

CEDRUL

Coordination associative pour l'Environnement et les Déplacements Durables sur la Région Urbaine de Lyon

Siège social à la MRE, 32 rue Ste Hélène, 69002 LYON

Contact : J. Dubos - Tél.: 04 78 20 70 96

Adresse postale : 18A, rue Colette - 69800 Saint-Priest

E-mail= jodubos@wanadoo.fr ;

site Web= www.darly.org

Réunion sur le NFL

(Noeud ferroviaire de l'agglomération lyonnaise)

A l'attention à Mme MEAUX chargée de mission

Sommaire :

| | |
|---|------|
| I - Présentation de la CEDRUL | p 2 |
| II - Enjeux et fonctionnalités attendues | p 3 |
| III - Notre perception de la situation actuelle | p 5 |
| IV - Recommandations | p 5 |
| V - Conclusions | p 7 |
| Annexes | |
| 1) Liste des associations de la CEDRUL | p 9 |
| 2) Communiqué de presse FNAUT sur le plan fret d'avenir | p 10 |

CEDRUL

I) Présentation de la CEDRUL

La CEDRUL (Coordination pour l'Environnement et les Déplacements Durables dans la Région Urbaine de Lyon) s'est constituée en janvier 2008 dans le prolongement des actions des associations affiliées à FNE (France Nature Environnement) et à la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usager des Transports) et dans la continuité du Grenelle de l'environnement.

La CEDRUL regroupe 20 associations (cf. liste en annexe) de défense de l'environnement et qui promeuvent tous modes de déplacements autres que routier « solo ».

Ces associations se sont regroupées autour d'objectifs communs pour promouvoir une approche globale de l'aménagement du territoire métropolitain.

Les associations de protection de l'environnement et pour les déplacements durables dans la RUL réunies au sein de la CEDRUL ont signé une charte pour :

- être un partenaire associatif, force de proposition, responsable et déterminant à l'échelle de la RUL pour les choix d'aménagement d'infrastructures de transport et/ou d'aménagements urbanistiques d'envergure,
- affirmer collectivement leurs priorités dans l'intérêt général : CFAL, RER à la lyonnaise (REAL), développement des TC...

afin d'apporter une contribution au développement de la RUL plus soucieuse de la protection de l'environnement et du développement des moyens de transport autres que routiers.

Notre volonté commune est « de participer à la consolidation d'une métropole lyonnaise à vocation européenne et de contribuer à son développement contrôlé, harmonieux, en phase avec la démarche du développement durable tout en assurant le rayonnement de tous les territoires qui la composent ».

C'est dans ce cadre et cet esprit que nous avons participé :
aux débats publics :

- sur les contournements routiers et ferroviaires de l'agglomération lyonnaise en 2001,
- sur la politique des transports en Vallée du Rhône et Arc Languedocien en 2005/2006, ainsi qu'aux différentes consultations sur le CFAL et la Transalpine (cf. dossiers joints en annexe)...

CEDRUL

C'est avec cet esprit que nous avons également considéré les enjeux et mené une réflexion de la **problématique du NFL (Noeud Ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise), envisagé dans sa globalité** comme un réseau d'infrastructures majeur pour le développement durable du territoire métropolitain lyonnais, qui participera à l'émergence et au rayonnement d'une région rurbanne autour de Lyon, en phase avec ses habitants et dans le respect des différents équilibres qui la constituent.

II) Enjeux et fonctionnalités attendues

Les enjeux du NFL à l'échelle de la métropole lyonnaise

Le nœud ferroviaire lyonnais est au cœur du réseau TER rhônalpin, par le nombre de trains qui y circule (Grandes lignes, TGV, TER) et de par leur fréquentation. Il est aussi à un carrefour stratégique au niveau national comme européen puisqu'il est au cœur du réseau TGV Sud-Est, de l'itinéraire de fret Nord-sud et, sur les grands corridors Nord/Sud (Amsterdam / Algéncias) et Est-Ouest (Kiev / Lisbonne).

L'enjeu majeur qui découle des conclusions des débats cités est :

(cf. conclusions des débats publics COL/CFAL en 2001/2002 et VRAL en 2005)

« De concilier la réalité d'axes de transit Nord-Sud, Est-Ouest avec les besoins de déplacement croissants d'une agglomération dynamique au plan économique, mais dont la particularité historique et topographique est devenue source de difficulté ».

A cet enjeu majeur sont venues s'ajouter les préoccupations environnementales croissantes (augmentation des GES et impact sur le climat...) et des préoccupations économiques avec la raréfaction de certaines ressources (matières premières, ressources énergétiques fossiles, financières...).

Or l'étoile ferroviaire lyonnaise date en effet du XIXe siècle, elle n'a connu hors lignes TGV aucune création de ligne nouvelle et ne répond plus aux besoins croissants d'acheminement des voyageurs et des marchandises de notre siècle.

Enjeux majeurs du NFL en particulier :

- Améliorer la fluidité, l'efficacité et la régularité de son réseau ferroviaire pour répondre aux défis du développement durable posés par le « Grenelle de l'environnement », en particulier celui de faire du mode ferroviaire une réelle alternative à la route pour de nombreux services de fret comme de voyageurs en réalisant un véritable réseau TER à la lyonnaise.

CEDRUL

- La **réalisation totale et concomitante des tronçons Nord et Sud** du CFAL est devenue **urgente** pour résoudre la question du désengorgement du nœud ferroviaire lyonnais par le fret qui pénalise aujourd'hui gravement le développement du réseau ferroviaire rhônalpin (TER, inter-cités et nouvelles liaisons grande vitesse).
- Le CFAL permettra d'assurer **une meilleure traversée de la métropole lyonnaise par les marchandises en évitant pour l'essentiel d'entre elles la traversée de Lyon**.
Ce critère est indispensable pour offrir une alternative à la route. Il permettra d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité du service ferroviaire sur l'axe Nord Sud (en liaison avec la LGV Rhin-Rhône au Nord et les lignes du couloir rhodanien au Sud), ainsi qu'à l'Est vers l'Italie (en liaison avec la Transalpine Lyon-Turin), et à l'Ouest vers le massif central et le bassin ligérien;
- Permettre à la métropole lyonnaise et la RUL (bassin de 2,3 millions d'habitants et second pôle logistique en France), de **valoriser le trafic d'échanges de marchandises** en irriguant au mieux les sites stratégiques :
 - o actuels du transport ferroviaire et de l'intermodalité, dont le triage de Sibelin (un des 3 sites de triage national pour la SNCF), le chantier de transport combiné de Vénissieux et le Port fluvial Edouard Herriot,
 - o et futurs, Salaise sur Sanne, Ambérieu - Leyment, ou Grenay pour l'autoroute ferroviaire alpine...
- Offrir des liaisons voyageurs de qualité tant inter-cités que grandes lignes au « hub » multimodale aéroportuaire et ferroviaire de Lyon-Saint-Exupéry (en connexion avec la LGV Rhin-Rhône et la Transalpine) pour l'ensemble de la métropole lyonnaise et de la Région Rhône-Alpes.
- Garantir un niveau de protection de l'environnement et du cadre de vie identique à l'ensemble des populations de la métropole, en particulier celles qui sont riveraines de lignes ferroviaires existantes ou à réaliser.

Ces préoccupations impliquent donc que l'on **crée les conditions d'un report modal urgent vers le ferroviaire**. Les investissements de régénération du réseau, le poste de commande centralisée, le CFAL et les propositions que nous soumettons contribueront à mettre en œuvre ce report modal, **à condition que ces mesures soient réalisées, rapidement, dans leur intégralité, sous la forme la plus efficiente possible, et accompagnées de mesures volontaristes comme l'éco-redevance (ou éco-taxe) pour rétablir la vérité des coûts entre les différents modes de transport.**

CEDRUL

III) Notre perception de la situation actuelle

L'analyse du fonctionnement actuel du nœud ferroviaire lyonnais laisse apparaître un système de gestion inadaptée à l'exploitation d'un réseau complexe comme le nœud lyonnais. Depuis longtemps l'absence de poste de commande unique et centralisée conjuguée à l'exiguïté de points de passage obligatoire (tranchée de la Guillotière) et l'absence de connexions de ligne (Lyon/Valence à Lyon Chambéry-Grenoble à Saint-Fons) ou pour l'accès de la ligne Lyon-Grenoble à la gare de Saint-Exupéry, rend très difficile la gestion de nombreuses circulations, l'accès aux plateformes de triage ou de transbordement et la résorption des situations perturbées (les retards et annulations de trains en témoignent). La création d'un poste unique centralisé prévue dans le cadre des travaux de régénération du réseau conduits et financés par RFF de façon progressive devrait permettre à l'avenir de mieux gérer ce réseau et répondre plus rapidement aux aléas.

Au-delà de ces éléments structurants :

- La saturation des infrastructures est effective en heure de pointe en particulier sur la section St-Clair-Part-Dieu-Guillotière,
- les lignes d'Ambérieu et de Saint André le Gaz sont très sollicitées,
- La ligne Saint-Fons / Grenay est très encombrée par la présence du chantier de transport combiné à Vénissieux - Saint-Priest
- des nombreuses zones de la métropole lyonnaise n'ont pas aujourd'hui d'accès pratique et régulier au transport ferroviaire,

III) Recommandations

Pour apporter une première contribution aux réflexions sur l'amélioration du trafic du NFL, nous citerons quelques propositions de réaménagement ou la création de dessertes et haltes ferroviaires qu'il serait souhaitable de prendre en compte au niveau de l'aire urbaine, elles s'appuient sur les études réalisées par certaines de nos associations (Lyon Métro, Lyon Tramway, DARLY, FAP ...) et par la FNAUT.

Ces propositions n'ont pas fait l'objet d'une évaluation socio économique qui demanderait des moyens d'études, notamment pour l'évaluation de la demande et le chiffrage financier, dont nous ne disposons pas au sein de nos associations.

Nous sommes donc très conscients des limites de cet exercice qui pourra être interprété comme irréaliste mais qui offre l'avantage de présenter une vision de la consistance que devrait avoir selon nous le réseau structurant des transports collectifs, pour assurer un bon niveau de service et permettre à la métropole lyonnaise de devenir véritablement attractive pour l'ensemble de ses populations.

CEDRUL

Attentes et propositions :

Quels investissements nécessaires pour permettre un développement des TER ?

Pour assurer le report modal de la route vers le rail (voyageurs et marchandises), la CEDRUL comme la FNAUT défend l'idée, qu'il est indispensable de passer d'une approche par ligne à une approche réseau pour optimiser l'investissement consenti.

En première étape :

- Régénération et modernisation de l'ensemble des lignes de « l'étoile ferroviaire lyonnaise » homogénéisant la signalisation (pour supprimer l'alternance de cantons longs et courts),
- électrification des lignes qui ne le sont pas encore pour pouvoir augmenter la fréquence de cadencement des dessertes et de rationaliser l'utilisation des sillons (la reprise de la signalisation pour mettre un intervalle de 3' entre chaque train / 4' voire 5' aujourd'hui), L'électrification permettrait de supprimer la traction diesel et, par là-même de libérer des sillons.
- L'optimisation des capacités peut être améliorée en renouvelant le matériel (notamment TER par des rames 2 niveaux et développement du tram-train sur le modèle des lignes de l'Ouest).
- Augmentation du cadencement (ex :trains périurbains à la 1/2h, voire au 1/4h sur certaines parties du réseau de ville sur Part Dieu),
- Réouverture de la ligne Lyon - Trévoux, en traitant le point de blocage du tunnel de Mercière
- Aménagement de capacité, réhabilitation des voies ou doublement de ligne lorsqu'elles sont à voie unique, saturées : (Ex : depuis la gare Saint-Paul à Givors, depuis Grenay jusqu'au-delà de Saint-André le Gaz. Cette ligne qui traverse la vallée urbaine de la Bourbre est sous- dimensionnée par rapport à la population et à ses besoins. Après l'implantation de la ville nouvelle et un apport massif de population aucune liaison fer supplémentaire n'a été créée, d'où sa saturation). Entre St-Priest et Saint-Pierre de Chandieu sur l'axe Lyon-St-André le Gaz (ou transfert du chantier de Vénissieux à Grenay),
- aménagement de la bretelle de Saint-Fons, de la liaison avec Saint-Exupéry...
- Aménagement des gares existantes (Ex : la réorganisation des voies en Gare de Sathonay, évitant les cisaillements entre TGV et TER devra intégrer le projet de la réhabilitation de la ligne Trévoux-Sathonay, génératrice de nouveaux sillons),

CEDRUL

- mise en place des plateformes pour l'autoroute ferroviaire (à l'Est de Lyon, sans supprimer la plateforme d'Aiton), plus une plateforme au sud et au Nord de l'agglomération lyonnaise.

Sur le long terme :

La mise en place de dessertes supplémentaires avec une desserte TERGV entre Lyon et Grenoble-Chambéry/Annecy, Saint-Etienne / Saint-Exupéry (via le CFAL) ainsi que des dessertes périurbaines au 1/4h sur les axes de Bourgoin et d'Ambérieu qui ont le plus fort potentiel.

La réalisation de gares nouvelles voyageurs : (ex : création d'une gare à Saint-Clair, à Croix-Ouest en liaison avec le réseau TC de surface (qui nécessitera des prolongements), à mi-parcours sur le fuseau Sud du CFAL pour la desserte du Val-d'Ozon).

La réalisation d'une rocade ferroviaire mixte fret et voyageurs nous paraît indispensable au bon équilibre du réseau.

IV) Conclusions

Le rôle de l'Etat est d'anticiper sur l'avenir, d'assurer (*selon la charte de l'environnement constitutionnalisée*) les droits de chacun à vivre dans un environnement équilibré et respectueux de sa santé, et de créer les conditions qui permettent la survie et le développement de notre société.

La priorité doit être donnée au développement des modes de transports alternatifs à la route et aux mesures limitant la consommation d'énergies fossiles ; car ce n'est pas en augmentant les capacités autoroutières (exemple A45, A89), même en utilisant l'argument de la congestion, que l'on règlera les questions du climat, de la pollution, de la santé des populations riveraines et que l'on répondra aux attentes et besoins des populations en matière de mobilité.

En effet, nous considérons que nous sommes face à une crise systémique qui se caractérise par plusieurs crises majeures : Climatique, énergétique, environnementale, économique et sociale, l'URGENCE est donc de réduire toutes formes de pollution en provenance des énergies fossiles et des produits chimiques (les engagements de la France vis à vis de Kyoto et du facteur 4, nous imposent de diviser par 4 les émissions de GES à l'horizon 2050).

Après avoir fait le constat que notre environnement et notre cadre de vie sont très tributaires des choix des politiques des transports (déplacements des personnes et transport des marchandises), nous considérons que tout projet de création ou d'aménagement d'infrastructure de transport doit être examiné et apprécié à l'aune de paramètres nouveaux pour prendre en compte leurs dimensions sociétales et transversales qui conditionnent les questions d'urbanisme, d'écologie urbaine, d'aménagement du territoire et de la mobilité.

CEDRUL

Nous savons que plus de 80% des déplacements des personnes et des transports des marchandises se font aujourd'hui uniquement par la route, en milieu urbain ! Qu'une majorité des déplacements voyageurs ont moins de 3km.

Nous souhaitons donc voir infléchir ce constat en inversant le rapport de la route aux autres modes en faveur de ces derniers (ferroviaire, fluvial, TCSP ... et autres modes doux).

Aussi, pour affirmer collectivement nos priorités, dans l'intérêt général, pour l'aménagement des territoires « sobres en carbone », nous invitons l'Etat, les élus, les collectivités, associations et acteurs économiques, à analyser chaque projet, chaque mesure, en fonction des données objectives des capacités de chaque mode de transport par rapport aux besoins, en comparant les pollutions et nuisances atmosphériques, visuelles et acoustiques engendrées.

C'est pourquoi la CEDRUL insiste pour que ces aménagements, outre l'amélioration directe sur la décongestion des points de saturation du nœud ferré lyonnais, puisse irriguer l'ensemble de l'économie métropolitaine lyonnaise :

- desserte des pôles logistiques et des zones d'activité économiques traversées,
- développement de **nouvelles liaisons voyageurs** locales et régionales telles qu'évoquées ci-dessus.

Et souhaite leur **réalisation urgente** pour éviter l'embolie du réseau rhônalpin et permettre le développement des TER et leur cadencement.

Il nous paraît indispensable, en prévision du développement de la métropole lyonnaise,

➤ de suivre les conclusions du débat public sur la **mixité fret/voyageurs** du CFAL, afin **d'amorcer une "rocade voyageurs" de l'agglomération,**

➤ de permettre une **jonction des cités rhônalpines avec le pôle multimodal de Saint-Exupéry,**

➤ et de prévoir également des **liaisons inter-cités** des bassins ligérien (Saint-Etienne, Rive de Gier ...) et Viennois au-delà de la région Rhône-Alpes.

Nous rappelons que nous souhaitons **une réalisation simultanée des deux fuseaux Nord et Sud du CFAL.**

De même, qu'il est impératif qu'une solution soit apportée au **traitement des points noirs du bruit et des passages à niveau sur les lignes existantes des lignes Saint-Fons / Grenay, comme du couloir rhodanien** que l'augmentation du trafic fret et voyageurs ne ferait qu'aggraver (protection des populations riveraines et passages à niveaux, depuis Grenay jusqu'à Saint-Rambert d'Albon (et en deçà) sur les rives droite et gauche du Rhône). Enfin, dans le cadre des politiques issues du **Grenelle de l'Environnement**, pour que se concrétise une politique ambitieuse de **régénération des infrastructures ferroviaires**, il est important que les **moyens budgétaires soient transférés des secteurs routiers et aéroportuaires aux secteurs ferroviaires, mais aussi fluviaux et maritimes pour le développement des plates-formes multimodales.**

CEDRUL

ANNEXES

1) Liste des associations de la CEDRUL

| |
|---|
| ADTLS (Améliorer les Déplacements et Transports en Loire-Sud) (affiliée FNAUT) |
| ALTERN'INFO |
| ARPAC |
| ASTER - (Association de sauvegarde du Territoire et de l'Environnement Rural - affiliée Paysages de France) |
| CDAFAL 69 (Conseil Départemental des Associations Familiales laïques du Rhône) |
| DARLY (affiliée FNAUT, FRAPNA, partenaire AEDTF) |
| Déplacements Citoyens |
| Droits du piéton |
| ADQVEEP Eyzin-Pinet environnement |
| FAP (Fédération des Associations du Plateau) |
| FAPPO (Fédération des associations opposées au projet de périphérique Ouest) |
| Frapna du Rhône |
| LVV la ville à vélo |
| Lyon Métro Transports Publics (affiliée FNAUT) |
| Lyon-Tramway (affiliée FNAUT) |
| MNLE 69 - (Mouvement National de Lutte pour l'Environnement) |
| Réagir la Rue & l'enfant |
| Saint-Genis Sud |
| SCJ (Sauvegarde des Coteaux du Jarez) |
| SCL (Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais) (affiliée FNAUT) |
| SEVDOR (Sauvegarde des Espaces Verts des Monts d'Or) |
| Le Furet (Asso Franchevilloise des usagers du rail, de la route et de tous moyens de transports) |