

<http://pierre-alainmillet.fr/Doubler-le-nombre-de-trains-pour>



Débat public sur le noeud ferroviaire Lyonnais

Doubler le nombre de trains pour transformer la mobilité métropolitaine !

- Rencontres -

Date de mise en ligne : mercredi 12 juin 2019

Copyright © Blog Vénissien de Pierre-Alain Millet - Tous droits réservés

J'ai participé avec un grand intérêt à la rencontre organisée par la commission nationale du débat public sur le [noeud ferroviaire lyonnais](#) . C'est un projet d'enjeu national, voire international, et c'est aussi un enjeu essentiel pour notre commune et l'agglomération lyonnaise.

Malheureusement, la participation était décevante, pour une rencontre qui concernait tout le sud lyonnais, le public était principalement constitué de Vénissians et Sanpriots, et des associations de riverains concernés par le contournement ferroviaire de l'agglomération, regroupées dans le collectif Fracture. Des élus de trois communes seulement, dont les maires de Vénissieux, Saint-Priest et Chaponnay... Aucun élu représentant la métropole...

Il y avait 16 rencontres dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, 3 dans la métropole, et des ateliers de travail thématiques. Une rencontre à Lyon, fortement concerné par les enjeux de la gare de la Part-Dieu, n'avait mobilisé qu'une trentaine de personnes...

Il y a vraiment une crise de la vie démocratique, des citoyens qui ne se sentent pas concernés par ces démarches très "institutionnelles", voire qui se méfient des études, des projets, des enquêtes publiques, et aussi des citoyens pour qui l'urgence concerne l'emploi, le logement, le pouvoir d'achat...

Comment faire vivre alors le débat sur des projets à 30 ou 40 ans ? Comment peut-on parler dans notre pays de référendum d'initiative citoyenne si on ne sait pas organiser le débat public sur un sujet qui a pourtant tant d'impacts sur la vie quotidienne de milliers de familles ? Cela mériterait un "grand débat"... mais c'est une autre histoire.

En attendant, j'appelle tous les habitants à prendre connaissance de ce grand projet ...

L'opportunité du projet. Faut-il un grand projet pour le rail lyonnais ?

La première question posée est l'opportunité de poursuivre ou pas les études sur ce projet présenté par SNCF Réseaux, l'entreprise qui gère les voies ferrées.

Il y a eu dans le débat beaucoup d'inquiétudes et de critiques, sur l'impact des nouvelles infrastructures, sur leurs nuisances, beaucoup de méfiance sur les chiffres du dossier sur les prévisions de trafic... Cela conduit certains, dont le président de l'association Fracture, à remettre en cause le principe même du projet.

Pourtant, tout le monde sera d'accord pour dire que notre cadre de vie quotidien, nos conditions de déplacement, souffrent de deux véritables fléaux ; la place des poids-lourds sur nos routes, et les bouchons dans tous les accès à l'agglomération et sur le périphérique. Trop de camions, trop de voitures... cela devrait conduire à une politique ambitieuse pour plus de trains de marchandises et plus de trains de passagers.

C'est pourquoi il faut défendre le principe de ce projet qui vise à créer les infrastructures permettant de faire passer

plus de trains dans et autour de l'agglomération. On peut discuter où et dans quelles conditions, mais nous avons tous intérêt à obtenir les financements publics nécessaires !

Des inquiétudes sur le fret et sur le financement

Si je partage des inquiétudes exprimées sur le projet, elles viennent pour moi non du projet, mais de l'ambiguïté du gouvernement sur le fret comme sur le financement.

[-] Le projet dit qu'il faut augmenter le fret ferroviaire, passer de 30 millions de tonnes-kilomètres à 50, voire 70 millions... Sauf qu'il ne nous dit pas que la SNCF service public transportait déjà 50 millions de tonnes il y a 30 ans.. ! Mais le fret est en recul, à cause du sous-investissement dans le rail hors TGV, de la privatisation et mise en concurrence du fret, et des choix de la SNCF dans cette concurrence, se concentrant sur ce qui était rentable et développant sa filiale de transport routier. C'est un sujet que nous connaissons bien à Vénissieux avec l'exemple de l'entreprise Carbone Savoie, qui transporte par camion ses marchandises entre ses sites de Vénissieux et Notre-Dame de Briançon, pourtant raccordés au rail ! Mais aussi avec le nouveau technicentre de la SNCF, juste à côté de la gare mais n'est pas raccordé au rail ! On peut aussi s'interroger sur l'évolution économique, avec la désindustrialisation qui réduit le trafic de marchandises industrielles, au profit du trafic de distribution centré lui sur les camions.

[-] Sur le financement, les montants estimés s'accumulent, 3 Milliards pour le contournement ferroviaire, 4 milliards pour le noeud ferroviaire, et aussi la liaison Turin, et Clermont... Mais la loi mobilité en discussion ne prévoit rien et demande à la SNCF de se concentrer sur l'entretien des lignes existantes ! Début 2018, un rapport officiel reportait aux calendes grecques le CFAL Sud, annonçant un coup de frein sur les infrastructures. Depuis, la ministre a demandé à SNCF réseaux de travailler à des scénarios de phasage pour identifier ce qui pourrait être fait en premier. On peut craindre que cette demande traduise le fait que le gouvernement ne veut pas s'engager sur le projet d'ensemble...

Ces inquiétudes doivent conduire non pas à craindre le projet, mais à s'en saisir pour montrer qu'il est possible de basculer la majorité des camions sur le rail comme en Suisse, et de doubler la mobilité train et transport en commun pour diviser par deux les flux sur les autoroutes et périphériques. Et c'est pourquoi ce projet doit aussi être l'occasion de rediscuter du projet métropolitain de mobilité.

Un projet qui doit devenir un projet métropolitain

J'ai eu l'occasion à de multiples reprises de demander que le projet de mobilité métropolitaine se construise avec la SNCF pour donner toute sa place au rail et permettre la synergie rail-transports en commun (dès [2013](#), en [2015](#), en [2017](#), en [2018](#), en [2019](#)). Malheureusement, pour l'instant, la métropole et le SYTRAL d'un côté, et la SNCF de l'autre, semblent jouer à la chaise vide l'un pour l'autre...

Dans le projet de mobilité métropolitaine, rien ou presque sur le rail, l'ambition d'un RER métropolitain défendue par plusieurs élus dont ceux du groupe communiste et parti de gauche n'a pas été prise en compte dans le PDU, le projet de déplacement urbain.

De l'autre côté, ce projet de NFL n'évoque que peu l'ambition multi-polaire du SCOT métropolitain et l'enjeu des gares périphériques dont celle de Vénissieux. Certes, il est proposé une augmentation des fréquences mais sur la

Doubler le nombre de trains pour transformer la mobilité métropolitaine !

seule base des lignes SNCF. Quelle interaction avec les lignes de métro ? Peut-on imaginer en 2050 d'avoir des trains SNCF sur les rails TCL, comme à Paris ? Peut-on imaginer une carte d'abonnement unique, une coordination des informations horaires ?

Ce projet est un projet concernant les infrastructures SNCF, mais il ne peut trouver son utilité que dans le cadre d'un projet de mobilité qui doit impliquer tous les acteurs, dont la métropole...

En attendant, il y a une question essentielle pour les habitants du Sud de Lyon, la désaturation du NFL lyonnais ne doit pas se traduire par la saturation de la ligne historique Saint-Fons-Grenay passant par Vénissieux ! C'est pourquoi il faut impérativement la réalisation du CFAL Sud aux mêmes échéances que la partie Nord !