

VOS DÉPLACEMENTS FUTURS, VENEZ EN DÉBATTRE !

DU 11 AVRIL AU 11 JUILLET 2019



Cahier d'acteur n°19 - Juillet 2019



COMITÉ D'INTÉRET LOCAL VILLETTÉ-PAUL-BERT

Déclaré en Préfecture sous le numéro W691056416

« Vivre notre quartier »

Dans un esprit apolitique, le CIL (association de Loi 1901) rassemble ainsi les habitants et plus généralement toute personne ou groupement intervenant à un titre ou à un autre sur le territoire du Quartier; qui désire construire un cadre de vie harmonieux; conciliant les impératifs de la vie urbaine, l'intérêt général et les attentes légitimes de chacun.

Contact

Président : Bernard PICHON

Vice-Président : Jean-mehdi LOUKILI

Secrétaire : Michel CATHELAND

Maison de quartier

263, rue Paul Bert

69003 LYON

cil_villette_pb@yahoo.fr

<https://cilvillettepaulbert.org/>

CAHIER D'ACTEUR

La société civile est très concernée !

LE CONSTAT :

Avec ses 30 000 habitants (environ 1/3 du 3^{ème} arrondissement de Lyon), entre la rue Garibaldi à l'Ouest, le cours Lafayette au Nord, l'avenue Félix Faure au Sud et le quartier Villette/Paul-Bert à l'Est, le périmètre Part-Dieu a vu croître fortement, ces deux dernières décennies, sa population et ses activités économiques.

Cet espace de vie pour les habitants est aussi un lieu important d'activités tertiaires déployées autour des moyens de transport : trains, bus, tramway, voitures et vélo. Son Centre commercial La Part-Dieu (3^{ème} en France) en cours d'extension, avec plus de 300 enseignes, concentre un nombre très important de visiteurs et d'acheteurs, plus de 36 millions en 2017, et génère un chiffre d'affaires de plus de 800 millions d'euros.

Enfin, la gare SNCF de la Part-Dieu, coincée dans son emprise foncière, est saturée et ne peut accueillir des trains supplémentaires (malgré les travaux en cours et à venir). Cette gare (une des plus grandes d'Europe), accueille déjà en moyenne plus de 130 000 voyageurs par jour, concentre les transits (trains de marchandises, voyageurs, piétons...) 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 également pour les 25 000 personnes qui viennent quotidiennement travailler dans ce grand pôle économique.

L'ENVIRONNEMENT DU QUARTIER DE LA PART-DIEU :

Il se caractérise, au sein de la 3^{ème} ville de France, une des plus polluée 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 au transport routier (60 % des émissions de NO2 et 15 % des émissions de particules) et au chauffage des locaux et bâtiments.

De plus, une concentration de 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. Ne parlons pas des très nombreux chantiers...

Le manque crucial d'équipements sportifs et d'espaces verts est notoire ; le béton, le verre et le bitume envahissent progressivement le quartier : Tour Incity, Sky 52, Equinox, Orange, Silex I et II, projet To Lyon...

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

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

PERSPECTIVE :

La situation du quartier Part-Dieu ainsi que les perspectives d'évolution de la gare 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 trafics. 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 connaissons ici, les difficultés de pouvoir y accéder, notamment aux heures de pointes ou les fins de semaine et lors des périodes de vacances.**

La saturation des parkings, gares SNCF et routière (malgré des travaux 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 Part- Dieu (32 millions en 2017). Depuis 2005, le trafic a atteint un plafond et ne peut augmenter en heure de pointe.

Notre région est l'avant dernière en termes de ponctualité : 1/3 des retards sur tout le réseau ferroviaire régional sont issus du noeud ferroviaire Lyonnais et 16 % de la dégradation de la ponctualité des TGV sont dus à la traversée de Lyon, notamment entre Part-Dieu et Perrache (zone de conflit avec les TGV et les TER) !

Enfin, 61 % des trains en retard ou supprimés entre Lyon et Grenoble sont dus à des incidents sur la section entre Lyon et Vénissieux. 46 000 trains sont impactés sur 230 000 circulations annuelles !

NOS PROPOSITIONS CONCRÈTES :

- Nous demandons que d'ici 2030, soit examiné et mis en œuvre des solutions alternatives de progrès (par exemple la mise en place du nouveau système de signalisation ERTMS pour les trains), car **il ne sera pas acceptable (avec 200 000 voyageurs par jour) de ne rien réaliser d'ici la mise en œuvre du projet qui sera retenu d'ici fin 2019 !**

- **Construire une nouvelle gare SNCF à caractère régional, au Nord de Lyon** (vers Rillieux/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. Nous sommes particulièrement interpellés par le fait que les aménagements à long terme du Maître d'Ouvrage, ne prévoient pas une nouvelle gare au Nord de l'agglomération Lyonnaise (avec 1 million d'habitants en plus prévus à l'horizon 2040 par l'INSEE pour l'aire régionale), avec de nombreux réseaux routiers, habitations et nœuds de transports.

• **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 et la stabilité à terme des sols. 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 solaires, 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 malgré les multiples demandes du CIL Villette-Paul-Bert à la mairie), aménagés pour les habitants, les piétons, les usagers, des nombreux services et des transports.

• **Concernant la gare de St Exupéry et sa desserte depuis le centre de Lyon, il est urgent de stopper le contrat avec Vinci (mandataire du groupement) pour « Rhône Express ».** Le prix voisin de 17 € l'aller et 28 € aller/retour est exorbitant, alors que les investissements réseaux, voies ferrées et signalisation ont été payés par les contribuables de la Métropole ! **Avec cette liaison rapide et peu coûteuse, nous proposons que cette gare, très bien située côté Est de la métropole, sur un nouveau bassin économique (Est Lyonnais, plaine de l'Ain, Nord Isère), soit mieux desservie avec de nouveaux arrêts des TGV et à terme, des liaisons TER vers l'Est.**

• **Enfin et pour ce qui concerne le projet d'une nouvelle gare TGV à la Part-Dieu, avec deux nouvelles voies TGV à construire (entre St-Clair et la Guillotière), nous préférerions la solution aérienne**, car moins chère et d'une meilleure faisabilité, sans entraver plusieurs années l'exploitation de la future gare (après les travaux engagés) et surtout sans compromettre à terme l'environnement pour ce qui concerne la dégradation de la nappe phréatique et la stabilité des sols et bâtiments.

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

Les travaux engagés, importants et longs (environ 500 millions d'euros sur 10 ans) à la gare Part-Dieu, ne sont pas de nature à résoudre à moyen terme, 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'€ en aérien et plus de 4 milliards en souterrain), pour construire deux nouvelles voies et une gare TGV (spécifique) à l'Est de la gare avec deux voies nouvelles et deux tunnels ferroviaires au Nord et au Sud (environ 10 km entre la Guillotière et Saint-Clair), **nous semble utopique et irréaliste en termes de faisabilité et surtout en capacité de financements**. Il a fallu en effet plus de 10 ans aux différentes collectivités et partenaires concernés pour dégager les 500 millions d'€ (malgré la gare saturée depuis plus d'une décennie) de financement des travaux engagés et à venir.

Par ailleurs, la faisabilité est douteuse compte tenu du niveau de fréquentation journalier à venir à la gare Part-Dieu (200 000 voyageurs estimés par jour vers 2030), 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 TER, essentiellement avec les gares de Perrache et Jean Macé 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 Régionaux (TER), sur Part-Dieu et sur les voies actuelles saturées, permettrait de libérer une 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 alternative innovante (cinq fois moins chère que le projet souterrain envisagé), que nous avons étudiée depuis plusieurs années, permettrait ainsi de faciliter les transferts (dans les 2 sens) entre ces quatre gares et de ne plus avoir le terminus des TGV sur Perrache, solution actuelle qui complique les circulations des TER côté Sud (Conflit de circulation). **La gare SNCF Part-Dieu devient ainsi prioritairement et à moindre coût, une gare TGV centrale et stratégique.**

CONCLUSION

- Nous sommes particulièrement interpellés par le fait que les aménagements à long terme du Maître d’Ouvrage, ne prévoient pas une nouvelle gare au Nord de l’agglomération Lyonnaise (avec 1 million d’habitants prévus en plus vers 2040), en proximité avec de nombreux réseaux routiers, habitations et nœuds de transports.
- Nous demandons que d’ici 2030, soit examiné et mis progressivement en œuvre des solutions alternatives de progrès (exemple du nouveau système de signalisation ERTMS), car il ne sera pas possible (avec 200 000 voyageurs jour d’ici 2030), de ne rien réaliser, d’ici la mise en œuvre du projet vers 2040 (projet qui sera retenu d’ici fin 2019)!
- Nous demandons expressément que la faisabilité du projet qui sera retenu soit étudiée de manière sérieuse sur le plan technique, sans écarter la crédibilité de son financement. Ce point nous semble très important, car il ne serait pas sérieux de faire rêver les usagers du Service Public ferroviaire, avec un projet utopique, sans perspectives concrètes de réalisation!
- Enfin, nous attirons votre attention, car certains de nos élus (qui semblent parler en leurs noms), ont davantage la volonté de tout concentrer autour de la gare Part-Dieu : soucieux de favoriser des projets tertiaire et de bureaux, plutôt que de travailler pour l’intérêt général et pour la Qualité de vie des habitants du 3^{ème} (ce point a largement été abordé par les représentants de la société civile et les élus du Conseil Régional, aux différentes réunions ou débats tenus).