

Vers un Réseau express métropolitain dans le Beaujolais ?

Christophe Geourjon, président du groupe UDI et apparentés à la Métropole de Lyon est venu présenter à Villefranche le projet d'un REM qu'il a imaginé avec son groupe. Il desservirait de nombreuses communes, dont certaines situées dans le Beaujolais.

Depuis deux ans, les élus UDI et apparentés à la Métropole de Lyon par la voix de Christophe Geourjon, défendent l'idée d'un Réseau express métropolitain. "Nous n'avons pas la prétention de remplacer les bureaux d'études et SNCF réseau, indique l'élus. Nous souhaitons donner un cap et défendons l'idée d'un REM avec un service cadencé au minimum tous les quarts d'heure, sur des infrastructures pré-existantes et couvrant l'ensemble du territoire métropolitain (35 gares sur la métropole et irriguant les autres agglomérations régionales)". Ainsi quatre lignes (voir carte) permettraient des liaisons transverses nord/sud et est/ouest.

foncier moins cher", a complété Benoît Froment, délégué départemental UDI (Rhône).

Enfin, le troisième enjeu est le développement durable : "Si nous pouvons proposer une alternative efficace à l'utilisation de la voiture, surtout si elle est à usage autosoliste (un conducteur), nous serons performants en termes de bilan environnemental", ne manque pas de souligner l'élus centriste. Surtout que "les habitants et les emplois du territoire de la CAVBS génèrent quelques 210 000 déplacements motorisés par jour, dont 93 % en voiture et 7 % en transports en commun", précise Michel Romanet-Chancrin, président de la Fédération UDI du Rhône.

Les enjeux du projet

"Il y a trois enjeux derrière ce projet de REM, a souligné Christophe Geourjon. Un enjeu social pour permettre à toute personne qui a besoin de se déplacer de disposer d'un moyen de déplacement efficace, fiable à un coût abordable."

Le second enjeu pour les porteurs du projet, concerne l'aménagement du territoire : "Les métropoles sont des lieux de dynamisme économique et d'attractivité, le REM pourrait permettre aussi l'implantation d'activités économiques en particulier dans l'agglomération de Villefranche puisqu'elle sera mieux desservie. Si Villefranche est davantage connectée, les entreprises seront attirées pour s'implanter avec un

Le tracé

Il comprend une partie centrale et commune qui dessert les lignes fortes de la métropole (voir plan). Sur les parties extérieures, "nous proposons d'aller au plus près des territoires pour éviter aux voyageurs de prendre le bus, le métro...", explique Christophe Geourjon. Aujourd'hui pratiquement tous les trains ont un terminus à Perrache ou à Part Dieu, quelques-uns traversent, mais très peu. Ce qui est pénalisant pour ceux qui ne travaillent pas dans ces quartiers ; ces personnes doivent emprunter un autre moyen de transports".

Selon les élus, l'avantage du "RER à la lyonnaise" est que l'on peut imaginer de partir de Villefranche et aller di-



rectement à Saint-Priest, Irigny pour citer un exemple. Le REM permettrait également davantage de fréquences sur une plage plus étendue et un trajet plus rapide et fiable. L'objectif est de passer à un quart d'heure aux heures de pointe. "On devrait pouvoir rentrer de Lyon tard le soir", a fait remarquer Benoît Froment. "Des directs Villefranche-Lyon seraient appréciés. Mais il faut à la fois des directs et des omnibus", a ajouté Christophe Geourjon.

Les investissements nécessaires

Selon l'élus, l'idée est de reprendre l'infrastructure existante, car l'objectif est de rentabiliser les investissements qui ont été faits. "Ce projet nécessite un investissement significatif notamment le doublement du tunnel Saint-Irénée (face à la gare de Perrache et qui permet de passer de Gorge-de-Loup à Perrache), expose-t-il. Ce tunnel Saint-Irénée est saturé. On ne peut pas faire arriver plus de trains à Perrache venant de l'ouest ou du nord à cause de cette saturation".

Le phasage

Les élus UDI ont imaginé un phasage en deux étapes : une première réalisable à moyen terme (2025-2030) qui exploite mieux Perrache et Jean-Macé pour la ligne REM A et B et une seconde étape à plus long terme sous la dépendance de la désaturation du NFL (Nœud ferroviaire lyonnais), 2040 ou plus. ■ Laurence Chopart

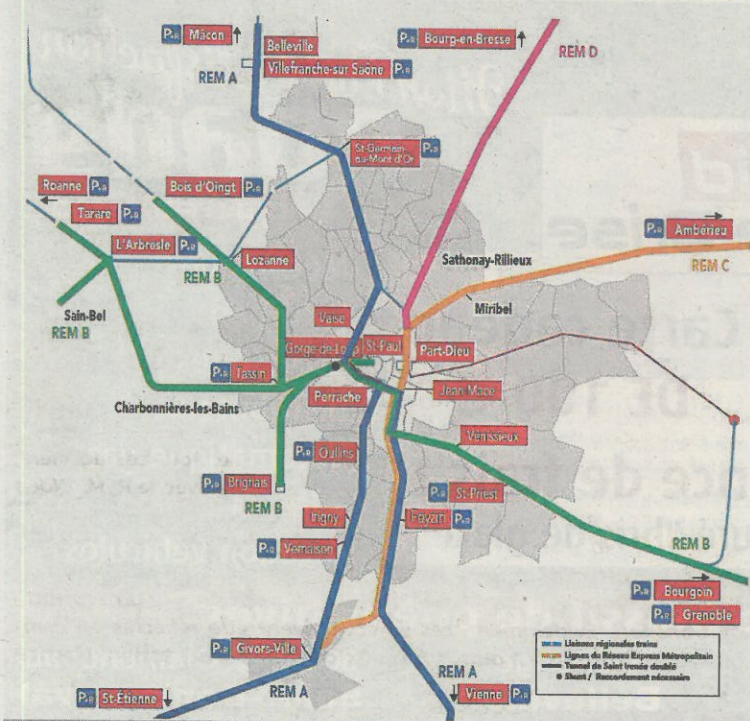


Benoît Froment, délégué départemental de l'UDI (Rhône), Michel Romanet-Chancrin, président de la Fédération UDI du Rhône, Christophe Geourjon, président du groupe UDI et apparentés à la Métropole de Lyon, Aloïs Hamm, adhérent UDI, lors de la présentation du projet à Villefranche.

LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS, LA SNCF ET LA RÉGION SOLlicitÉS

Les élus UDI ont contacté par courrier Elisabeth Borne, ministre des Transports, en mars 2018 et demandé qu'il y ait une véritable coordination entre les Régions et les métropoles. Ceci devant permettre au niveau lyonnais la mise en place de REM. "La ministre a demandé à SNCF réseau de lui présenter un schéma directeur national des RER métropolitains d'ici le 1^{er} janvier et annonce vouloir mettre sur la table 2,6 milliards d'euros, dont la moitié apportée par l'Etat", rapporte l'élus métropolitain ;

Un courrier a été également adressé à Laurent Wauquiez, président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la Région étant l'autorité organisatrice des transports ferrés, et à David Kimelfeld, président de la Métropole de Lyon "pour leur demander de travailler main dans la main afin de faire aboutir ce projet de RER lyonnais".



Les usagers emballés par le projet

De Belleville-en-Beaujolais à Villefranche, les usagers se montrent intéressés par une fréquence accrue. A condition d'améliorer l'environnement des gares.

L'arrivée hypothétique du RER en Beaujolais est-elle une bonne idée ? Nous avons posé la question à trois usagers réguliers du train travaillant dans la métropole lyonnaise.

Christian habite à Villefranche. Le TER, il le prend tous les jours en utilisateur convaincu que le présent passe déjà par des déplacements domicile-travail éloignés de la route. Curieux, il a assisté à la réunion publique organisée en Calade par les élus UDI. "Une soirée intéressante, avec l'exposé d'un projet plutôt convaincant. C'est une super idée, à commencer par l'allongement de l'amplitude de fonctionnement jusqu'à minuit ou 1 h, pour une reprise le lendemain dès 5 h. Pour l'instant, impossible de passer une soirée à Lyon sans courir pour attraper le 22h06", témoigne Christian, qui voit aussi dans la possibilité de traverser la métropole via le RER et de donner la priorité à ces trains deux autres avancées majeures potentielles. "Bon, il faut imaginer des gares multi-modales plus performantes, que ce soit pour les rallier par différents moyens, les rendre plus agréables et vivantes à tous moments. Les collectivités locales seront obligées de se bouger sur ce point", ajoute-t-il.

Dieter monte quant à lui régulièrement dans le TER depuis la petite gare de Saint-Georges-de-Reneins.

"Et je peux vous dire qu'il y a beaucoup plus de monde qu'il y a seulement deux ans ! Un système de RER, ce ne serait pas du luxe au regard de la fréquentation. Le soir au retour, je me retrouve dans des trains bondés, la ligne est clairement saturée. Il faut trouver des solutions d'avenir", grimace-t-il, appelant les décideurs à faire face à une réalité : "Le Beaujolais, qu'on le veuille ou non, commence à devenir la banlieue de la métropole de Lyon. Il faut créer des alternatives crédibles à la voiture, avoir une vision moderne."

"Une tension sur le réseau"

Dieter évoque un effort à mener au niveau de l'offre commerciale, trop rigide de son point de vue, et pourquoi pas sur le plan technique avec la perspective - encore lointaine - de rames automatisées.

Benjamin a aussi son avis sur la question. "Le TER, ça fait dix ans que je le pratique, même si je le prends un peu moins depuis la rentrée. Globalement, la ligne qui relie le Val de Saône à Lyon fonctionne plutôt bien, avec de la fréquence. Le gros souci, c'est qu'il y a trop de monde. A l'heure de pointe le matin, tous les gens qui montent à Villefranche voyagent debout. Idem en

fin d'après-midi", constate-t-il. "Et on sent une tension sur le réseau. On voit bien qu'entre les TER, les convois de fret et les TGV en transit, c'est saturé."

Alors le RER, il l'imagine comme une vraie solution. "Je prends l'exemple d'un ami qui habite à Belleville et travaille à Brignais. Aujourd'hui, c'est un trajet trop long et complexe en transports en commun. Si demain il est possible de le réaliser dans le même train ou avec une correspondance rapide, ça changera la donne ! A condition toutefois que l'on puisse améliorer l'environnement des gares. A Belleville, je suis souvent stationné à plus de dix minutes de marche du quai. Et à la descente du train, il faut parfois patienter cinq minutes avant de pouvoir emprunter la passerelle, trop étroite."

Au final, si les usagers semblent séduits - et même convaincus - par la nécessité de créer un système de transport ferré s'inspirant du modèle parisien, tous pointent du doigt une problématique plus vaste : la nécessité de repenser globalement les transports du quotidien. "Sobriété énergétique, télétravail, mobilités complexes, tous ces débats sont dans l'air du temps. Je ne vois pas comment une métropole ambitieuse comme Lyon pourrait laisser de côté cette réflexion", résume Christian. ■ Julien Verchère



Ce qu'en pense SNCF Réseau Auvergne-Rhône-Alpes



L'organisme public estime que sa contribution financière "serait sans doute minime, s'il devait y en avoir une". "Il est important de rappeler ici que SNCF Réseau est tenu par des contraintes légales de maîtriser son endettement. Ces contraintes seront encore plus drastiques lors du passage en Société anonyme à capitaux publics inaccessibles prévu le 1^{er} janvier 2020", rajoute SNCF Réseau direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes. Son implication matérielle serait aussi peu importante. "Il convient de préciser le rôle de SNCF Réseau. En tant que gestionnaire d'in-

frastructures, il se positionne comme un facilitateur des dynamiques territoriales, au service des collectivités locales et notamment de l'Autorité organisatrice des transports, la région Auvergne-Rhône-Alpes. Son rôle majeur est d'accompagner ses partenaires dans leurs projets et de faire bénéficier toutes les parties prenantes de son expertise en matière ferroviaire", complète l'entité.

Quant aux conséquences sur les TER, il est encore trop tôt pour les envisager pour la SNCF Réseau direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes. ■ M.S.

"Dans le Beaujolais, nous sommes sur un cadencement à la demi-heure durant les heures de pointe"

Martine Guibert, vice-présidente déléguée aux transports à la Région, assure que les élus réfléchissent aux problématiques de transport autour de la Métropole lyonnaise. "Même si ce n'est pas la même appellation, dans le Beaujolais, nous sommes aujourd'hui sur un cadencement des trains à la demi-heure sur les heures de pointe. Dans notre schéma régional d'aménagement de développement durable et équitable du territoire, nous avons indiqué au droit des métropoles qu'il était important d'avoir cette réflexion pour offrir à terme une offre de transport ferroviaire de masse."

"Le moindre développement représente des investissements importants"

La Région, qui est également autorité organisatrice des transports express régionaux sur le transport périurbain, soutient le développement du transport ferroviaire. "Elle est évidemment sensible à ce que les transports qu'elles gèrent répondent aux besoins de déplacement quotidien des habitants en zone périurbaine et autour de la métropole de Lyon. On ne peut que souscrire à cet objectif de développer le transport ferroviaire de masse avec

une vocation périurbaine et un cadencement très important." L'élu souligne d'ailleurs que la Région reste "active" avec de nombreux projets d'investissements.

Quant au financement potentiel du projet, la vice-présidente au transport reste prudente. "Dans le domaine ferroviaire, le moindre développement d'offre représente des investissements importants, mais aussi des dépenses de fonctionnement. Il faut réunir les acteurs, les collectivités du territoire en présence autour de la table pour poser la faisabilité, les coûts, le niveau d'offre... etc. Il faut aussi optimiser ce qui existe, puisqu'il y a déjà une offre fournie au niveau de l'agglomération lyonnaise." ■ Maud Sarano



UNE COMPLÉMENTARITÉ ENVISAGEABLE AVEC LES CARS DU RHÔNE

La Région gère les transports ferroviaires, mais aussi routiers interurbains et scolaires, ce qui inclut les Cars du Rhône. Pour ces derniers, la Région n'est pas fermée à une complémentarité avec le REM. "Nous recherchons, et nous le faisons avec les autres autorités organisatrices, de la mobilité, de la complémentarité avec les transports urbains. C'est ce que nous faisons par exemple avec la plateforme OÙRAI, un réseau avec plus de 50 transports urbains et un seul titre de transport. Evidemment, ces sujets doivent être réfléchis en complémentarité avec les autres réseaux de transports", estime Martine Guibert.