

Noeud Ferroviaire Part-Dieu

2020 2030

Le constat: Avec ses 30 000 habitants (env 1/3 du 3^{ème} Arrdt), entre la rue Garibaldi à l'Ouest, le Crs Lafayette au Nord, l'Av Félix Faure au Sud et le quartier Villette/Paul Bert à l'Est, le périmètre Part-Dieu a vu croître sa population et ses activités économiques de manière significative, notamment depuis le développement de la gare, avec de nouvelles Familles et emplois arrivées les deux dernières décennies.

Cet espace de vie est aussi un lieu important d'activités tertiaires déployées autour des moyens de transports : trains, automobiles, voitures, Bus, Tram-way, piétons et vélo.

Son Centre Commercial (3^{ème} en France) en cours d'extension, avec plus de 300 enseignes, concentre un nombre très important de visiteurs et d'acheteurs (40 millions en 2018, pour plus d'un demi-millard d'€ d'achats).

Enfin, la gare SNCF restera saturée sur son propre site, en terme d'accueils supplémentaires de trains (malgré les travaux en cours et à venir), avec ses 4 voies ferrées d'entrée et de sorties (côtés Nord et Sud). Cette gare de première correspondance en France (une des plus grandes d'Europe), accueille déjà en moyenne plus de 130 000 passagers jour, concentre les transits et rend aujourd'hui ce quartier de vie et d'affaires, sans véritable perspective d'amélioration à terme, pour les habitants qui y vivent et les 25000 personnes qui travaillent sur ce pôle économique.

L'environnement du quartier:

Il se caractérise, au sein de la 3ème ville, la plus polluée de France et la 5^{ème} la plus encombrée, par un niveau important et durable de pollution de l'air (plus de 60 jours en moyenne par an), du essentiellement à l'automobile et au chauffage des locaux et bâtiments.

De plus, une concentration des bruits et nuisances causés par les différents modes de transports, celui des trains de marchandises (en particulier la nuit), s'ajoute au bruit de fond permanent du quartier.

Le manque crucial d'équipements sportifs et d'espaces verts est notoire; le béton, le verre et le bitume nous envahissent progressivement: projet Orange, Silex, Two Lyon, ...

Il serait regrettable et préjudiciable pour tous, de ne pas penser aux dizaine de milliers d'habitants, plutôt jeunes de ce quartier (plus de 4 000 jeunes et enfants sont scolarisés dans les différents établissements scolaires).

Les attentes sont réelles et ne peuvent être sacrifiées pour le seul développement économique « à tout crin » du quartier et à une urbanisation non maîtrisée...

Conclusion : La situation du quartier Part-Dieu nous préoccupe et nous a mobilisé depuis plus d'une décennie. Nous avons besoin de projets Humains, pour améliorer la qualité de vie des habitants et non de concentration de traffics. En effet et si rien n'est fait dans ce sens, ce quartier risque de faire fuir progressivement les habitants : le contraire de ce qui est souhaité! Enfin, nous pensons que la Part-Dieu ne peut pas être l'exutoire, l'endroit où tout converge et tout se trouve, en particulier les Transports en commun. Nous savons ici, les difficultés de pouvoir y accéder, notamment aux heures de pointes ou les fins de semaine et les périodes de vacances.

La saturation des parkings, gares SNCF et routière (malgré des travaux réalisés ou à venir d'ici 2026), restera une préoccupation de tous les usagers et les conditions de circulation des piétons, rendent nécessaire de nouvelles orientations et perspectives de vie, pour les habitants et les usagers de la gare SNCF.

Nos propositions concrètes:

- **Construire une nouvelle gare SNCF à caractère régionale, au Nord de Lyon** (vers Rilleux/Sathonay), pour développer en priorité les dessertes TGV sur la gare Part-Dieu, **avec une navette ferroviaire performante** (aller et retour) entre Perrache, Part-Dieu et cette nouvelle gare ;
- Envisager à terme une liaison directe (tram, aéro-tram), entre cette nouvelle gare et le pôle de Vaise (train métro, bus), pour faciliter les dessertes vers l'Ouest Lyonnais et la presqu'île (métro D);
- Ne plus construire de parkings souterrains très couteux, avec des conséquences non maîtrisées sur l'environnement, notamment sur la pollution de la nappe phréatique. Nous constatons par ailleurs que ceux construits depuis l'arrivée de la gare Part-Dieu, ont contribué à attirer de plus en plus de voitures qui viennent d'autres départements, très tôt le matin ; ce qui a pour conséquence de compliquer encore le stationnement des riverains et d'aggraver les conditions de circulation aux heures de pointe;
- Arrêter la construction de tours de grande hauteur pour bureaux et substituer des immeubles d'habitations de 6 à 8 étages maxi;
- Prévoir sur les nouveaux projets de constructions, des murs végétalisés et l'équipement des terrasses en panneaux solaire, pour la production d'eau chaude (gain de 30 à 40 %);
- Sur les immeubles existants en terrasse et afin de proposer des logements supplémentaires en ville, nous proposons de construire des maisons de ville ou des appartements en structures bois, moins chers que les logements des nouveaux immeubles (en profitant de la structure existante et sans la modifier). Cette solution évite ainsi de démolir pour construire plus haut, de toucher à la structure béton existante et permet d'améliorer de manière notable, leur esthétique (sans modifier l'environnement immédiat);
- Retrouver davantage des espaces verts, de transit et de vie, de proximité par exemple sur la place de Francfort (sans toilettes publiques gratuites), aménagés pour les habitants, les piétons, les usagers des nombreux services et des transports.

Explications : Pourquoi une rupture modale à la gare Part-Dieu, nous semble nécessaire ?

Les travaux très engagés, importants et longs (700m€ sur 10 ans) à la gare Part-Dieu, ne sont pas de nature à résoudre la saturation des voies ferrées au Nord et au Sud (eu égard aux difficultés d'en construire d'autres).

Le projet proposé depuis peu (compte tenu de son coût estimé à 2,8 Milliards d'€), de construire deux nouvelles voies et une gare TGV (spécifique) à l'Est de la gare avec deux voies nouvelles et deux tunnels ferroviaire au Nord et au Sud (environ 10 kms entre la Guillotière et Saint Clair), **nous semble**

utopique et irréaliste en terme de faisabilité et surtout capacité de financements. Il a fallu en effet plus de 10 ans aux différentes collectivités et partenaires concernés pour dégager les 700m€ (malgré la gare saturée depuis une décennie) de financement des travaux engagés et à venir!) et de la faisabilité douteuse eu égard au niveau de fréquentation à venir, sur ce pôle majeur de la métropole Lyonnaise!

Pour apporter une capacité supplémentaire (estimée à 40%) de la gare après les travaux à réaliser, **il apparaît nécessaire de la décharger d'une partie du trafic régional**, essentiellement avec les gares de Perrache au Sud et la nouvelle gare à construire au Nord de Lyon (cf propositions ci-dessus).

En conséquence, le fait d'éviter les entrées et sorties de nombreux Trains Express Régional (TER), sur Part-Dieu et sur les voies actuelles saturées, permettrait de libérer 1 voie (aller/retour) entre Perrache, via Part-Dieu et la nouvelle gare SNCF et de mettre ainsi à disposition une navette performante, avec une fréquence maximale de 20 minutes.

Cette solution innovante, pratique que nous avons étudiée depuis plusieurs années, permettrait ainsi de faciliter les transferts (dans les 2 sens) entre ces trois gares et de ne plus avoir le terminus des TGV sur Perrache (solution actuelle qui complique les circulations des Ter côté Sud) ; la gare SNCF **Part-Dieu devenant ainsi prioritairement et à moindre coût, une gare TGV centrale et stratégique.**