

<http://pierre-alainmillet.fr/le-noeud-ferroviaire-lyonnais>



Conseil municipal du 17 juin 2019

Le noeud ferroviaire lyonnais, le rail et Vénissieux

- Interventions - Conseil Municipal -

Date de mise en ligne : mardi 18 juin 2019

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

madame le maire, chers collègues,

permettez-moi tout d'abord de noter l'enjeu de la participation des citoyens à cette enquête critique pour notre ville et l'agglomération, et malheureusement, l'insuffisance de cette participation. La rencontre du 11 juin dernier à Vénissieux n'a attiré que ceux qui étaient déjà engagé dans l'action sur le contournement ferroviaire, le CFAL, en général regroupé dans l'association Fracture. Heureusement que plusieurs élus de Vénissieux étaient présents avec vous, madame le maire, et précisons-le aussi le maire de Saint-Priest, mais cette rencontre n'était pas à la hauteur de l'enjeu.

C'est un aspect d'une véritable crise démocratique, les citoyens se méfiant visiblement de ces grandes enquêtes publiques qui sont pourtant des outils faites pour recueillir leur avis.

La première question est celle de l'opportunité de ce projet...

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

Pourtant, 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 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 !

Mr Ben Khelifa nous dit que le seul sujet serait de savoir si les deux voies supplémentaires entre St-Clair et La Part-Dieu doivent passer en souterrain ou en aérien. Il est bien le seul dans l'agglomération à ne pas voir le lien entre ce dossier et la place du rail passager et donc du projet de mobilité métropolitain. J'en profite pour alerter ceux qui ne raisonnent qu'en fonction du coût important de la solution en souterrain qu'il m'arrive de passer sur le boulevard Stalingrad en rentrant de La Doua en vélo et que la piste cyclable se retrouverait sous ces deux voies en aérien... Je ne suis pas sûr que cette solution soit satisfaisante pour le cadre de vie...

La deuxième question est celle du financement public pour le rail

Concernant le financement, les estimations s'accroissent, 3 Milliards pour le contournement, 4 pour le noeud ferroviaire, plus la liaison Turin, la liaison vers Clermont... Mais la loi mobilité en discussion ne prévoit rien et

demande à la SNCF de se concentrer sur l'entretien des lignes ! 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...

Sur le projet lui-même, les prévisions du fret et le service public

Le projet dit qu'il faut augmenter le fret ferroviaire, passer de 30 millions de tonnes-kilomètres à 50, voire 70 millions... Mais la SNCF service public transportait déjà 50 millions de tonnes il y a 30 ans ! Si le fret est en recul, c'est à cause du sous-investissement dans le rail hors TGV, de la privatisation et de la 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.

Nous avons l'exemple vénissien de l'entreprise Carbone Savoie, qui effectue ses transports par camion entre ses sites de Vénissieux et Notre-Dame de Briançon, pourtant raccordés au rail ! C'est aussi l'exemple du technicentre de la SNCF, à côté de la gare mais non raccordé ! 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. Ce projet d'infrastructures devrait s'accompagner sur une autre politique nationale du fret ferroviaire.

le NFL et le projet de mobilité métropolitaine

D'autre part, on ne peut parler du rail sans évoquer son absence dans le projet de déplacement urbain de la métropole de Lyon, et comme dans projet de mobilité métropolitaine qui ne reprend pas l'ambition d'un RER métropolitain défendue par plusieurs élus dont ceux du groupe communiste et parti de gauche...

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 seule base des lignes SNCF. Quelle interaction avec les lignes de métro ? Peut-on imaginer 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 concernant les infrastructures SNCF ne peut trouver son utilité que dans le cadre d'un projet de mobilité qui doit impliquer tous les acteurs, dont la métropole...

le NFL et Vénissieux

Enfin, notre premier message est que 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. Et c'est pourquoi il faut aussi être attentif aux conditions de réalisation de la 4ème voie, de son impact urbain, mais aussi environnemental, avec les protections sonores nécessaires pour les riverains.

Ce projet ne peut se comprendre sans une nouvelle ambition pour la gare de Vénissieux, troisième gare multi-modale de l'agglomération, mais seulement 7ème gare SNCF. La SNCF doit prendre toute sa place dans ce

projet de nouveau quartier qui est un projet structurant pour étendre le coeur de ville en le reliant mieux aux quartiers au nord de la voie ferrée

Appel aux Vénissiens à se saisir de la consultation

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

Nous appelons les Vénissiens à s'en saisir nombreux pour donner toute sa force à l'action de la ville dans ce projet