

Compte-rendu de la réunion inter-associative du 20 juin 2009

à la Maison Rhodanienne de l'Environnement à Lyon, de 10h00 à 12h.

Présents :

Huguette Bruyas et Gisèle Peyre de l'ADTLS
Maurice Fisch, pour SCL/DARLY,
Jean Murard pour Déplacements Citoyens,
Paul Vincent pour SEVDOR/DARLY,
Isabelle Nuel pour ASTER paysages de France,
Joël Dubos pour BiCÉFAL/DARLY,
Bernard Girard pour Lyon tramway,

Excusés :

Gabriel Exbrayat pour ADTLS et FNAUT,
Maurice Abeille pour Lyon Métro / DARLY,
Jean-Paul Lhuillier pour l'APIE,
Jean-pierre Gaume, pour le MNLE69/DARLY
Denis Colas, P. Sublet, de St Genis-sud, pour FAPPO, DARLY
Bernard Thierry, Jean-Claude Chausse pour DARLY , la Ville à Vélo, Colette Olivéro
pour REAGIR - l'Enfant et la Rue, Yves Gascoin pour le Droit du Piéton, Valvert
Survie, Frédéric Augéy, Jean-Claude Chenu pour FRAPNA Rhône, Rémy Petiot pour
Val d'Ozon Environnement / CAEL, Paul Coste CAEL, Michel Vandembroucke pour Lyon
tramway,

Co-rédacteurs : Huguette BRUYAS, J. Dubos

Ordre du jour :

- noeud ferroviaire lyonnais
- consultation sur le projet Lyon-Turin,
- fonctionnement de CEDRUL

Sur l'ordre du jour :

1 - Noeud ferroviaire lyonnais

Un travail est en cours sur le noeud ferroviaire lyonnais. Madame Meaux (qui a travaillé auparavant pour la Transalpine) a été nommée par le Préfet, responsable du dossier et doit faire un rapport à l'Etat.

Une réunion a été organisée : J Dubos et J Murard représentaient respectivement la CEDRUL et Déplacements Citoyens.

Un dossier de présentation a été élaboré par RFF (cf.fichier joint), avec tout d'abord une carte de la situation du noeud ferroviaire lyonnais dans le réseau ferré européen et de la zone étudiée, avec les gares, embranchements, zones industrielles.

Il y a un gros potentiel industriel au Sud Est de Lyon, avec un embranchement fer partiel mais pas utilisé (ex : le marché gare de Corbas, non embranché).

Pour le fret les trois points principaux sont Sibelin, Vénissieux et le Port Edouard Herriot. Pour les voyageurs, Perrache c'est 60 000 usagers/jour (40 000 voyageurs fer par jour), Part Dieu c'est 90 000 usagers/jour (70 000 voyageurs fer par jour), Saint Exupéry 2000 voyageurs/jour. Vaise et Vénissieux ont un potentiel de développement (métro, tramway, parking présents sur le site de Vénissieux). Les installations techniques nécessitent des sillons pour leur desserte (Vénissieux, TGV, Brotteaux, Vaise, Scaronne pair et impair, Mouche, CroixBarret,...) : une réflexion doit être menée pour optimiser le nombre de sites.

Les points de blocage sont la gare de la Part Dieu, la tranchée de la Guillotière, Perrache, St Clair, les bifurcations de St Fons et Givors et à l'Est St Priest (liaison TGV).

J Murard signale que sur la ligne Givors -St Etienne il passe 130 trains/jour (soit 65 trains par sens et par jour) ce qui n'est pas famineux, et que, suite aux dégâts des inondations il est passé sur cette ligne des trains de 1000 places. M Fisch rappelle que E Luca avait calculé pour cette ligne une capacité de 30 000 voy/j sans amélioration, et 600 000 en améliorant tout (un train toutes les deux minutes et demi).

A Givors, le problème est le cisaillement de la voie fret, J Dubos indique que le maire de Givors s'en préoccupe.

J Murard revient sur le projet CFAL qui prévoit un nouveau pont sur le Rhône, où sera-t-il situé exactement (Seyssuel ou en amont).

Fracture a demandé pourquoi la réflexion sur le noeud ferroviaire lyonnais n'avait pas eu lieu avant le choix du CFAL.

JL Gagnaire (Vice-Président du Grand-Lyon) s'est posé la question du prix du CFAL. L'idée de faire une gare souterraine sous Lyon est ressortie mais il reste la volonté de sortir le fret du centre de Lyon. A Barcelone, il y a un tunnel de 11 km (1,3MdEuros) : J Murard signale que la configuration géographique est différente à Lyon.

J Dubos note une évolution vers des projets ferroviaires (CFAL, transalpine, développement du TER, REAL) alors que tout était misé sur le routier. Il faut donner de la cohérence à ce qui va être fait (tout le monde ne va pas dans le même sens !!).

J Murard pense qu'il faut travailler sur le noeud de Givors pour être concret. Pour M Fisch, l'utilisation de la ligne Brignais-Givors pourrait mieux répartir les trafics mais risque de renforcer les problèmes du noeud de Givors. Il faut ré-ouvrir la gare de Givors canal.

J Dubos se demande si la question ne pourrait pas être abordée lors d'un comité de ligne.

J Murard explique que suite à la réunion du comité de ligne de Tassin, le passage à deux voies sera obtenu (le tronç commun à voie unique était saturé), et le rebroussement de Tassin sera supprimé (gain de 8 minutes vers Gorges de Loup).

Il est indispensable de discuter du noeud de Givors avec les Givordins.

J Dubos fait la liste des projets convergents : Lyon-Turin, Rhin-Rhône Sud (jonction à Ambérieux), Rhin-Rhône Est (saturation supplémentaire pour Paris - Lyon), ligne nouvelle Paris-Orléans-Clermont-Lyon TGV, TGV PACA, augmentation envisagée des services périurbain et de la diamétralisation de TER. La SNCF ne semble pas vouloir développer beaucoup le trafic voyageurs à Saint Exupéry, par rapport à Part Dieu.

Au sujet du PDU, le conseil de développement de Lyon reproche le retard du développement des lignes fortes A7 et A8.

J Murard regrette les gaspillages que seraient les bretelles (tramway T3 et prolongement de T2 vers Eurexpo) pour le grand stade de Lyon, qui n'étaient pas prévues au départ par le SYTRAL.

J Dubos demande comment faire les choix et vérifier l'utilisation des investissements. Il y a des réponses à court et à long terme.

- Lyon St Etienne : aménagement des voies à Perrache et Chateaucieux, développement de l'axe, raccordement de Givors ;

- ouest lyonnais : amélioration vers l'Arbresle (pour 2012 : 300 MEuros)

- Lyon-Bourg en Bresse : doublement de la voie entre Lyon et Villars les Dombes.

- voie K de la gare de la Part Dieu

- gare J Macé (fin 2009)

- périurbain : St André le Gaz
- accès du port E Herriot
- CFAL.

Réponses déjà apportées : cadencement de 2008 (augmentation de l'engorgement), matériel roulant (augmentation des capacités) : sur le même réseau il faut gérer le développement des TER et des services nationaux et européens.

Objectifs clés de la démarche : coordonner les projets (calendriers de réalisation) et financements (le gouvernement vient de donner 450 M Euros pour les routes à Toulouse, et seulement 800M Euros pour les TC de toute la France !).

Il faut élaborer un schéma de fonctionnement d'ensemble de la nouvelle organisation ferroviaire (pour 2020-2030 ?).

- la SNCF sera mise en concurrence en 2010 (inertie !)
- urgence écologique : les bons choix à faire doivent l'être dans les dix ans qui viennent. Pour passer au fer, on n'est pas dans l'échelle de temps nécessaire.
 - il faut mobiliser le public et contribuer à une véritable levée de bouclier pour éviter le choix de projets autoroutiers.

2 - Transalpine Lyon-Turin

Des études APS ont été faites ; tout n'est pas sur le site RFF. Il y a une carte des flux, et le dossier comporte plusieurs chapitres :

- présentation générale
- études locales de la branche Genay-St Jean de Maurienne, LGV Saint Exupéry-Chambéry (le TGV y accède actuellement mais à vitesse réduite).

La question se pose du passage par Lyon du Barcelone-Turin (existence d'un trajet plus direct ?).

Proposition de contribution de CEDRUL pour la concertation sur ce dossier :

- demande de cohérence des calendriers et des moyens mis en oeuvre pour les projets Lyon-Turin, CFAL, autoroute ferroviaire transalpine et plate-forme (Grenay ou Ambérieu), en tenant compte de l'accord de Kyoto, du facteur 4, du Grenelle de l'environnement.

Transalpine pour 2030 et CFAL pour 2025 c'est trop tard.

- financement des projets ferroviaires par l'intégration des coûts externes et une écotaxe.

J Dubos a étudié les tronçons les plus proches de Lyon.

Mme NUEL attire l'attention sur la vallée de la Bourbe où il y a des marais sensibles (la FRAPNA a été interpellée) et demande que soit prévu des protections pour les populations car il y a des zones très urbanisées.

J Dubos a reçu des questions de la FNAUT Savoie et de J Sivardière : il y aura un travail à faire avec la FNAUT, et aussi avec la FRAPNA pour les zones humides.

J Dubos propose de transmettre aux membres du CEDRUL, à la FNAUT et à la FRAPNA un projet de contribution pour avis à rendre pour le 30 juin.

Les associations ayant donné un avis favorable seront signataires, les autres non.

3 - la question du fonctionnement de CEDRUL :

difficulté de réagir vite à une sollicitation, de synthétiser les réponses pour donner un avis général qui convient à tout le monde.

Le problème s'est posé au sujet du projet de grand stade de Lyon, car certaines associations faisant partie de CEDRUL ne se sentent pas concernées et ne veulent pas donner un avis à ce sujet.

Dans ce cas particulier, le projet rejoint les préoccupations de CEDRUL via la desserte en TC et le projet d'un parking de 17 000 places (alors que le stade de France n'en a « que » 6 000), ce qui suppose beaucoup de trafic automobile induit, contrairement aux préconisations du Grenelle.

La base de CEDRUL est sa charte, signée par les associations volontaires. J Dubos est le coordonnateur de CEDRUL.

Le travail de CEDRUL commence à être reconnu par les politiques et les administrations. Le collectif a le poids de ses associations composantes auprès d'eux.

Il faudrait construire un règlement intérieur pour définir comment seront prises les décisions engageant CEDRUL. Les signatures apparaissant sur un document CEDRUL pourraient être seulement celles des associations qui ont donné un avis favorable explicite ou qui n'ont pas exprimé d'opposition au coordonnateur, en temps voulu (à rediscuter lors de la prochaine réunion CEDRUL).

pour info : le 6 juillet, réunion au conseil régional Rhône Alpes : « quels transports pour 2050 ? ».

La réunion est levée à 12h00.

Prochaine réunion :

**En septembre à la MRE (Maison Rhodanienne de l'Environnement),
32 rue Ste Hélène, 69002 LYON.**

De 9 h 30 à 12h 15 : Proposition d'ordre du jour : à confirmer et préciser