VOS DÉPLACEMENTS FUTURS, VENEZ EN DÉBATTRE !

DU 11 AVRIL AU 11 JUILLET 2019

Cahier d'acteur n°10 - Juin 2019

ADEC

L'association de défense de l'environnement de Chaponnay (ADEC), créée le 11 février 2002, a pour but de défendre les intérêts des habitants de Chaponnay et de ses environs contre tout projet pouvant nuire à leur environnement et leur cadre de vie. Elle est favorable au développement des modes de transport qui permettront de diminuer notablement la pollution qui actuellement asphyxie nos territoires.
L'ADEC est adhérente à la fédération FRACTURE.

Contact
Président Philippe VARIGNY
adec.chaponnay@orange.fr

CAHIER D'ACTEUR

Un débat mal ciblé ?

L'objectif de ce débat se résume en une seule question de fond qui est de savoir s'il faut rajouter deux voies supplémentaires à la gare de la Part-Dieu en aérien ou en souterrain ? Un deuxième sujet est abordé et consiste à rajouter deux voies supplémentaires entre St Fons et Grenay, sans alternative possible et sans beaucoup d'informations sur les conséquences potentielles pour les riverains.

Nous sommes très favorables au report du fret de la route vers le rail et nous sommes donc favorables au contournement ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise, mais avec un tracé le long de la LGV qui soit un véritable contournement et apporte un gain significatif pour le développement de la magistrale éco-fret.

Par contre le dossier aborde une multitude de sujets sur la mobilité et l'aménagement du territoire, qui ne sont pas de la compétence de SNCF Réseau, et sans que cela n'engage qui que ce soit.

AMÉLIORATION DU NFL

À la lecture du dossier, la fréquentation du NFL est à 69 % par les voyageurs, à 15 % par le fret et à 16 % par les circulations techniques. Pour gagner des sillons les possibilités sont donc de diminuer les passages de fret et les circulations techniques, d'améliorer le nombre de sillons avec notamment la modernisation des équipements, de doubler les trains sur un même quai et enfin de rajouter des voies. Le dossier ne dit pratiquement rien sur les gains qui pourraient être faits sur chacun des points évoqués ci-dessus en dehors de la proposition de rajouter deux voies. À titre d'exemple page 28/122 du dossier le nombre maxi de train en heure de pointe dans le NFL est présentée comme stable entre 2005 et 2016 alors qu'entre-temps la voie K a été rajoutée à la Part-Dieu (2011) et que les postes d'aiguillages ont été modernisés. Cela a-t-il été efficace ? La modernisation et l'automatisation des systèmes (ERTMS, Gestion Opérationnelle de la circulation 2.0, NGOC, CCR…) vont-elles permettre des gains sur le NFL ? Quel gain avec la mise en service en 2020 de la voie L à la Part-Dieu ?

Il est indiqué page 36/122 qu'un tiers des retards sur l'ensemble du réseau ferroviaire régional prend son origine dans le NFL. Par contre le dossier ne dit rien sur l'origine des deux tiers des retards et sur les solutions potentielles alors que ces retards influent aussi sur les disfonctionnements du NFL.

Page 103/122 il est écrit que le projet permettrait de compenser les émissions de dioxyde de carbone de 9 000 personnes ce qui est un argument bien mineur par rapport à une population de 1 400 000 habitants.

Pour supprimer du fret dans le NFL une des solutions serait de déplacer la fonction relais de Sibelin (plus de 315 trains par semaine qui ne s'arrêtent que pour cette fonction, dont des trains de matières dangereuses). Idem pour le tri à plat pratiqué par les entreprises ferroviaires puisque seul fret SNCF utilise le tri par gravité de Sibelin. Ces opérations pourraient très bien être envisagées ailleurs, à Portes Les Valence par exemple, qui dispose des voies nécessaires, d'un saut-de-mouton au sud et de franchissements du Rhône en amont et en aval. De plus cela réduirait le risque d'accident car rappelons que Sibelin est en zone rouge Sévéso et que les risques d'effets dominos sont nombreux.

La plupart des trains de fret en provenance ou à destination de l'Italie n'ont également rien à faire dans le NFL alors que d'autres itinéraires existent.

Pour ce qui concerne le passage à quatre voies de la section Grenay - St-Fons, il est anormal que le dossier ne donne pas plus d'information sur le nombre de trains en fonction de l'heure, de leur nature (fret, dont matières dangereuses, et voyageurs) et sur les nuisances qu'ils apporteront.

Le dossier ne permet pas d'avoir un avis éclairé et pertinent sur les solutions possibles pour améliorer le NFL. Mais le choix n'est-il pas déjà fait de rajouter 2 voies supplémentaires ? Pour nous dès lors qu'il existe déjà 12 voies en surface il nous paraît judicieux de préserver les deniers publics, si rares, en rajoutant les deux voies en surface. Nous regrettons simplement que la politique d'urbanisation de la métropole, qui a renouvelé entièrement le quartier de La Villette ces dernières années, n'ait pas volontairement anticipé ces besoins de voies supplémentaires qui étaient déjà connus.

CFAL SUD, MISE AU POINT

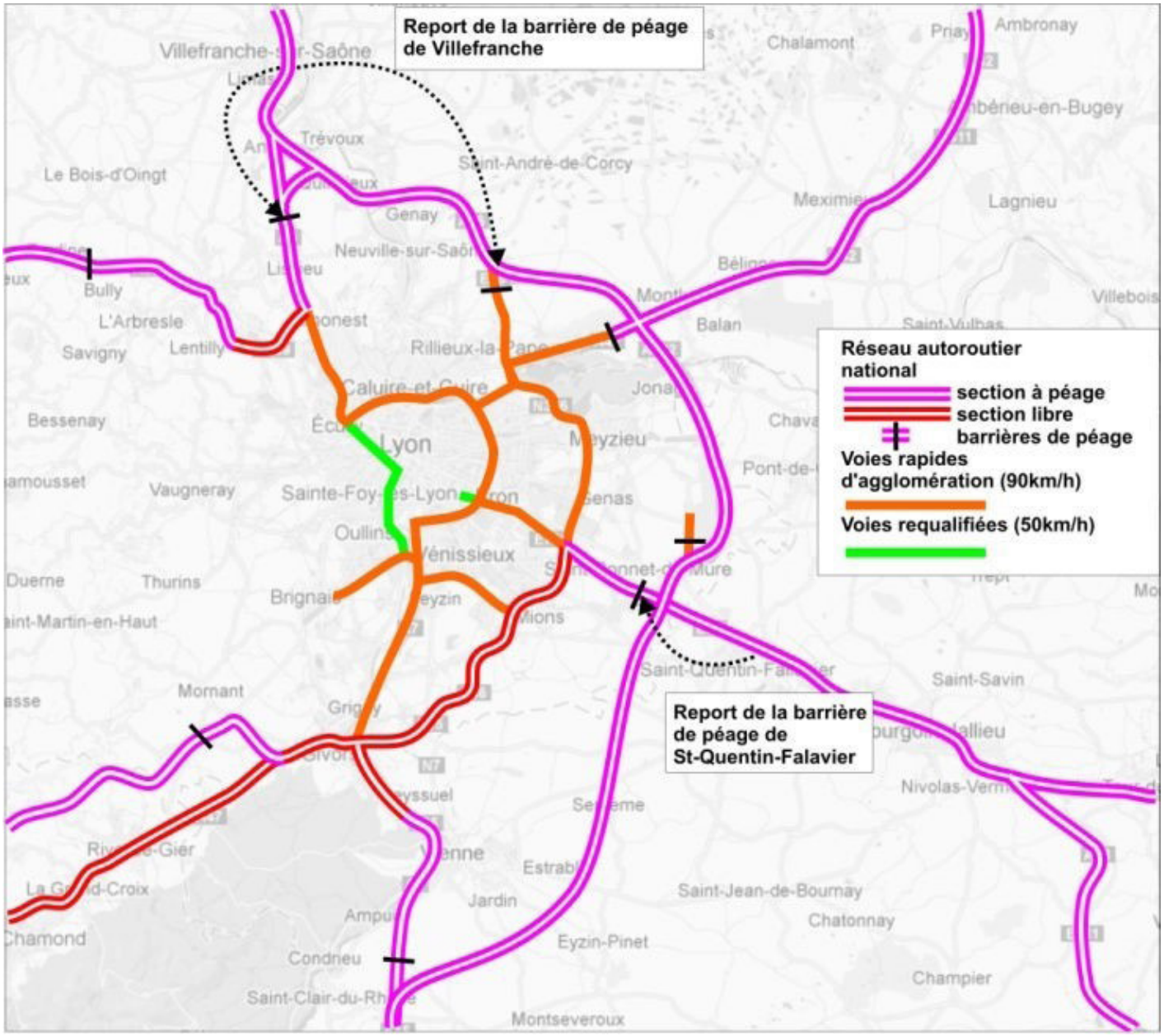
Pages 73 et 74/122 le CFAL est considéré comme une composante du NFL puisque le projet se situe en partie dans la métropole Lyonnaise, ce qui est une aberration pour un contournement. Nous attirons l'attention sur le fait que le tracé du CFAL sud n'est pas légitimement acquis pour de multiples raisons liées aux anomalies des processus engagés. Nous tenons à souligner qu'aujourd'hui le dossier du tracé du CFAL Sud est obsolète et que si ce projet devait voir le jour il serait nécessaire de le reprendre à zéro (à partir du débat public) compte tenu des erreurs, des incohérences et des insuffisances que contiennent les différents dossiers.

Page 75/122 il est écrit que le CFAL enlèverait un train par heure et par sens à la gare de la Part-Dieu en heure de pointe ce qui est insignifiant par rapport aux investissements que cela représenterait.

MOBILITÉ ET DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Pages 24 et 44/122 le dossier souligne fort justement la déconnexion entre lieu d'emploi et lieu d'habitat. Il est regrettable que la métropole aggrave cette situation en programmant à la Part-Dieu à l'horizon 2030, 35 000 à 40 000 emplois supplémentaires pour seulement 2 200 logements nouveaux. Sachant que la Part-Dieu dispose aujourd'hui de 13 500 logements pour 56 000 emplois, le ratio logements/emplois va donc sérieusement se dégrader à l'horizon 2030 (source site lyon-pardieu.com fin 2018).

Page 55 et 56/122 il est évoqué le développement des modes alternatifs au routier dont les transports collectifs, mais une fois de plus l'Est et le Sud de Lyon sont oubliés alors que ces secteurs souffrent d'un aménagement possible de l'A46 sud à deux fois trois voies et une connexion vers l'A432. Il faut savoir qu'aujourd'hui les communes du Val d'Ozon sont déjà en dépassement des seuils européens et encore plus des recommandations de l'OMS en matière de pollution et qu'il ne peut être envisagé un accroissement du trafic routier sur cet axe. Une deux fois trois voies sature à partir de 65 000 véhicules par jour (selon études SETRA/CEREMA) alors qu'après le déclassement A6/A7 l'A46 sud verra de 80 000 à 125 000 véhicules par jour (60 000 à 105 000 aujourd'hui). Par contre il nous paraîtrait intéressant que l'état étudie une des propositions faites dans l'expertise TTK demandée par le débat public dans le cadre du débat sur l'anneau des sciences en 2013. Cette proposition consistait en un prolongement de



l'A432 vers l'A7 au Sud de la barrière de péage de Reventin.

Elle présentait l'avantage de pouvoir absorber les 45 000 véhicules par jour de transit (dont plus de 30 % de poids lourds), de desservir les zones d'activité de Lafayette et de Pont-Evêque, de soulager la D75 entre Heyrieux et Vienne, d'offrir une alternative aux nombreux habitants du Nord Isère qui travaillent sur Lyon et sa périphérie et surtout de permettre au trafic de transit de traverser Lyon sans barrière de péage en redistribuant judicieusement celles-ci comme indiqué sur le plan joint. Cette solution permettrait « d'apaiser » l'A46 sud et d'y réserver une voie dans chaque sens pour les transports collectifs et le co-voiturage.

CONCLUSION

Comme en 2001 lors du débat public commun aux projets du COL et du CFAL, nous assistons à un débat public de dupe. La seule question de fond qu'il contient n'engage que SNCF Réseau, à savoir doit-il ajouter deux voies à la gare de la Part-Dieu en aérien ou en souterrain ? Deuxième objet du débat le passage à quatre voies de la section Grenay - St-Fons, sans proposer d'alternative et avec un dossier bien insuffisant. Le périmètre du débat aurait-donc dû être circonscrit aux communes directement impactées.

Ce débat est élargi à des notions de mobilité et d'aménagement du territoire, pour lesquelles SNCF réseau n'a aucun pouvoir, mais cela justifie d'ouvrir son périmètre jusqu'à Clermont-Ferrand, Grenoble et autres communes qui se moquent bien de savoir si les deux voies seront ajoutées en aérien ou en souterrain, pourvu que leurs trains arrivent à l'heure. Nous considérons que ce débat fait semblant de répondre à la demande du rapport DURON de 2018 qui préconisait un large débat multimodal pour la région Lyonnaise.

Pour nous il aurait été plus logique de faire deux débats publics. Le premier aurait traité de la mobilité et de l'aménagement du territoire avec un large périmètre, comme le demandait le rapport Duron. Il aurait permis d'impliquer officiellement l'État et ses services, les collectivités et les associations. Le second aurait traité spécifiquement de l'aménagement du nœud ferroviaire Lyonnais avec un périmètre circonscrit aux communes concernées.

Gare de triage de Sibelin

Ces contributions sont éditées par la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) qui décide de les publier sous forme de cahier d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

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