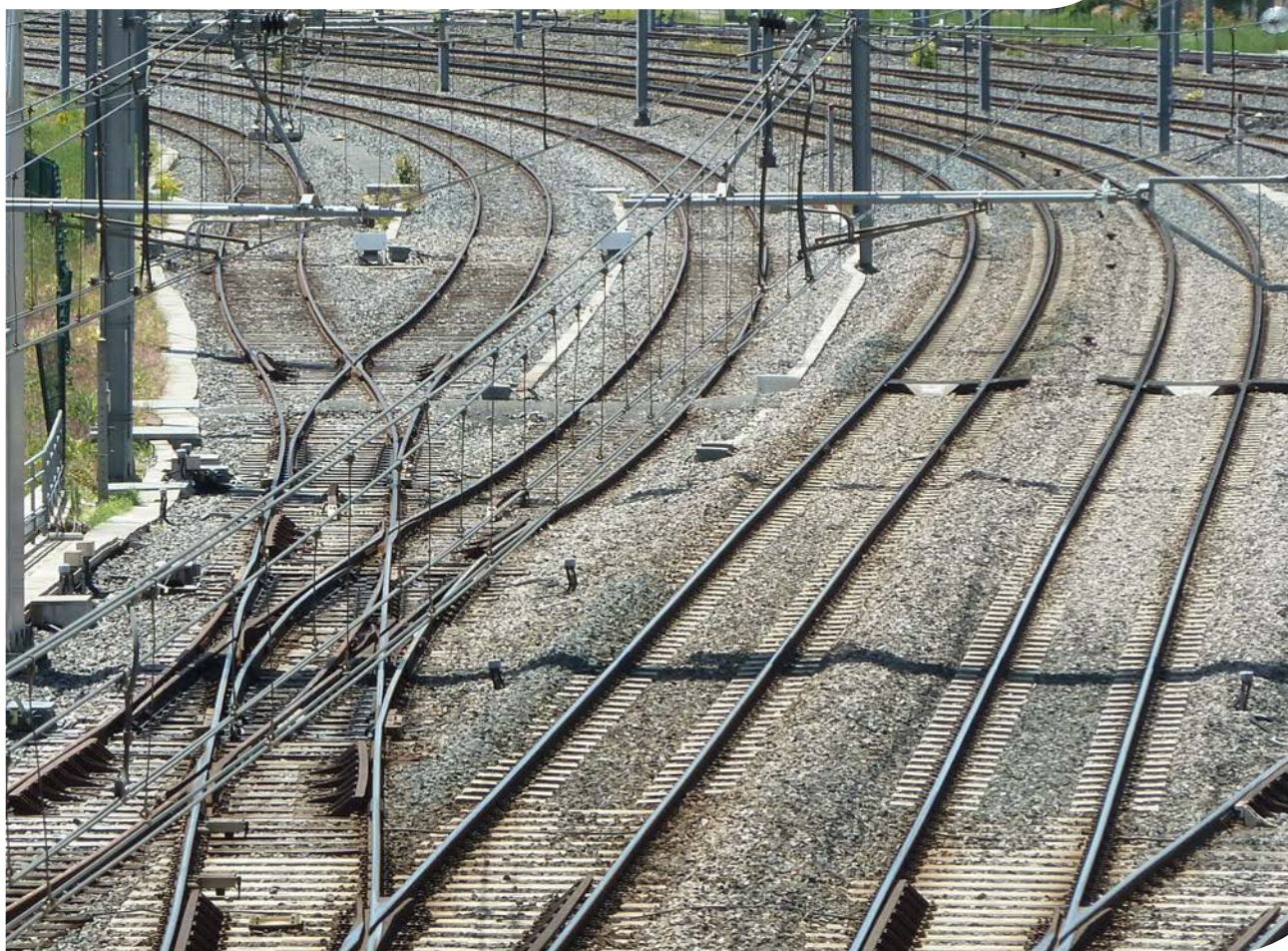


NFL

NOEUD FERROVIAIRE LYONNAIS

Contribution du groupe **Socialiste & Démocrate**
au Conseil régional **Auvergne-Rhône-Alpes**



groupe
**Socialiste et
Démocrate**
région auvergne-rhône-alpes

La Région 
Auvergne-Rhône-Alpes

péens Nord-Sud se déplacer à l'est sans investissement majeur dans de nouvelles infrastructures de transport. A ce titre, la Suisse est en train de prendre un avantage concurrentiel sur notre région puisque le pays a lancé le projet de Nouvelles Lignes ferroviaires dans les Alpes (NLFA) en perçant des tunnels de base (tunnel du Lötschberg de 35 km et tunnel du Gothard de 57 km par exemple) pour capter une part des liaisons européennes Nord-Sud.

Le NFL long Terme, condition et préalable des autres grandes infrastructures

En conséquence, le projet d'aménagement du NFL Long Terme ne saurait être mis en concurrence avec d'autres grands projets comme le préconisait le Comité d'Orientation des Infrastructures (COI) dans son rapport remis au gouvernement qui considérait comme secondaires les grandes infrastructures que sont les accès français au Lyon-Turin, la LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL) et, dans une moindre mesure, le Contournement Ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise (CEFAL). Les aménagements du NFL Long terme sont bien plutôt la condition et le préalable à la réalisation de ces grandes infrastructures en vue de réussir un saut qualitatif dans l'offre ferroviaire : un RER cadencé au ¼ d'heure, augmentation du trafic FRET et grandes lignes.

Le NFL Long Terme est un projet estimé entre 2,8 et 4,3 milliards d'euros en fonction des scénarii retenus. Il consiste à :

- Réaliser deux voies de plus entre Saint-Clair La Guillotière sur 10km soit en surface avec deux voies à quai supplémentaires à la gare de la Part-Dieu (estimation : 1,5 milliard d'euros), soit en souterrain avec une extension

souterraine de la gare de la Part-Dieu (estimation : 3 milliards d'euros)

- Passage à quatre voies de la section ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay sur l'axe entre Lyon et les Alpes (Grenoble, Chambéry, etc.) (Estimation : 800 millions d'euros).

Néanmoins, des options alternatives récentes ont été présentées comme pouvant répondre aux objectifs du NFL Long terme tout en faisant l'économie des investissements nécessaires sur le cœur du NFL, soit entre Saint-Clair et la Guillotière en cherchant à reporter le trafic de la Part-Dieu sur la gare de Lyon Saint-Exupéry.

Quel avenir pour Saint-Exupéry ?

Cette hypothèse consisterait à déporter tous les TGV hors Paris-Lyon sur Saint-Exupéry et à prolonger les services TER à Saint-Exupéry. Cette option envisage clairement de faire de la gare de Saint-Exupéry un « hub » TER et grandes lignes alors même que les emplois et les flux de populations et d'usagers chercheront toujours à se projeter dans le cœur de l'agglomération, en clair à la Part-Dieu. Si le but recherché est de faire transiter les usagers du TER à Saint-Exupéry pour se rendre ensuite à Lyon, alors, le risque est sérieux de voir les usagers ne pas utiliser cette « nouvelle » gare et délaisser le train. Il est hors de question que les habitants de Grenoble, Chambéry, Annecy ou bien encore Bourg-en-Bresse soient forcés d'aller à Saint-Exupéry pour rallier le cœur de la métropole.

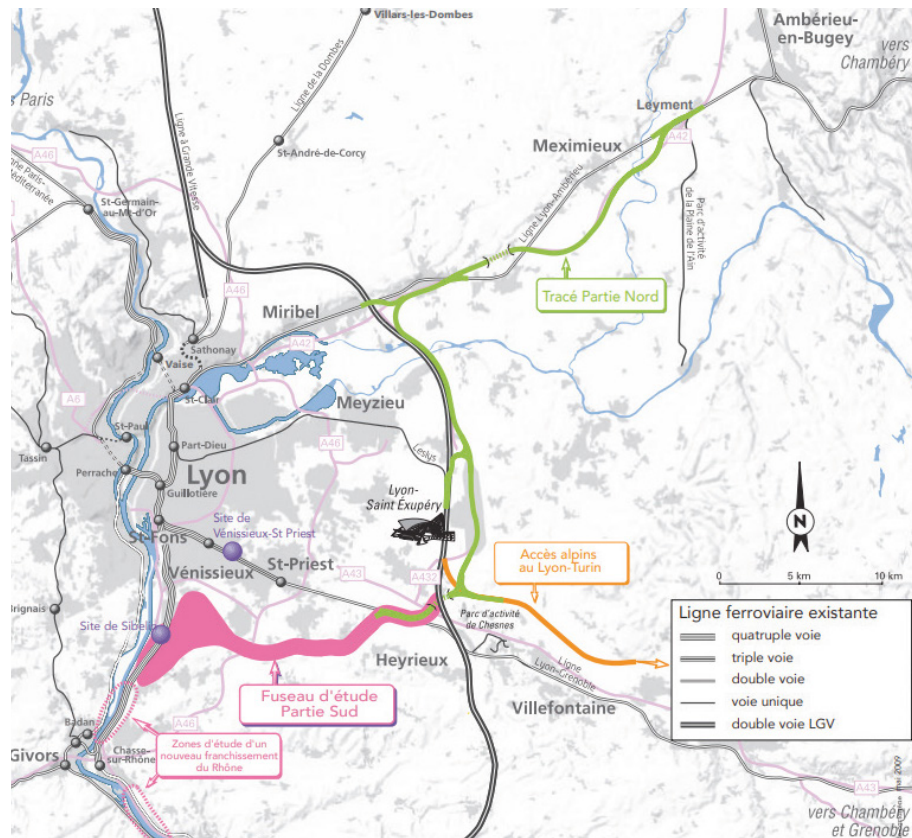
Cette alternative au traitement du cœur du NFL devra donc être écartée d'autant plus qu'elle imposera nécessairement la construction d'une liaison TER de 40km entre Lyon et Saint-Exupéry pour absorber près de 4000 voyageurs/jour d'après les études de SNCF Réseau. Or, ce scénario

n'est pas financé.

Si l'avenir de la gare de Saint-Exupéry doit être posé, c'est moins comme futur « hub » TER et 2e gare de Lyon qu'en lien avec le CFAL et les accès français au Lyon-Turin pour la positionner comme la gare de l'Est de la Région sur les axes Lyon-Chambéry via Ambérieu-en-Bugey et Culoz et l'axe de liaison à grande vitesse national et européen. Le CFAL doit prioritairement permettre l'écoulement du trafic ferroviaire fret du Nord au Sud de l'Europe sans passer par le cœur de l'agglomération lyonnaise avec une connexion aux accès français du Lyon-Turin. Si la réalisation du CFAL doit être envisagée dans l'horizon de temps de mise en service du tunnel de base de la Transalpine (comme ce devra être le cas pour les accès français), il pourra par ailleurs venir améliorer la desserte voyageur de la gare de Saint-Exupéry pour les territoires situés à l'Est de la région et en bonne synergie avec la gare de la Part-Dieu. Une fonction « voyageurs » avait en effet été intégrée au CFAL en vue de la desserte de Saint-Exupéry.

Intégrer l'amélioration du Lyon-Clermont-Ferrand

Le NFL devra intégrer l'amélioration de la liaison entre les deux capitales régionales que sont Clermont-Ferrand et Lyon. Il faut 2h20 par le train pour faire le trajet entre les deux villes avec une fréquence d'Aller/Retour faible : 8 A/R contre 13 par exemple entre Montpellier et Toulouse, deux autres capitales régionales. Les aménagements du NFL long terme est un préalable à la réalisation du POCL et permettront de fluidifier l'axe ferroviaire vers Clermont-Ferrand dans le but d'améliorer la desserte de la capitale auvergnate en temps comme en



fréquence.

Prendre en compte les populations dans le choix du scénario retenu entre Saint-Clair et Guillotière

Nous préconisons de prendre en compte les populations concernées dans la réalisation de deux voies supplémentaires entre Saint-Clair et la Guillotière. Deux hypothèses sont envisagées. L'une de deux voies aériennes passant dans un environnement urbain obligeant à repenser l'urbanisme de tout un pan de Villeurbanne et de l'hyper-centre de Lyon en particulier dans le secteur hyper dense du 6e arrondissement. La seconde hypothèse est un scénario enterré de 3 milliards d'euros avec une extension de la gare en souterrain. Nous préconisons par ailleurs de ne pas simplement évaluer la pertinence des deux hypothèses sur le seul critère financier mais en fonction du ratio coût/bénéfice pour les populations impactées.