

# VOS DÉPLACEMENTS FUTURS, VENEZ EN DÉBATTRE !

DU 11 AVRIL AU 11 JUILLET 2019



Cahier d'acteur n°6 - Mai 2019



## FNAUT AURA

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), créée en 1978, rassemble aujourd'hui 150 associations.

Association de consommateurs agréée, la FNAUT conseille et défend les usagers de tous les modes de transport et les représente auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport.

La FNAUT poursuit deux objectifs complémentaires : faciliter les déplacements de tous et promouvoir une politique des transports de personnes et de marchandises compatible avec un développement soutenable.

La FNAUT AuRA fédère 27 associations d'usagers des transports réparties sur toute la région.

### Contact :

Anne-Marie Ghemard  
fnaut.aura@gmail.com  
<http://fnaut-aura.fr/>

## CAHIER D'ACTEUR

### La désaturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais : un projet incontournable pour les usagers, des financements innovants à mettre en œuvre.

La FNAUT AuRA souhaite apporter sa contribution au débat public sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais.

Ses adhérents, individuels comme associations, sont directement concernés par les difficultés de fonctionnement du système ferroviaire lyonnais : ils le vivent tous les jours.

Ce débat public arrive enfin. La FNAUT AuRA espère qu'il permettra le lancement d'opérations d'envergure pour donner non seulement à l'agglomération lyonnaise mais aussi à toute la Région une chance pour répondre aux difficultés quotidiennes des usagers et développer un ensemble de dessertes ferroviaires, voyageurs et fret.

Ce débat public doit être le déclencheur d'une prise de conscience qu'il faut maintenant agir vite et qu'il est nécessaire de trouver des financements innovants pour faire aboutir ces projets.



*Un manque de voies pour écouler le trafic*

# LES CONSTATS DE LA FNAUT AURA

## LES TER SONT UN SUCCÈS ET IL FAUT ENCORE LES DÉVELOPPER

Les usagers des TER constatent tous les jours des dysfonctionnements des TER : surcharges, retards, manques de fréquence. Ces problèmes n'empêchent pas les TER de rencontrer un succès puisque la tendance sur plusieurs années est à l'augmentation du trafic, preuve d'un véritable besoin de transports publics.

Les prévisions en matière d'urbanisation, en particulier sur les zones périphériques, montrent que les besoins de déplacement vont croître et ce ne sont pas les transports individuels qui pourront répondre à l'augmentation de la mobilité. Il y a donc besoin de plus de TER.

Les TER ne doivent pas uniquement se développer pour accompagner la demande liée aux évolutions de l'urbanisation mais doivent proposer un saut quantitatif de l'offre pour susciter ce report modal tant nécessaire à la santé de la population, à la qualité de vie et à l'urgence climatique.

C'est d'ailleurs un des objectifs principaux du SRADDET qui prévoit à l'horizon 2030 une réduction des émissions de particules fines et en réponse au réchauffement climatique, une réduction de 70 % des émissions de gaz à effets de serre pour le secteur du transport routier.



*Les TER sont trop souvent saturés par manque de fréquence*

# ON NE DOIT PAS OPPOSER LES TRAINS DU QUOTIDIEN AUX LIAISONS TGV

Les liaisons TGV sont un véritable succès et participent au développement de l'agglomération lyonnaise.



*Un trafic TGV important*

Ce que voudrait souligner la FNAUT, c'est le caractère écologique de ces liaisons : les déplacements en TGV sont beaucoup plus économes en émission de CO<sub>2</sub> que les liaisons aériennes ou routières. Il faut donc les favoriser en évitant toute saturation empêchant la mise en place de nouvelles dessertes ou en augmentant les temps de parcours les rendant moins compétitives.

La FNAUT AuRA ne veut donc pas opposer ce qu'on appelle les trains du quotidien aux liaisons à grande vitesse par TGV car si ces liaisons TGV sont utilisées dans le cadre des déplacements professionnels (le trafic affaire), elles sont utilisées aussi par tout le monde : étudiants, déplacements privés, loisirs, familles... Il suffit d'observer dans la gare de Lyon Part-Dieu les voyageurs pour se rendre compte de la diversité de ceux qui utilisent les liaisons TGV, qui sont sous un certain aspect également les trains du quotidien.

## LE PROBLÈME DU FRET

Le fret a une part faible de marché en France, trop faible quand on connaît les vertus du transport par rail en matière d'écologie comme les émanations de gaz à effet de serre.

Les chargeurs font part des difficultés pour obtenir des sillons de qualité pour faire circuler des trains de fret permettant d'être compétitif vis-à-vis du transport routier en raison de la difficulté de franchir les nœuds ferroviaires saturés par les dessertes voyageurs, et Lyon en est un des principaux exemples.

Tout milite pour dévier le trafic fret de la zone centrale de Lyon que ce soit pour augmenter la compétitivité du fret ferroviaire ou pour donner le maximum de capacité pour les dessertes voyageurs.

**DEBAT PUBLIC Nœud Ferroviaire Lyonnais à Long Terme**

Chez REGUS – Immeuble Danica B, 21, avenue Georges-Pompidou – 69003 Lyon

Tél. : 04 72 91 30 80 | [DebatNFL@debat-cndp.fr](mailto:DebatNFL@debat-cndp.fr) | [noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr](http://noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr)

## DU TEMPS PERDU POUR PRENDRE DES DÉCISIONS

Le nœud ferroviaire lyonnais est saturé depuis de nombreuses années : le nombre de trains circulant à Lyon Part-Dieu à l'heure de pointe stagne et reste plafonné depuis plus de 10 années et les travaux en cours à la gare de la Part-Dieu, bien que très utiles, ne permettront pas d'augmenter le nombre de trains.

Le CFAL est un projet nécessaire à la fois pour rendre plus compétitif le transport de marchandises par le rail et pour désaturer le NFL. Déclarés d'utilité publique en 2012, les travaux ne sont cependant pas programmés.

Le CGEDD a mené plusieurs études en 2011 sur différents scénarios pour traiter la saturation du NFL. Elles ont fait l'objet de plusieurs rapports. Mais depuis ces études, rien n'a été lancé jusqu'à ce débat public.

Le bilan de ces dernières années montre que si des mesures palliatives ont été lancées avec les travaux en cours, le problème n'a pas été pris à sa juste mesure.

Le NFL souffre d'une sous-capacité liée à un manque d'investissement d'ampleur qui a mis en retard l'agglomération lyonnaise par rapport à de nombreuses villes étrangères à commencer par l'Allemagne dont toutes les agglomérations sont dotées de S-Bahn performants depuis de nombreuses années.

Ces constats montrent l'urgence à entreprendre ces travaux avec la nécessité de les financer.

## LES PRIORITÉS DE LA FNAUT

### RIEN NE SE FERA SANS LA MISE EN ŒUVRE DE FINANCEMENTS INNOVANTS

Les besoins de financements sont particulièrement importants.

L'Île-de-France a été confrontée aux mêmes difficultés. Mais pour cette Région, on a su lancer le programme du Grand Paris Express, soit la construction de 200 km de lignes de

métros automatiques représentant un investissement de plus de 35 milliards, et en même temps, lancer la construction d'une ligne de RER traversant Paris qui sera mise en service en 2022, que l'on peut comparer à la version souterraine du projet de désaturation de la gare de la Part-Dieu, tout en poursuivant une politique de création de lignes de tramways et de prolongement de lignes de métro.

Ces réalisations ont été rendues possibles en complétant les financements classiques, Régions, État, collectivités locales, par des ressources spécifiques affectées aux financements de ce programme de grande ampleur.

Sans la mise en œuvre de financements innovants à l'échelle de la deuxième Région française, les réalisations concrètes ne pourront pas être à la hauteur des enjeux et des besoins.

Pour la FNAUT AuRA, ce débat public doit faire prendre conscience que ce travail de mise en œuvre de financements dédiés doit être la priorité.

## LA MISE À 4 VOIES DE LA SECTION ST-FONS - GRENAY

Le premier engagement doit concerner la mise à 4 voies du tronçon St-Fons – Grenay avec la réalisation connexe du CFAL Nord (et amélioration du raccordement de St-Fons).

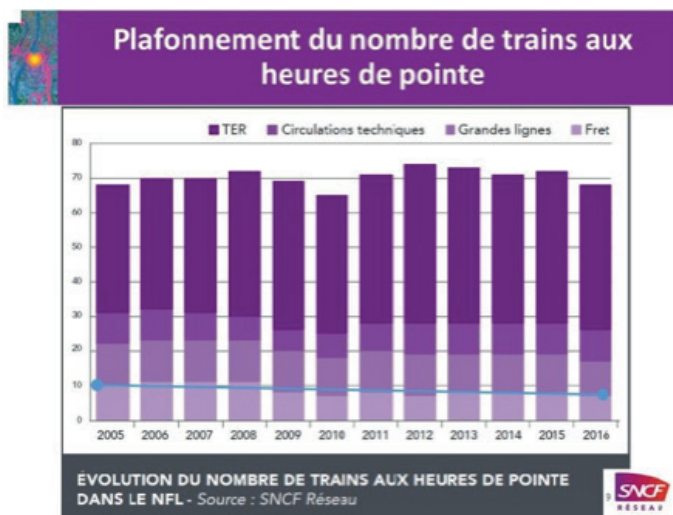
C'est ce tronçon qui est une cause majeure des dysfonctionnements des lignes Lyon-Grenoble-Chambéry et c'est un secteur où l'urbanisation se développe, augmentant les besoins de déplacements.

Cette première phase donnerait aussi une solution pour le contournement du trafic fret en attendant un contournement sud. Le trafic fret, on peut l'espérer, sera accru par la réalisation du tunnel et de la ligne d'accès du projet Lyon-Turin, dont la mise en service est prévue en 2030. Et 2030 c'est à peine le temps de réaliser de tels travaux.

On mesure à nouveau le manque de décisions dans les années précédentes qui démontre aujourd'hui la nécessité d'agir sans tarder.

## LA DÉSATURATION DE LA GARE DE LA PART-DIEU

C'est un projet incontournable, qui devra être complété par une meilleure desserte des différentes polarités de l'agglomération lyonnaise. La solution souterraine, dont le surcoût est non négligeable ne pourra se justifier que par des avantages suffisamment déterminants. SNCF Réseau devra être plus précise sur le besoin supplémentaire de voies à quai (2 voies pour la version en surface contre 4 en souterrain).



*Le nombre de trains plafonne depuis de trop nombreuses années*

Néanmoins la FNAUT AuRA regrette que les autres aspects de la desserte de l'agglomération lyonnaise ne soient pas l'objet de propositions. L'ensemble du territoire doit être irrigué et des renforts de capacité identifiés pour desservir les différentes polarités de l'agglomération lyonnaise.

Le débat public doit être étendu à l'ensemble des aménagements du NFL, comme le nœud de Givors qui reste un point bloquant pour la desserte de St-Étienne et la rive droite du Rhône.

## DES SOLUTIONS D'ATTENTE A METTRE EN PLACE

La FNAUT AuRA a bien noté que les travaux proposés dans ce débat public ne pourront être mis en service qu'après 2030/2035. Pendant les 10 ou 15 prochaines années, les besoins de mobilité vont par contre continuer à augmenter. Les propositions techniques de ce débat sont donc à compléter pour donner une suite au plan de mobilisation.

## CONCLUSION

La FNAUT AuRA se félicite que ce débat se déroule enfin tant les besoins sont importants.

Elle estime que les objectifs proposés par le projet de SNCF Réseau d'augmenter la capacité du réseau autour de la gare de la Part-Dieu sont incontournables.

Elle souligne que le débat devrait être élargi à l'ensemble du réseau lyonnais qui doit lui aussi être l'objet de mesures d'augmentation de capacité de façon à assurer un maillage complet du territoire.

Elle propose que la section St-Fons – Grenay soit entreprise en premier de façon à résoudre également la problématique du fret.

Elle insiste sur la nécessité de mettre en œuvre des financements innovants, condition indispensable compte tenu de l'ampleur des travaux à entreprendre, à l'image de ce qui a été mis en œuvre pour la Région Île-de-France.

cndp

Commission nationale  
du débat public

Commission particulière du débat public  
Nœud Ferroviaire Lyonnais à Long Terme  
Chez REGUS – Immeuble Danica B, 21, avenue Georges-Pompidou – 69003 Lyon  
Tél. : 04 72 91 30 80  
DebatNFL@debat-cndp.fr  
noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr