

VOS DÉPLACEMENTS FUTURS, VENEZ EN DÉBATTRE !

DU 11 AVRIL AU 11 JUILLET 2019



Cahier d'acteur n°15 - Juillet 2019



GROUPE UDI ET APPARENTÉS MÉTROPOLE DE LYON

Le groupe UDI et apparentés est un groupe politique de la Métropole de Lyon. Il est composé de 8 élus : Marc Augoyard, Denis Broliquier, Laurence Croizier, Christophe Geourjon, Bernard Gillet, Gilles Lavache, Marylène Millet et Yves-Marie Uhlrich.

Notre groupe est force de proposition afin de faire avancer concrètement les dossiers au service des métropolitains.

Contact

Christophe Geourjon
Président du groupe UDI et apparentés Métropole de Lyon
contact@christophegeourjon.fr
www.metropolede lyon-udi.org

CAHIER D'ACTEUR

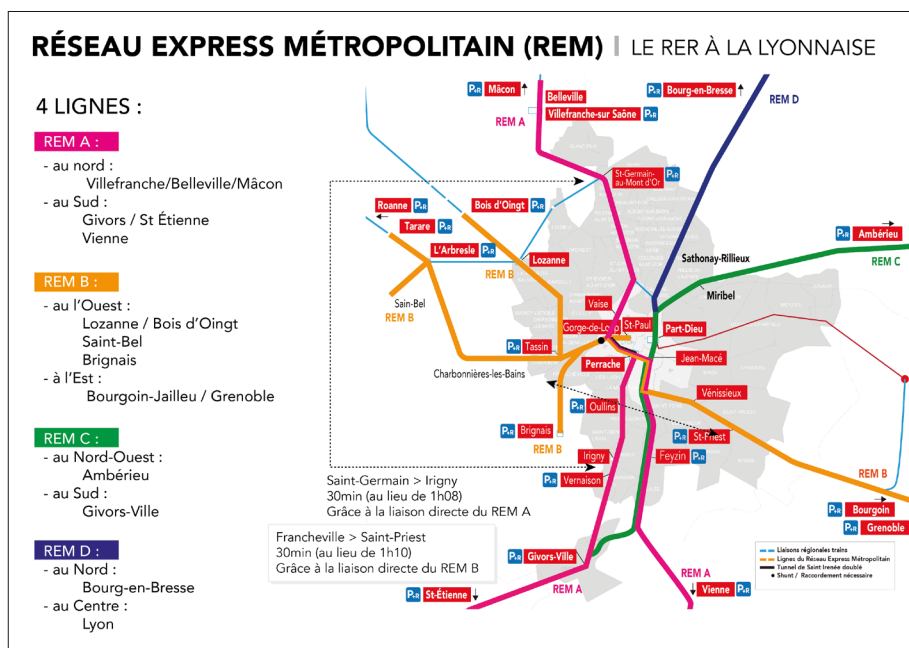
Réalisation d'un Réseau Express Métropolitain (REM)

Une solution durable et efficace à court terme aux besoins de mobilité

Un RER à la Lyonnaise

Améliorer les transports du quotidien, améliorer la qualité de notre air, renforcer l'attractivité économique de notre territoire et désengorger la Métropole Lyonnaise sont des enjeux forts d'une politique de mobilité et de déplacements. Face à ces défis, les élus UDI et apparentés de la Métropole de Lyon sont force de proposition.

Fin janvier nous avons proposé la mise en place d'un RER à la Lyonnaise. La Métropole compte 35 gares SNCF sur son territoire, ce réseau permettrait d'améliorer les déplacements pour l'ensemble des habitants de la Métropole. Les liaisons transverses (ouest-est ou nord-sud) permettent une desserte beaucoup plus efficace et rapide (comme pour la liaison Saint-Germain-au-Mont-d'Or/Irigny ou Francheville/Saint-Priest en seulement 30min contre 1h10 actuellement). Ce réseau permettrait de rentabiliser les investissements déjà réalisés au niveau ferroviaire.



UNE SOLUTION GLOBALE

AU SERVICE DE QUESTIONS LOCALES

Contexte

Apporter des solutions concrètes aux problématiques des mobilités nécessite pour nous une approche globale au service de questions locales. L'importance des budgets à mobiliser aussi bien en termes d'investissement que de fonctionnement et les délais de mise en œuvre imposent également que ces sujets soient co-construits avec l'ensemble des acteurs.

L'urgence de la lutte contre la pollution atmosphérique, la lutte contre la congestion automobile et le déclassement de l'axe autoroutier A6/A7 dans le centre-ville de Lyon ainsi qu'entre Limonest et Pierre-Bénite imposent d'innover dans les approches et de ne pas se contenter de faire un peu mieux qu'avant ; il faut faire différemment. Il faut changer de paradigme et repenser l'architecture de notre réseau.

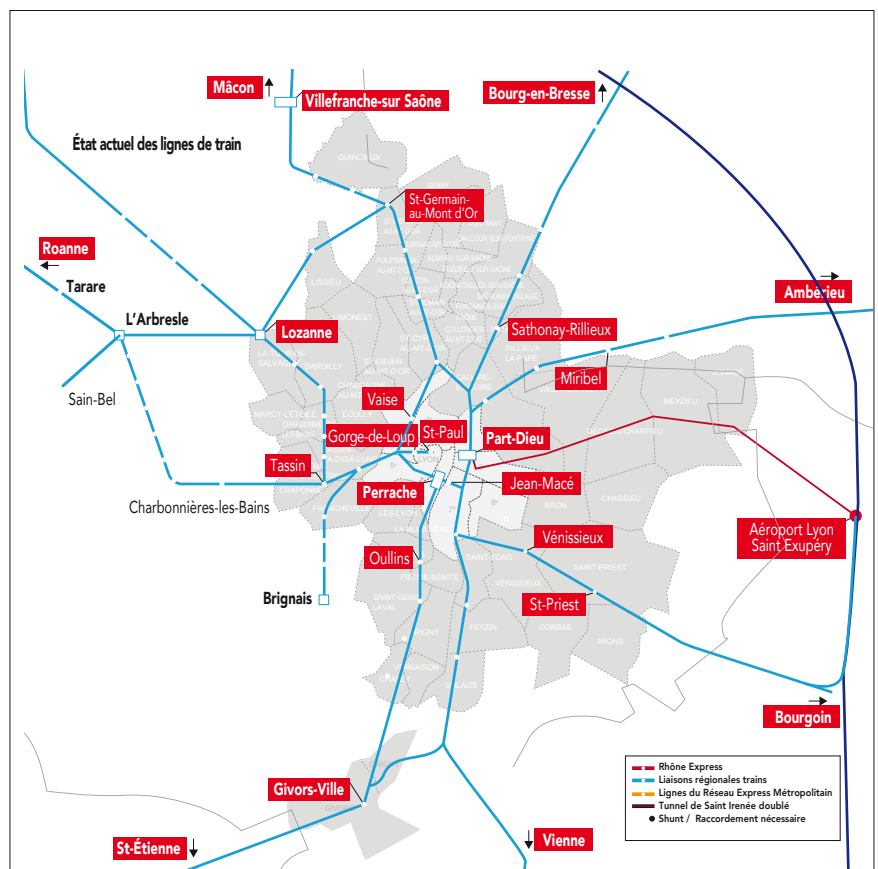
Actuellement les réseaux TER et TCL se juxtaposent, ils se superposent parfois même. Il n'y a pas de vision intégrée. Un exemple concret dans le PDU rédigé et adopté par le SYTRAL : la part accordée au transport ferroviaire est marginale, quasi inexistante. De même, la desserte des gares ferroviaires par le réseau TCL est très insuffisante (arrêt éloigné des gares et non coordination des horaires). Cette vision intégrative TER/Transport Urbain est en phase avec la vision du ministère des Transports.

Le déclassement de l'axe A6/A7 dans sa portion Limonest/Écully jusqu'à Pierre-Bénite peut être vu comme une contrainte... Au contraire, cela doit être pris comme une réelle opportunité pour penser une nouvelle organisation des transports en commun à l'échelle de la Métropole permettant d'augmenter la part modale des transports en commun et non déplacer, à part modale équivalente, la congestion vers des zones de la Métropole déjà saturées.

Dans ce cadre, il est essentiel de proposer une vision dépassant les simples limites des structures administratives. Pour l'habitant ou le salarié, la question est bien : « Comment aller le plus rapidement possible, au moindre coût et avec la plus faible empreinte écologique d'un point A à un point B ». Savoir si le moyen de transport utilisé est personnel, privé, public, de compétence région Auvergne-Rhône-Alpes, Métropole... n'est pas sa priorité.

Ce débat public sur la désaturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) est pour nous essentiel. Pour nous, la désaturation du NFL doit être au service des transports du quotidien, du trafic ferroviaire national et européen, mais aussi il doit permettre de déplacer le fret sur une voie dédiée à l'extérieur du cœur de l'agglomération. Il n'est en effet pas acceptable de pérenniser un doublement du trafic fret en milieu très densément urbanisé comme le propose SNCF Réseau dans le projet soumis au débat.

C'est bien les choix politiques en matière de mobilité qui doivent aboutir aux choix techniques. En l'état actuel du projet, nous craignons que ce soit les décisions portant sur les infrastructures ferroviaires qui structurent l'offre de transport au niveau métropolitain !



État actuel des lignes RER

LE REM CONCRÈTEMENT

Un réseau qui couvre l'ensemble de la Métropole de Lyon

Sur le modèle des lignes du RER parisien, ce réseau aurait des « branches » tout autant à l'ouest et au nord, qu'à l'est et au sud.

- **À l'ouest :** le tram-train de l'Ouest lyonnais (TTOL).
- **Au nord :** la ligne « Impériale » vers Mâcon
- **Au nord-ouest :** depuis le débranchement de Saint-Germain-au-Mont-d'Or vers la ligne de Lozanne et Tarare.
- **Au sud :**
 - une première branche se séparerait du tronc commun avant Perrache. La branche de Givors (prolongement possible vers Saint-Étienne) par la rive droite du Rhône.
 - La ligne Paris-Lyon-Marseille jusqu'à Vienne voire Valence constituerait une 2^{de} branche avec des gares à Saint-Fons et Feyzin à renforcer et à transformer en véritables pôles d'échanges multimodaux.
- **À l'est :** la 3^e branche emprunterait la ligne Lyon-Grenoble jusque Bourgoin ou La-Tour-du-Pin, ligne qui serait quadruplée jusqu'à Grenay, opération déjà proposée dans le projet de désaturation du nœud ferroviaire lyonnais.
- **Au nord-est :** la création d'éventuelles branches (Ambérieux, Bourg) reste subordonnée à la désaturation de la gare Part-Dieu et du secteur de Saint Clair, prévu dans le projet NFL.

LES BESOINS EN INFRASTRUCTURES

Tunnel Saint-Irénée

Ce réseau REM serait constitué d'un tronc commun allant de Gorge-de-Loup à Perrache par le biais du tunnel de Saint-Irénée qui serait doublé. Le nouvel ouvrage s'embranchant sur les voies de l'Ouest lyonnais à la sortie de la gare de Gorge-de-Loup (direction Saint-Paul) et débouchant immédiatement au nord du premier côté Saône.

Cet ouvrage d'un peu plus de deux kilomètres, dans des terrains hétérogènes, mais bien connus, pourrait représenter un investissement de l'ordre de 300 à 400 millions d'euros (soit l'équivalent du prolongement du métro B d'Oullins à Saint-Genis-Laval).

La création de nouvelles gares

Ce REM ou « RER lyonnais » comprendrait également la création de nouvelles gares, en plus des haltes ferroviaires d'Yvours et de Confluence déjà planifiées. Par ailleurs, sur le modèle de l'opération « Jean Macé » en 2009 la création d'une halte ferroviaire multimodale au nord-est de Lyon, en amont de Part-Dieu sur la ligne d'Ambérieux, serait très utile. Une réouverture de l'ancienne gare de Saint Clair serait par exemple à étudier à condition d'y inclure un volet amélioration de sa desserte par les transports communs urbains (tramways ou métros).

Il est important que les futures gares soient pensées comme un espace multimodal : accompagnées par des parcs relais conséquents, parkings vélos, covoiturage, desserte TCL, sécurisation de la gare, éclairage et accessibilité.

Le doublement des voies Saint-Fons/Grenay

Il est possible de renforcer très significativement les fréquences de l'axe Lyon-Grenoble (via Bourgoin-Jailleur, mais aussi Saint-Priest et Vénissieux sur le territoire métropolitain) **en programmant dès maintenant le doublement des voies de la section Saint Fons-Grenay, sans attendre la désaturation du NFL.**

Ce doublement est inclus dans le projet de désaturation du NFL, il fait consensus et est nécessaire quelque soit le scénario retenu. Les gares de Jean Macé et de Perrache ne sont pas saturées et pourraient accueillir des trains supplémentaires. Ceci est déjà le cas transitoirement pour certains trains qui sont détournés de Part-Dieu durant la phase de travaux de la voie L. Cette offre ferrée est en connexion avec les métros A, B et D.

UN PROJET TRIPARTITE

Un schéma directeur Métropolitain par l'État

L'un des objectifs de la Loi d'Orientation des mobilités (LOM) est d'augmenter la part du ferroviaire dans les zones denses. Un RER sur le modèle francilien dans toutes les métropoles peut répondre au besoin de désaturer les nœuds ferroviaires. C'est dans ce cadre que Mme Élisabeth Borne, Ministre des Transports, a demandé à SNCF Réseau, gestionnaire des infrastructures ferroviaires, un schéma directeur national des RER métropolitains d'ici le 1^{er} janvier 2020. Madame Borne a annoncé un investissement de 2,6 milliards d'euros sur dix ans, dont la moitié apportée par l'État.

Un engagement commun Métropole/Région

La mise en place de ce REM ne peut être réalisée que par un **copilotage et des investissements communs de la part de la Région et de la Métropole.**

Une coopération bilatérale entre Région et Métropole permettrait d'avoir une vision globale du territoire, au-delà du bassin Métropolitain, d'offrir un service cadencé, régulier et plus fiable aux habitants de la Métropole de Lyon, mais aussi aux 180 000 salariés résidents hors métropole (sur les 680 000 emplois présents sur le territoire métropolitain). Et, enfin, offrir la possibilité d'une tarification unique TER/TCL.

L'intégration du REM dans le projet NFL

La désaturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) est un projet à long terme (au mieux 2040). Pour nous, il n'est pas possible d'attendre cette échéance pour améliorer les transports du quotidien.

Qui dit RER dit diamétralisation, c'est-à-dire des liaisons ouest-est ou nord-sud sans rupture de charge. Dans cette perspective, il existe un goulot d'étranglement au niveau du tunnel ferroviaire Saint-Irénée. Son doublement permettrait de retrouver de la capacité afin de connecter le Tram-Train de l'Ouest lyonnais à Lyon, puis à l'axe Lyon-Grenoble. De plus, il permettrait également, sans attendre la désaturation du NFL, le renforcement très significatif de l'axe Villefranche / Lyon / Saint-Étienne ou Villefranche / Lyon / Vienne.

CONCLUSION

CRÉER UNE RÉELLE ALTERNATIVE À LA VOITURE

Le Réseau Express Métropolitain (REM) permet de proposer un service diamétralisé, cadencé (au minimum au ¼ d'heure), régulier, plus fiable, sur des infrastructures préexistantes et couvrant l'ensemble du territoire métropolitain (35 gares sur la métropole) et reliant les autres agglomérations régionales.

Ce projet doit intégrer la création de parcs relais en taille suffisante et sécurisés (voiture ET vélo), la transformation des gares en espaces multimodaux et la création d'un réseau de pistes cyclables pour accéder aux gares.

Le Réseau Express Métropolitain accélérerait à court terme la transformation de l'axe A6/A7 en boulevard urbain sans reporter le trafic sur d'autres voiries.

Il est d'intérêt économique, social et environnemental et réalisable à court à moyen terme 5/10 ans, sans attendre les 20 à 25 ans nécessaires pour le projet global de désaturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais.