POUR AUTANT, IL EST DEvenu AVEC LE TEMPS UN VÉRITABLE PROBLÈME, DU FAIT D'UNE CONGESTION TROP IMPORTANTE.

ALORS QUE LES BESOINS DE DÉPLACEMENTS SONT APPELÉS À POURSUIVRE LEUR AUGMENTATION DANS LES PROCHAINES ANNÉES, ET QUE, DANS LE MÊME TEMPS, IL DEVIENT VITAL DE PRÉSERVER LA QUALITÉ DE L'AIR DANS LA MÉTROPOLÉ LYONNAISE, IL EST ABSOLUMENT NÉCESSAIRE DE MENER UNE RÉFLEXION DE FOND POUR ENCOURAGER LE TRANSPORT FERROVIAIRE QUI A UN IMPACT CARBONE MOINDRE.

Pour débiter, il apparaît important de noter que le service des TER est un véritable succès puisque ceux-xci sont très utilisés par les usagers, et cela à travers toute la Métropole. Les taux de remplissage des gares de la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI) à destination de Lyon sont très importants et augmentent d'années en années. Pour autant, sur la ligne Lyon-Grenoble en particulier, **les TER semblent avoir été victimes de ce succès avec un service qui n'est pas toujours à la hauteur** (retards, faiblesse du cadencement, annulations,...) en raison d'une installation qui n'est pas calibrée pour un transport de voyageurs de cette importance. Les usagers demandent à la fois une meilleure fiabilité du service mais également une augmentation de la capacité. **Le Conseil de Développement Nord Isère soutient donc très fortement le passage à quatre voies de l'intégralité de la portion reliant Saint-Fons à Grenay.** Les investissements réalisés permettront

d'améliorer durablement l'axe Lyon-Grenoble qui est indispensable pour le territoire nord-isérois, très dynamique économiquement et donc attractif pour les actifs de l'aire métropolitaine lyonnaise. D'ailleurs, la création d'une troisième voie entre Grenay et Bourgoin-Jallieu et le doublement de la voie unique entre Saint André le Gaz et Chambéry doivent également permettre une meilleure circulation ferroviaire.

Par rapport à la première partie du projet, qui correspond à l'ajout de deux voies supplémentaires entre Saint Clair et La Guillotière sur environ dix kilomètres (en surface ou souterrain), **le Conseil de Développement Nord Isère privilégie la solution souterraine qui est la seule à même de préserver la tranquillité des riverains** (notamment en termes d'impact sonore), sous réserve que l'étude de faisabilité en termes hydrauliques soit positive. Le surcoût que cette

solution engendre doit être relativisé par rapport aux contestations du tracé qui ne manqueront pas d'être soulevées et qui auront non seulement un coût mais qui empêcheront le projet d'aller à son terme.

Le Conseil de Développement souhaite également insister sur le fait que ce projet doit avoir pour but **d'améliorer le fret ferroviaire, et ainsi, de permettre de développer un report modal encore trop faible aujourd'hui**. Mais, pour cela ce projet doit véritablement s'inscrire dans la logique métropolitaine, notamment avec la réalisation du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL), sur lequel le Conseil de Développement a donné un avis en 2014. Sans la réalisation de l'intégralité du CFAL, et notamment d'une plateforme d'intermodalité au coeur de la plaine de Saint-Exupéry, les objectifs de report modal, qui sont essentiels à la fois pour le développement économique, mais également pour améliorer la qualité de l'air, seront très difficiles à tenir. En termes économiques, ce projet apparaît donc comme absolument essentiel

à l'échelle métropolitaine, mais également à l'échelle européenne.

Enfin, dans le dossier de présentation du projet est évoqué le rôle de la gare Lyon-Saint-Exupéry, avec l'idée de lui donner une place plus importante afin de « *redonner de la capacité dans les deux gares les plus chargées de Lyon-Part-Dieu et Lyon-Perrache* » (p.68). **Le Conseil de Développement Nord Isère est depuis très longtemps sensible à l'utilisation de la gare Lyon-Saint-Exupéry en notant qu'elle est, malgré une évolution du nombre de passagers très importante, encore largement sous utilisée**. Pourtant, elle doit avoir un rôle majeur et, pour cela, il est nécessaire de la relier à la fois directement à la gare de Lyon-Part-Dieu mais aussi à la ligne Lyon-Grenoble. Ainsi, la zone de Lyon-Saint-Exupéry pourra devenir une vraie porte d'entrée, multimodale, pour la métropole lyonnaise. Pour autant, cette évolution essentielle ne doit pas se faire au détriment des améliorations nécessaires sur la ligne Lyon-Grenoble.

EN TANT QUE REPRÉSENTANT DE LA SOCIÉTÉ CIVILE SUR LE TERRITOIRE DU NORD ISÈRE, LE CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT NORD ISÈRE EST FAVORABLE AUX AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS PAR SNCF RÉSEAU DANS LE CADRE DU PROJET NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS À LONG TERME. IL INSISTE ÉGALEMENT SUR L'IMPORTANCE DE LA GARE DE LYON SAINT-EXUPÉRY, AUJOURD'HUI SOUS UTILISÉE, ET QUI DOIT DEVENIR À TERME UN VÉRITABLE RELAIS DE LA GARE PART-DIEU EN S'INSCRIVANT DANS LA LOGIQUE ENTIÈRE DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE MÉTROPOLITAINE.

LE CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT NORD ISÈRE ESPÈRE QUE CETTE CONTRIBUTION PERMETTRA DE FAIRE AVANCER CE DOSSIER MAJEUR SUR LE TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLY LYONNAISE, ET CELA À LA FOIS DANS LES DIMENSIONS DE SERVICE AUX USAGERS ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE TOUT EN PRENANT EN COMPTE LES IMPÉRATIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE.