

<http://pierrealainmillet.fr/Les-besoins-dinfrastructures>



Conseil de métropole du 18 Septembre 2017

# Les besoins dinfrastructures ferroviaires et les habitants

- Interventions - Conseil métropolitain du Grand Lyon -

Date de mise en ligne : lundi 18 septembre 2017

---

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

---

**Ces deux délibérations sont liées, la première subventionnant des études sur l'avenir des infrastructures ferroviaires de l'Est Lyonnais en lien avec le CFAL, la deuxième subventionnant les études sur une plateforme logistique qui est un des équipements liés à ces infrastructures ferroviaires.**

**Permettez-moi de les aborder d'abord avec le souvenir des habitants du chemin du charbonnier à Vénissieux, de l'impasse d'Auvergne à Saint-Priest, bien sûr, ils sont loin d'être les seuls concernés, mais j'ai été leur voisin pendant 15 ans, il y a 20 ans, et j'ai souvent accompagné leurs actions pour défendre leur tranquillité et leur cadre de vie. L'association qu'ils avaient créé portait un nom révélateur "halte au bruit et à la vitesse".**

**Dans ce quartier où des immigrés, italiens très souvent, avaient construits de grandes maison, à quelques centaines de mètres d'une voie ferrée certes, mais dans ce qui était encore la campagne, l'état a décidé un jour d'installer une zone industrielle qui est vite devenu une zone logistique, avec un centre de groupage qui devait à l'origine assurer un transfert fer-route, mais que l'effondrement du fret ferroviaire français a vite transformé en transfert route-route, multipliant les circulations de poids-lourds. Et bien sûr, s'il fallait développer l'activité économique, l'état n'a jamais organisé les infrastructures adaptées.**

**Certains ne sont plus là pour témoigner, mais ce décalage entre le quotidien que vivent les habitants et la longue durée des aménagements d'infrastructures sous contraintes d'austérité et de rentabilité est un des meilleurs exemples pour moi de la nécessité d'une autre politique, plus encore, d'une autre société fondée non sur la recherche du profit maximum pour quelques uns, mais sur la réponse aux besoins de tous.**

C'est avec cela en tête que la joie de voir ces dossiers avancer est pondérée par le regret de n'avoir pu obtenir d'autres décisions il y a 30 ans, 15 ans, ou encore en 2013 quand le préfet décidait sans même en informer les maires concernés de supprimer le financement de ces études pour prioriser celles de la voie L à la Part-Dieu

Pourtant en 2012, se félicitant des études pour le franchissement de la voie ferrée par le BUE, Henri Thivillier souhaitait je cite

que ces études tiennent compte que le franchissement routier des voies ferrées et de la Plateforme ferroviaire peut être l'occasion d'une réflexion globale sur les moyens et les lieux d'approvisionnement de l'Agglomération, des plateformes d'échange modal des marchandises au Tram-Fret que de la réalisation tout aussi fondamentale et concomitante des deux tronçons Nord et Sud du CFAL

Ces dossiers ont donc avancé bien lentement, avec beaucoup d'hésitations et de freins, alors même que le plan de mobilisation validé en Juin 2015 par le secrétaire d'état aux transports n'est qu'un plan de court et moyen terme qui ne prévoit que des actions de première nécessité !

C'est pourquoi on peut se féliciter d'avoir à la fois les études pour la plateforme et les études de long terme sur les

infrastructures avec le renforcement des axes Saint-Clair-Guillotière et Saint-Fons-Grenay, cet axe desservant justement la plateforme logisitique. Cependant, il ne s'agit que d'une partie des études nécessaires pour la saisine de la commission nationale du débat public qui sera nécessaire avant les projets eux-mêmes ! Faudra-t-il encore 30 ans pour aboutir ? Ce sont des décisions de long terme qui conduisent à des investissements importants, et le secrétaire d'état demande que "la faisabilité du financement d'un tel projet soit approfondie". Et au fonds, l'alternative présentée avec une option souterraine pour l'axe St Clair Guillotiere est-elle sérieusement étudiée ? Les etudes sur la Part-Dieu ne l'envisagent pas, ni non plus la direction de l'EPIC reseau du GPC qu'est devenue ce quon appelle encore par habitude la SNCF, pour se rapeller de sa grandeur de service public passé. Et tout peut encore être remis en cause par les pourfendeurs de la dépense publique ! Notons pourtant que cet investissement rail, important, est bien plus faible que ce qui est prévu pour l'anneau des sciences Ouest !

C'est pourquoi nous serons très attentifs au respect de l'agenda de ces études et à la qualité de leurs conclusions. Notons d'ailleurs que la délibération nous dit que la plateforme "contribue à réduire le volume du transport routier".. Cela ferait sourire si on interdisait le transfert route-route et si la SNCF sous l'impulsion de l'état développait réellement une politique fret ! Or, elle a abandonné son offre de wagon isolé pourtant essentielle au tissu économique régional, ce qui fait par exemple que le site de Carbone Savoie de Vénissieux devait échanger avec celui de Notre-Dame-de-Briançon par camion alors qu'ils sont tous deux en bord de voie ferrée !

Quand il s'agit de restructurer la SNCF en filialisant ses activités pour les privatiser demain, les décisions peuvent aller plus vite, comme pour le déplacement de son technicentre de Oullins à Vénissieux. Au passage, bonne nouvelle pour le développement de Vénissieux et de son projet gare, sans doute aussi pour tous ceux qui regardent la valorisation foncière du site bordant l'A7 déclassée, mais dans ce dossier, la SNCF investit sur un technicentre accessible uniquement en camion... Visiblement, le fret la passionne !

Bref, ce dossier NFL est révélateur de l'enjeu de politiques publiques sur les infrastructures d'aménagement du territoire qui sont indispensables à l'efficacité même des activités économiques, mais aussi bien sûr de leur impact environnemental et social.

En conclusion, nous soutiendrons ces avancées, tout en étant attentif à ne pas baisser l'attention. C'est pourquoi nous demanderons que les résultats de ces études puissent faire l'objet de présentation publique pour en revenir à ceux qui vivent au quotidien les insuffisances de l'infrastructure actuelle, autant les salariés que les habitants riverains et usagers.