



Commission Particulière du Débat Public
pour le Nœud ferroviaire lyonnais (NFL)
À l'attention de :
Mme Alexandra MOREAU
M. Frédéric PIRIOU

Envoi par Mél

Objet : notre rencontre avec la CPDP du 22 janvier 2019

Bonjour,

Suite à la rencontre avec Mme Geneviève Laferrere et M. Jean-Paul Lhuillier, vous trouverez ci-joint les textes qui vous ont été remis en séance.

Recevez l'expression de notre profond respect.

Pour FNE AURA

Jean-Paul LHUILLIER

France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes

Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
Centre ETIC HEVEA - 2 rue Professeur Zimmermann 69007 Lyon - region@fne-aura.org

www.fne-aura.org

Rencontre FNE avec la CPDP du NFL le 26 janvier 2019

1- Notre positionnement de base :

1. Les principaux défis environnementaux que les politiques de mobilité doivent relever dans les prochaines décennies :

L'Urgence sanitaire

- La France est menacée de plusieurs contentieux par la Cour européenne de justice en octobre 2018 pour dépassement des valeurs limites, d'une part, pour les émissions de particules fines et, d'autre part, pour les émissions de dioxyde d'azote, le polluant routier par excellence.
En Auvergne-Rhône Alpes les dépassements concernent cinq territoires : **Lyon**, Grenoble, **Saint-Etienne**, Valence et la vallée de l'Arve.

L'urgence climatique

- Le secteur des transports représente plus de 30% des émissions de gaz à effet de serre (GES) en France et ne respecte ni les trajectoires fixées par la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et la stratégie nationale bas carbone (SNBC), ni les objectifs de la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) ;
- Contrairement aux autres secteurs (industrie, logement, agriculture), dont les émissions tendent à être mieux maîtrisées, le secteur des transports voit ses émissions de GES croître à cause des déplacements routiers (qui font 95% des émissions du secteur des transports) et en particulier des poids-lourds et des véhicules utilitaires légers dont la part ne cesse d'augmenter (source CCTN 2017)

L'urgence pour une urbanisation durable

- Une voiture est en moyenne stationnée 95 % de sa durée de vie : la question de l'occupation de l'espace public est à traiter.
- L'étalement urbain est largement une conséquence de notre « addiction » au mode routier

2. Il faut massivement diminuer l'autosolisme et le transport routier des marchandises

- Selon l'Enquête nationale transport et déplacements (ENTD) de 2008, 98% de nos déplacements au quotidien sont de courtes distances (moins de 80 km) mais 25% font plus de 10 km.
Il y a fort à parier que la prochaine ENTD fera apparaître une augmentation de cette dernière part compte tenu du fort développement du périurbain.
- Selon l'enquête déplacements (chiffres clés 2015) sur l'Aire métropolitaine urbaine (AML) 80% des déplacements entre la Métropole de Lyon et sa périphérie se font en voiture ...

Le constat

Si, depuis le transfert d'autorité de la politique des TER à la Région Rhône-Alpes (1997), la mise en place du cadencement en 2004 a largement contribué à l'explosion de l'usage du mode ferroviaire (plus de 140 000 usagers par jour pour près de 1 200 circulations) nous constatons une stagnation depuis quelques années en particulier par manque d'augmentation de l'offre et surtout par la dégradation du niveau de service.

C'est particulièrement sensible dans l'Aire métropolitaine lyonnaise AML du Syndicat mixte de transport (SMT).

Notre objectif

Conformément aux orientations de FNE largement partagées par le réseau associatif local qu'est la coordination « pour se déplacer autrement dans la région lyonnaise » (D.A.R.L.Y.) et par de nombreux

élu-e-s nous demandons une très forte diminution de la circulation automobile ainsi que du transport routier des marchandises.

La décision de requalifier la traversée autoroutière A6-A7 en « boulevard urbain » divisant par 2 le trafic routier est un des bons exemples¹.

En conséquence, le transfert modal volontariste de la route vers le rail tant pour les personnes que pour les marchandises est un des moyens pour satisfaire notre objectif.

Nous considérons que le débat public du Nœud ferroviaire Lyonnais (NFL) doit avoir comme périmètre celui du Syndicat mixte de transport de l'Aire métropolitaine lyonnaise (SMT AML) en examinant l'ensemble du réseau ferroviaire concerné en service et en demande de réhabilitation tant pour la modernisation de l'infrastructure que pour son exploitation ainsi que pour l'examen du développement de l'intermodalité dans toute les gares.

Nous savons que l'offre ferroviaire existante est loin d'être satisfaisante et doit être requalifiée/réhabilitée.

Nous faisons notre, l'orientation de Mme Elizabeth Borne, ministre chargée des transports :

Jeudi 20 juillet 2017

Sénat : Audition de Mme Élisabeth Borne, Ministre auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des Transports

« Je viens d'une entreprise dans laquelle on exploitait toutes les deux minutes un RER transportant 2 500 personnes sur le tronçon central de la ligne A, ce qui, en l'occurrence, me semble un exemple de réelle saturation ! Il va ainsi falloir replacer sérieusement nos ingénieurs dans le monde moderne. Il faut d'abord commencer par travailler sur les procédures d'exploitation et ainsi améliorer l'existant, avant de réclamer des milliards d'euros pour la création, à côté, d'une nouvelle ligne. »

C'est la raison pour laquelle notre priorité est la mise en place d'un réseau ferroviaire performant pour de vrais services RER au quotidien dans le SMT AML.

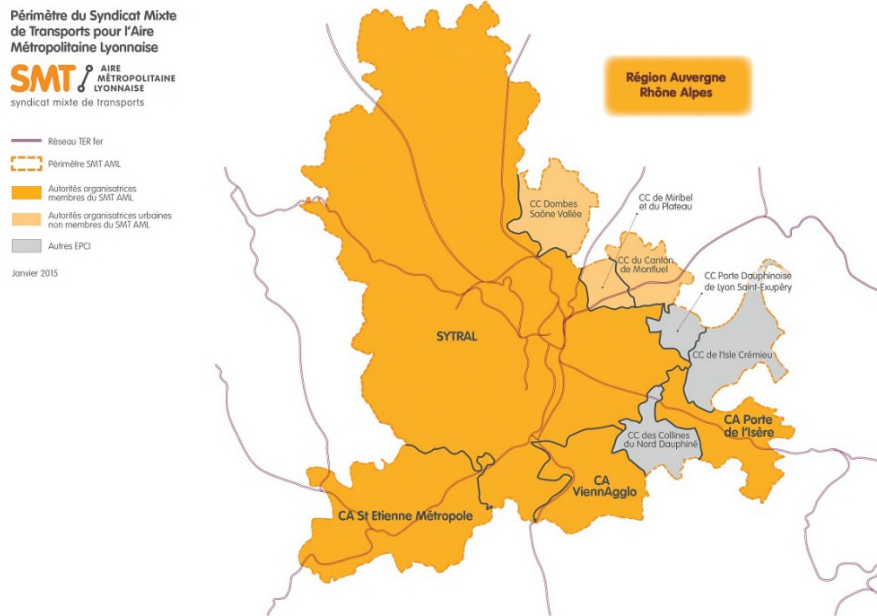
Pour les marchandises, le mode ferroviaire actuellement en difficulté de modernisation et de performance doit permettre le transfert maximal de la route vers le rail pour les marchandises en Transit et en Échange mais aussi permettre le développement de services de transports ferroviaires Interne à l'AML.

¹Ce qui ne nous empêche pas en partenariat avec DARLY de lutter contre tous les projets routiers en cours : A45, Rocade Ouest, Contournement Est.

2- Notre approche

A. Un débat public NFL dans le périmètre de l'Aire métropolitaine lyonnaise (AML)

Carte du périmètre :



Le réseau ferroviaire :



L'AML couvre 2,6 millions d'habitants.

Notre approche est renforcée par la Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise (DTA AML) dont le décret date du 9 janvier 2007 avec sa modification par l'arrêté du 25 mars 2015 concernant l'espace interdépartemental Saint-Exupéry

B. Les informations actuellement disponibles sont insuffisantes

Nous devrions disposer :

- Des données actuelles de trafic mises à jour ET caractérisées : Grandes lignes, TGV, TER, Fret, Services...
- Des O/D par gares,
- Des perspectives de développement du trafic ferroviaire pour répondre aux ambitions des PDU des agglomérations de Saint-Étienne Métropole, de la Métropole de Lyon, de Vienne Condrieu Agglomération, de la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère et de Villefranche-Beaujolais, notamment dans leurs objectifs de transfert modal,
- Des perspectives démographiques sur l'aire du SMT AML en lien avec les schémas SCOT 2030 pour les agglomérations et les inter-SCOT.

Les informations relatives à la prospective sont anciennes : si les membres du SMT et de la SNCF ont engagé des pré-études amont pour améliorer la capacité de l'existant (simulations sur Lyon – Saint-Étienne...) ou envisager les conditions de réalisation d'un réseau RER à l'échelle de l'aire métropolitaine, il serait bon d'avoir connaissance des premiers résultats et des incidences sur le réseau ...

De même la Métropole a fait récemment des aménagements de parking en ouvrage à la gare de la Part-Dieu en lieu et place des futures voies ferroviaires 13 à 16 dont la place était réservée depuis les années 80 : ces réalisations impactent la capacité ferroviaire du réseau !

3. L'agglomération est en asphyxie : il faut un réseau RER pour la désengorger

Objectif tout à fait réalisable dans une première phase avec le réseau ferré existant en rénovant des voies, augmentant capacités et cadences, en introduisant des techniques récentes qui ont fait leurs preuves telles que les systèmes d'exploitation type ERTMS et en ré-ouvrant des gares qui aujourd'hui voient des trains passer qui ne s'arrêtent pas...

Des trains saturés dont la capacité peut être augmentée mais dont la fiabilité horaire doit être assurée : Lyon – Saint Etienne (trop de trains « annulés »), Lyon – Villefranche, Lyon – Bourgoin-Jallieu...

Les parkings relais existants sont saturés (Mermoz, St Germain au Mont d'Or) dans la Métropole mais en fait partout au droit des gares du SMT-AML), preuve que le train est attractif pour entrer dans le cœur de ville. La part de report modal de la route vers le rail est colossale si on améliore le niveau de service : fréquence, amplitude, fiabilité, capacité, confort et rapidité des services.

4. Énorme potentiel de progrès pour le fret ferroviaire

L'AML est sur deux corridors fret européen : corridor 2 (NorthSea – Mediterranean) et corridor 6 (Mediterranean Rail Freight) avec une section commune entre Ambérieu-en-Bugey et Marseille.

L'AML a deux plateformes trimodales (fluvial, rail, route) :

- Inspira (Salaise-sur-Sanne au Sud) en développement et futur hinterland du port international Fos-Marseille
- Port Édouard Herriot, au centre de la Métropole de Lyon

Et une plateforme bimodale (fer, route) :

- Vénissieux/Saint-Priest : chargement/déchargement de conteneurs. Avec un projet de déplacement vers l'Est (voir DTA AML)

Une plateforme bimodale (fer, route) que nous demandons à Ambérieu-en-Bugey pour permettre :

- Les échanges en correspondances entre les corridors 2 et 6
- Les chargements/déchargements des remorques de poids-lourds en direction ou provenance de l'Italie

Si nous approuvons le principe du Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), nous avons bien noté que ce projet est celui d'une voie mixte pour les personnes et les marchandises. Mais ce projet doit être modifié afin de permettre :

1. L'accès physique des TER Intercités à la gare de Lyon Saint-Exupéry quelque soit leur provenance (nord et sud)
2. La mise en place d'une politique de plateformes marchandises pour le chargement/déchargement des conteneurs et remorques tant pour les échanges que pour la distribution/collecte interne à l'AML ?
3. La requalification/réhabilitation/création des branchements ferroviaires des entreprises des zones industrielles (Installations terminales embranchées – ITE)
Le cas de l'autorisation d'implantation d'une plateforme logistique Amazon (160 000 m²) au pied des pistes de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, bien desservie par le réseau routier et autoroutier (1 000 PL par jour !) est un exemple catastrophique car elle n'a aucun branchement ferroviaire !!!

3. Conclusion

FNE AURA est très favorable au débat public sur le NFL et y contribuera de manière active et constructive, sous réserve :

1. Que le périmètre soit celui du SMT AML
 - Un zoom sera fait sur l'ensemble de la Région AURA avec des focus sur des points durs, notamment :
 - La section Saint-Clair – Guillotière
 - Les gares de Perrache, Vénissieux, Vienne, Bourgoin-Jallieu, Villefranche,
 - La gare de Lyon Saint-Exupéry
 - La ligne Lyon ⇔ Saint-Etienne
 - Le doublement de la voie jusqu'à Saint-Quentin-Fallavier (Grenay ⇔ Saint-Fons)
 - Le doublement Sud ⇔ Est du virage de Saint-Fons
2. Que l'approche soit celle de la création d'un réseau et services de type RER ayant un niveau de service performant
3. Qu'une politique volontariste de fret ferroviaire soit mise en place

Annexe 1

EXTRAITS DU PDU 2017 / 2030 DE LA METROPOLE LYONNAISE

Rappels des objectifs du SCOT de l'agglomération lyonnaise :

Le document d'orientations générales (DOG) fixe un certain nombre d'orientations en matière de déplacements : la construction du **réseau express de l'aire métropolitaine**, constitué par les lignes ferroviaires, les trois lignes de métro A, B, D et le tramway T3. Ce réseau doit permettre d'assurer la desserte effective de l'ensemble des polarités et sites de projet identifiés par le SCOT. Le DOG prévoit à la fois des aménagements du « cœur du réseau », visant notamment à résoudre les problèmes de capacité ferroviaire, et l'extension de ce réseau express.

Le SCOT de l'Ouest lyonnais :

Il fixe un objectif de développement des transports collectifs avec notamment une optimisation de l'usage du **TER** (notamment par l'organisation du rabattement multimodal sur les gares).

La Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise

Dans le domaine des transports, la DTA prévoit que le système des transports de l'aire métropolitaine réponde à trois objectifs : y le premier vise à concilier la fluidité du trafic de transit, un niveau de service efficace pour le trafic d'échanges et les besoins en déplacement des personnes et des biens dans la Métropole elle-même ; y le deuxième objectif concerne les transports collectifs et leur attractivité dans le but de limiter la croissance du trafic en voitures individuelles ; y le troisième objectif est celui du report des marchandises produites et consommées par la Métropole sur d'autres modes de transport que la route, tels que le fer et la voie d'eau.

Le Schéma régional climat-air-énergie Rhône-Alpes

Pour le transport de marchandises (près de 60 % des émissions de NOx du secteur des transports), le SRCAE fixe pour objectif de parvenir à une part modale du fret ferroviaire en Rhône-Alpes de 15 % en 2020 et de 18 % en 2030.

Le Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise

Ce plan porte sur un périmètre plus important que celui du PDU de l'agglomération lyonnaise, constitué de 115 communes. Il fixe les objectifs de qualité de l'air à atteindre pour diminuer la concentration de certains polluants (particules fines et oxydes d'azote), et réduire l'exposition des populations à ces polluants. Le PPA s'inscrit donc dans un objectif global de santé publique, puisqu'environ 130 000 habitants de l'agglomération sont exposés à des dépassements des valeurs limites d'exposition aux particules fines (PM10 – données 2013).

Constats du PDU

Le secteur Est : territoire-clé du développement de l'agglomération où l'utilisation de la voiture reste importante

Le secteur Ouest : territoire contrasté où le ferroviaire apparaît structurant, mais où le réseau routier et son utilisation restent majeurs

Le secteur Nord : territoire à l'accessibilité contrainte où les réseaux structurants de transport collectif constituent un enjeu majeur. Le secteur Nord bénéficie d'un réseau ferroviaire performant, avec quelques gares très attractives comme celle de Sathonay-Camp ou, en rive droite de la Saône, celle de Saint-Germain-au-Mont-d'Or. La forte fréquentation des gares du Val de Saône induit une forte demande de rabattement automobile, qui entraîne un fréquent débordement du stationnement sur la voirie autour des gares. La pression qui pèse sur le réseau de transport collectif s'incarne aussi dans les attentes autour du projet de liaison performante sur l'emprise de l'ancien chemin de fer Sathonay-Trévoux.

Objectif : atteindre en 2030 pour les déplacements réalisés sur le périmètre d'application du PDU

- 35 % de déplacements en voiture et deux-roues motorisés ;
- 35 % de déplacements à pied (y compris les auxiliaires de la marche) ;
- 22 % de déplacements en transports collectifs (urbains et non urbains) ;
- 8 % de déplacements en vélo.

ANNEXE 2

EXTRAITS DE LA CONTRIBUTION DE FNE - AURAⁱ SUR LE SRADDET

Avis du 16 juillet 2018 adressé au président de la Région

(nota : l'Union Fédérale Frapna est devenu France Nature Environnement Auvergne Rhône-Alpes au 1^{er} janvier 2019 site : <https://www.fne-aura.org/>)

Nos objectifs prioritaires :

- Atteindre les objectifs des « Accords de Paris » sur le changement climatique.
- Améliorer les équilibres entre les territoires urbains et les territoires ruraux, redynamiser des centres des villes moyennes et des bourgs, rééquilibrer l'utilisation des modes de transport vers les transports en commun ou à la demande et vers les modes doux. 5. Freiner et stopper dès que possible l'artificialisation des sols.

Attentes concernant les déplacements :

1. Priorités au rail et à la voie d'eau

Le fer

Parmi les projets nouveaux que pourraient accompagner le Conseil Régional, devrait figurer le contournement ferré de Lyon dont l'absence induit des dysfonctionnements sur les réseaux ferrés régionaux (avec un tracé prenant pleinement en compte les enjeux environnementaux dont la biodiversité).

L'amélioration des lignes Paris – Clermont-Ferrand et Lyon – Clermont-Ferrand par Saint Étienne doit faire partie des priorités régionales.

L'amélioration des dessertes du territoire par les Trans Express Régionaux doit aussi être une priorité. La création de dessertes cadencées en périphérie des métropoles et des villes structurantes de l'armature urbaine régionale devra être mise en œuvre (exemple, des dessertes cadencées sur les réseaux existants entre villes moyennes, comme entre Valence et Romans, ou sur les lignes ferroviaires de la rive droite du Rhône, etc.).

La voie d'eau

L'axe de navigation Rhône et Saône devrait permettre de décharger le réseau routier et autoroutier de nombreux camions.

Les directives du SRADDET doivent être claires en matière d'infrastructures prioritaires et **d'intermodalité** entre les transports ferrés, la voie d'eau, les modes doux et le réseau routier.

2. *Les grands projets d'infrastructures :*

La FRAPNA s'oppose à la réalisation du projet d'autoroute A45 qui génère de forts impacts environnementaux sans résoudre les engorgements de circulation aux entrées de Lyon et Saint Étienne. Nous demandons donc que sur la base de comparaisons environnementales fiables, le SRADDET s'engage résolument dans le financement de toutes les formes de solutions alternatives à la voiture. Le financement d'une étude et d'un guide concertés et comparatifs des impacts environnementaux des diverses solutions alternatives envisageables nous paraîtrait cependant particulièrement opportun préalablement à tout engagement dans l'une ou l'autre solution.

ⁱ FNE – AURA 58 300 adhérents issus de 200 associations, a fêté ses 40 ans d'existence cette année