



CONTRIBUTION DE L'UCIL AU PROJET DE NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

Les Comités d'Intérêts Locaux (CIL) sont des associations loi 1901 créées, au niveau des quartiers et des bourgs de l'agglomération lyonnaise, par des habitants engagés et bénévoles dans le but de préserver et d'améliorer leur cadre de vie.

Leur fédération, l'Union des Comités d'intérêts locaux de la Métropole de Lyon (UCIL), qui existe depuis bientôt 60 ans, est l'interlocuteur des pouvoirs publics aux niveaux de la Métropole de Lyon et de l'Etat, pour traiter tous les problèmes d'agglomération.

Parmi ceux-ci, la mobilité et les déplacements urbains occupent une place très importante. Celle-ci a justifié que l'UCIL se dote, depuis de très nombreuses années, d'une commission « Déplacements urbains » composée de quatre sous-commissions : « Piétons », « vélos », « Transports en commun » et « Circulation automobile », travaillant de concert et pouvant émettre des avis partagés (comme ce fut le cas pour le débat public relatif à l'Anneau des Sciences). C'est pourquoi l'UCIL désire participer pleinement au débat public relatif au « Nœud Ferroviaire Lyonnais - Long Terme ».

Le principe de la nécessité d'améliorer l'organisation de la circulation, des arrêts, et du garage des trains de tous types dans l'agglomération lyonnaise, nous le partageons entièrement et avons toujours pensé que cela ne pourrait pas se faire sans contributions financières spécifiques importantes.

Pour autant, les deux propositions principales de SNCF Réseau sont-elles les seules entre lesquelles se prononcer ?

1. LES BESOINS DES ACTIVITES

1.1. Le Fret

Une première évidence : sortir le fret de LPD (Lyon Part Dieu) (nota : c'est ainsi que la SNCF nomme cette gare et LPR pour celle de Perrache, c'est donc ainsi que nous désignerons également ces sites ferroviaires).

Il n'y a aucune nécessité depuis la fermeture du CFEL (chemin de fer de l'Est de Lyon), d'amener des trains de fret au cœur de l'agglomération. Il en est de même de LPR depuis le départ du marché-gare et la fermeture aux clients du quai Rambaud. Les gares de St Fons et Vénissieux, avec la desserte du Port Edouard Herriot, suffisent à assurer les missions concernant les clients fret proches du cœur de l'agglomération. Mais la suppression du transit par LPD et, pour partie au moins, de celui de LPR, nécessite la réalisation du CFAL (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise) dont la partie Nord est actée mais pas encore la partie Sud.

1.2. Les voyageurs à longue distance

L'ensemble des TGV desservant l'agglomération de Lyon doivent impérativement desservir LPD (et pour certains d'entre eux LPR).

Le report des TGV province/province sur St Exupéry correspondrait à un scénario de rupture que nous refusons. Cela reviendrait à augmenter d'environ 30 minutes les temps de parcours entre Lyon Centre et les villes autres que Paris. Même sans prendre en compte le coût de l'acheminement vers St Exupéry, ce serait inacceptable pour les Lyonnais et aurait certainement un impact écologique négatif. En effet, il y a fort à parier que les déplacements vers les villes du Sud (Avignon, Aix, Marseille, Montpellier,...) reviendraient à l'automobile ou à l'autocar sur autoroute.

C'est totalement contraire à l'esprit qui avait prévalu à la création de ces TGV Inter-secteurs dédiés aux relations non radiales, permettant ainsi aux TGV Paris Méditerranée de ne pas desservir Lyon pour garder des temps de parcours attractifs.

De plus les TGV ont une fonction très utile de correspondance vers les plus grandes villes de la région qui ne bénéficient pas de desserte TGV (si ce n'est celles vers Paris pour les plus importantes d'entre elles).

Dans cet esprit, les TER inter villes et de maillage régional (voir page 30 du dossier) doivent continuer de desservir LPD (ou éventuellement LPR).

1.3. Les voyageurs du quotidien

Les TER périurbains, qui répondent à un besoin en forte progression, pourront s'appuyer sur d'autres gares, dans la mesure où les conditions y seront réunies pour une intermodalité efficace entre les TCL (et autocars) et les TER. Pour réussir cette intermodalité, les aménagements doivent être adaptés aux correspondances et une tarification unique est absolument nécessaire.

2. LES INFRASTRUCTURES FACE AUX BESOINS

Pour le fret, la réalisation rapide de la partie Nord du CFAL peut suffire, sous réserve des aménagements prévus dans le projet de mise à 4 voies de St Fons-Grenay et de l'aménagement d'une liaison directe à St Fons entre le Sud et l'Est (elle existe dans l'autre sens), au moins dans un premier temps. Ultérieurement, une liaison par un CFAL Sud, longeant le Boulevard Urbain Sud (où il ne semble pas que le problème de place se pose) puis passant en tranchée couverte et enfin en tunnel dans la balme de Feyzin pour se brancher sur Lyon-Marseille au Nord de Sibelin, pourrait apporter une solution alternative satisfaisante, moins coûteuse et surtout moins controversée que la solution jusqu'ici envisagée, sauvegardant pour le Fret le rôle de Sibelin et laissant la possibilité de tout choix ultérieur d'itinéraire fret au sud de Sibelin (pont sur le Rhône vers Badan ou au sud de Givors)

Il est rappelé que le CFAL Nord est indispensable pour l'accès aux éléments du projet Lyon-Turin pour le trafic du corridor 3 de l'Union Européenne.

Pour les voyageurs du quotidien, des gares d'appui existent déjà (Jean Macé, Vaise, Oullins, Gorge de Loup) et il convient de développer cette politique. La mise à 4 voies de la section St Fons/Grenay et du raccordement de St Fons offrirait des possibilités supplémentaires de dégager le nœud ferroviaire par un développement de la plateforme intermodale à

Vénissieux (TER-Métro-Tram). Par exemple, des relations directes Grenoble ou La Tour du Pin/Bourgoin/Vienne (toutes villes situées en Isère) seraient réalisables avec arrêt et correspondance métro à Vénissieux, évitant ainsi le passage par Lyon. La desserte de la gare de Vénissieux doit donc être intensifiée ce qui n'apparaît pas sur le schéma de la p. 83.

Il est probable que les mesures décrites ci-dessus pour le fret et les TER périurbains ne suffiront pas à faire face aux augmentations de trafic telles qu'elles sont décrites page 82, notamment entre St Clair et Guillotière.

Pour y faire face, il convient de faire appel
- à des mesures d'exploitation,
- à des investissements.

1/ LES MESURES D'EXPLOITATION

1/1/ La « diamétralisation »

Ces dernières années, les services ferroviaires ont de plus en plus fait appel à la « diamétralisation » (trains « passe-Lyon » (sans terminus à Lyon, futurs RER ?) : Ambérieu/St Etienne, Bourg/Roanne, Villefranche/Vienne,..) qui présente l'avantage de décharger le nœud lyonnais de trains origine/terminus directs avec tous les mouvements techniques supplémentaires correspondants.

Comme il est indiqué dans le document, cette politique demande de renforcer les origine/terminus en dehors de Lyon avec les possibilités de remisage et peut-être d'entretien qui s'y attachent.

Par contre, la « diamétralisation » fait supporter à une ligne les difficultés d'une autre (un incident sur Ambérieu a des conséquences à St Etienne). Il est donc indispensable d'obtenir une exploitation sans faille sur l'ensemble des lignes et de mettre en place les moyens permettant de « casser les réactions en chaîne ».

1/2/ La CCR (commande centralisée du réseau)

Il est écrit que la CCR permet une information plus efficace des voyageurs. C'est assurément le cas, mais depuis sa mise en service les informations données en gare de Lyon Part Dieu ont globalement baissé en qualité. Avant la CCR, le poste en charge de l'information des voyageurs (sonorisation et téléaffichage) était situé à proximité immédiate du chef circulation du PRS (poste tout relais à transit souple) de Part Dieu. Cette disposition était le fruit d'une réflexion importante qui semble avoir été oubliée. La personne en charge était donc beaucoup mieux à même d'anticiper l'information des voyageurs et n'était pas « à la remorque » de consultation d'écrans.

1/3/ Le culte de la minute

Les difficultés d'exploitation qui limitent la capacité dans un nœud viennent beaucoup moins de l'espacement des trains que des cisaillements et des insertions. Or le traitement de ces derniers est du domaine de la minute. Il faut revenir au « culte de la minute ». Même à moins de 3 minutes de retard le train perd son « slot ». Il faut alors travailler par exception ce qui est toujours préjudiciable.

Si la valeur de 5mn retenue pour l'affichage « commercial » des trains en retard peut se comprendre, cette valeur n'est pas à retenir pour l'exploitation d'un système ferroviaire. C'est

aussi le cas pour les correspondances (un retard de 5mn pour une correspondance de 10mn est source de stress pour les voyageurs (et de course au milieu de la foule)).

1/4/ Le CFAL

Si résoudre les questions d'espacement et de capacité par homogénéisation a peu d'importance dans les nœuds, c'est capital en ligne. L'exploitation du CFAL devra en tenir compte notamment si des trains de voyageurs doivent y circuler.

2/ LES MESURES D'INVESTISSEMENT

2/1/ L'ERTMS (Système de signalisation européen)

Le projet envisage la mise en service de l'ERTMS, mais sans en tirer toutes les conséquences de libération de sillons. D'après le rapport complémentaire et diverses informations techniques, il semble que ce progrès permette d'augmenter de 20 à 25 % le nombre de trains sur un itinéraire. C'est considérable et permettrait d'absorber une grande part de l'augmentation de trafic attendue, pour un coût chiffré pour les TER AURA à 300 millions d'euros, moindre que les sommes envisagées dans le projet.

2/2/ Créer une gare d'appui à St Clair

Une gare au nord de LPD, à St Clair précisément, laquelle serait adossée à un mode de transport urbain « lourd », métro ou tram, soulagerait grandement LPD.

On ne peut que regretter l'absence de réflexion à long terme qui a prévalu lorsque la SNCF, il y a une vingtaine d'années, s'est désengagée de ce site (gare fret),

2/3/ Projet LPD variantes A & B (page 70)

Est-il vraiment nécessaire de prévoir la mise à 6 voies entre St Clair et LPD ?

Aucune des 2 solutions n'est très satisfaisante. Si, dans les deux options (surface et souterrain) les propositions d'exploitation « par tubes » sont respectées au Nord et à Part Dieu, ce n'est pas le cas dans l'option A en surface, dans la mesure où le tube d'Ambérieu va vers Perrache et non vers Vienne. Par contre, cette option permet de reclasser les trains grâce aux sauts de mouton des Brotteaux, donnant ainsi d'autres possibilités d'itinéraires dans la mesure où le détail du plan de voies ménagera les possibilités de simultanéité. L'option en souterrain conduit vraisemblablement à une exploitation peut-être plus fiable mais plus rigide dans ses possibilités.

Peut-on avoir connaissance des conclusions des études d'exploitation comparatives ?

On comprend les réticences des élus et de la population envers 2 voies en encorbellement sur l'avenue de Stalingrad, les rues Rambaud et Bérenger, encore qu'il n'y ait pas de résidents directement concernés en première façade puisqu'il s'agit essentiellement d'immeubles de bureau, à l'exception notable de la clinique du parc.

La solution B de 2 voies en souterrain, très coûteuse, ne permet pas une exploitation performante en gare de LPD et elle est dédiée au seul trafic de la ligne Ambérieu-Lyon, au vu de son démarrage bien avant St Clair, pour les voies M & N. Ces 2 voies doivent être réalisées en étant accessibles des 2 côtés, de façon « banalisées ».

2/4/ D'autres solutions entre St Clair et Guillotière

En 2017, il apparaît un écart supérieur à 30% entre les besoins au Sud de la gare (14 643 circulations en septembre 2017) et au Nord de la gare (10 743 en septembre 2017) alors que des possibilités de reclassement existent au Nord (sauts de mouton des Brotteaux) et pas au Sud.

Il convient donc d'étudier une situation non présentée dans le dossier consistant à :

- « banaliser » les voies au Nord de la gare pour permettre une circulation « dans les deux sens » sur chaque voie,
- augmenter la capacité au Sud par création d'une 5^{ème} voie (qui a été réservée en partie),
- porter la capacité de la gare à 16 voies, tel que cela avait été envisagé à l'origine.

2/5/ Liaison St Paul-LPD

Bien que cela ne fasse pas partie du projet en débat, mais parce qu'elle a été évoquée dans le scénario D, la réalisation d'une liaison souterraine entre St Paul et LPD en tram train ou métro, mettrait fin à une séparation entre l'Est et l'Ouest (sous réserve d'améliorer la coordination entre les deux autorités organisatrices : Métropole et Région AURA). Cette éventualité devrait faire partie des réflexions en cours relatives au projet de ligne E du métro, pour lequel l'UCIL et le CIL Centre-Presqu'île ont produit des contributions argumentées.

3. CONCLUSION

L'UCIL pense donc que, par des mesures cumulées d'organisation et d'investissement complémentaires bien ciblées, il peut s'avérer inutile d'augmenter le faisceau des voies entre St Clair et LPD pour faire face à l'augmentation escomptée du trafic.

Pour cela, il faudrait décharger LPD du trafic fret, du trafic technique et du trafic de banlieue, en la spécialisant dans le trafic grandes lignes : TGV et liaisons directes entre les grandes villes régionales.

Nous préconisons donc de réaliser en priorité le CFAL Nord, la mise à 4 voies St Fons-Grenay, le raccordement de St Fons, une cinquième voie entre LPD et Guillotière, et d'approfondir les études d'exploitation et d'investissement concernant le secteur St Clair / Guillotière.

Le trafic banlieue devrait aboutir à des gares dédiées bien reliées par des moyens lourds de transport en commun à LPD.

Ces études devront s'appuyer sur une intermodalité importante entre les services TER et SYTRAL, tant au niveau ces connexions que de la tarification.

Ces propositions ont un coût, qu'il faut chiffrer, mais qui permettraient certainement une économie très importante sur les aménagements envisagés entre St Clair et LPD.

Lyon, le 11 juillet 2019

Denis EYRAUD, président de l'UCIL