



La liaison directe avec le HUB de St Exupéry conditionne l'avenir des ligériens et ... atiligériens.

- 1) **Lorsque nous parlons des relations de St Etienne et du Puy en Velay avec La Part-Dieu**, comme bon nombre de nos interlocuteurs nous pensons d'abord aux **migrations journalières** : les salariés qui travaillent dans la région lyonnaise ou bien ceux de Lyon (en particulier des cadres, des universitaires) qui travaillent à St Etienne. C'est important bien sûr. Mais il est important, plus important peut être, de raisonner en fonction des besoins d'ouverture de notre économie à Paris, Bruxelles et plus généralement à l'international. N'est-il pas préférable de pouvoir choisir son lieu de travail, quand celui-ci est abondant, que de se le voir imposé par la nécessité ? Nous savons que c'est aussi la préoccupation des collectivités.

- 2) En regardant les évolutions à long terme ... **le HUB de St Exupéry constituera un nœud hautement stratégique des relations de "Rhône-Alpes" avec l'international mais aussi les liaisons nationales grande distance ... En effet, St Exupéry occupe une place centrale entre trois grandes métropoles de la région (Lyon, Grenoble, Annecy-Genève). Par ailleurs, le HUB permet des correspondances multimodales. Son rôle serait encore renforcé si l'on créait les modalités techniques, administratives, politiques d'une coopération avec Genève** : c'est notre intérêt commun car Cointrin est à l'étroit et St Exupéry ne permet pas d'accéder suffisamment à des longs courriers. La place centrale de St Exupéry s'inscrit déjà dans les **tendances actuelles** et dans les potentialités offertes (ainsi la liaison avec Roissy pour l'international). Les contraintes liées au **réchauffement climatique** vont bien sûr **impacter les transports**. Cela affectera principalement la route, en particulier le transport des marchandises sur route, mais aussi certainement le trafic aérien. Cependant les échanges à caractère économique et scientifique resteront vraisemblablement importants malgré le Net et même s'intensifient encore.

- 3) **Pour l'économie ligérienne (Loire Sud surtout) et atiligérienne il est vital d'avoir une liaison en site propre avec St Exupéry. Cette liaison est vitale pour notre ouverture avec l'international proche ou lointain** (liaison ferroviaire avec Roissy, plus tard sans doute avec Cointrin). **Elle sera vitale demain pour bon nombre de TGV grandes distances y compris hexagonales.** Lasaire défendait cette nécessité déjà lors de la consultation d'un contrat de Plan organisé par le Préfet BEYSSE il y a 25 ans.
Le travail réalisé avec l'ADTLS (Gaby Exbrayat) avait abouti à préciser que cette liaison en site propre devait se traduire par **la construction d'un barreau ferroviaire** entre Givors et St Exupéry pour permettre de faire passer **le fret ferroviaire sur la rive droite du Rhône** dédiée au fret dans la mesure où le CFAL nous apparaissait, et nous apparaît toujours, comme une nécessité évidente. Sans oublier l'importance de la plateforme technique de **Sibelin** qui plaide pour cette solution. Faut-il rappeler que le tracé de **ce barreau ferroviaire emprunte un itinéraire classé comme zone de servitude dès l'origine** de la constitution de la région ?

Bien entendu, il faut aussi que Lyon soit relié à St Exupéry par un vrai train et pas seulement par un tramway propice au cabotage et aux liaisons intra métropolitaines, mais inadapté à l'évolution multimodale prévisible de St Exupéry.



Bien entendu encore, ni le barreau ferroviaire, ni les perspectives de la désaturation de la Part-Dieu n'apportent de solutions à Clermont et aux départements de l'ex région Auvergne (sauf la Haute-Loire). Celles-ci sont peut-être à chercher du côté du POCL, ou par des potentialités offertes par les nouvelles technologies (Hyperloop sera expérimenté à Limoges), plus sûrement par les travaux nécessaires de rénovation de la ligne Paris / Clermont. La partie occidentale de notre région nécessite une approche et des moyens spécifiques.

4) Aujourd'hui La Part-Dieu joue un triple rôle :

- Elle est la gare de la capitale régionale d'Auvergne Rhône-Alpes,
- Elle est aussi un lieu de desserte et de connexion pour l'agglomération de la Métropole de Lyon (40 000 personnes travaillent dans la zone de la Part-Dieu),
- Elle est enfin le centre principal de connexions avec les grandes destinations, nationales et internationales. Sans oublier que notre région occupe une place centrale dans la traversée (fret et voyageurs) de l'isthme français. Cette position est un atout incontestable mais aussi une source d'engorgement.

La gare de La Part-Dieu est saturée, mais peut-elle assurer cette triple fonction ? Il faut, c'est évident, la dé-saturer mais aussi la décongestionner. L'interconnexion interdit elle "les ruptures de charge" ? Pour aller de St Etienne à Rennes ... nous devons changer de gare à Paris et prendre le métro, le bus, le vélo ou le taxi pour nous rendre à Montparnasse. Nous voudrions disposer à la Part-Dieu d'une interconnexion totale. Est-ce possible ? **Certainement pas.** Moins encore si l'on conçoit Lyon comme une grande métropole visible aux "quatre coins de la planète".

5) Les coûts des travaux engagés à La Part-Dieu auront un effet (négatif) sur le financement d'autres grands travaux ou d'autres priorités.

Bien sûr il ne faut pas faire de calculs mesquins en fonction d'intérêts particuliers, mais ça vaut dans les deux sens. La construction d'une gare souterraine aurait, outre les dégâts urbanistiques et les risques écologiques, un effet de blocage des autres projets nécessaires à l'équilibre de notre région.

Alors, est-il possible de trouver un intérêt commun pour tous ? Et sur quelles bases ?

L'intérêt commun doit tenir compte de l'intérêt de Lyon comme de ceux de toutes les composantes de la région. Nous voulons un développement équilibré, nous avons besoin d'une capitale (Lyon) rayonnante et d'une architecture de transports favorable à toutes les zones géographiques car le développement équilibre sera lui aussi un facteur positif pour la capitale de notre très grande région.

Pour cela, il est nécessaire de programmer les travaux prévus (2 voies supplémentaires entre St Fons et Grenay) pour que toutes les métropoles régionales et toutes les grandes agglomérations puissent être reliées à la Métropole de Lyon dans de bonnes conditions, car le désengorgement que nous proposons ne suffira pas à satisfaire les besoins.

6) Pourquoi ne pas mettre à St Exupéry toutes les longues distances ?

C'est une perspective qui mériterait d'être étudiée pour le long terme. En fait **il faut surtout réfléchir à long terme sur le rôle respectif de la Part-Dieu et du Hub.** Pour l'heure il est indispensable de laisser à La Part-Dieu des TGV directs LYON / PARIS, mais dès maintenant, St Exupéry peut assurer un rôle de délestage sans exclure des évolutions. Par contre, il convient d'envisager dès maintenant de meilleures liaisons que le tramway entre Lyon et St Exupéry. Pas forcément à la Part-Dieu : le réseau de gares lyonnaises, le métro, la gare de Vénissieux offrent des choix intéressants qui mériteraient une réflexion approfondie. Ainsi il serait intéressant de pouvoir relier Lyon à St Exupéry en évitant la sortie Sud, complètement saturée. Cela ne paraît pas impossible.



Conclusion :

Très globalement nous partageons la position du CESER : il faut à tout prix **éviter la gare souterraine**, dévoreuse de milliards, anti écologique ... et qui ne réglera rien si l'on regarde les évolutions à long terme. L'alternative défendue par le CESER a notre soutien.

La lutte contre le réchauffement climatique va monter en puissance, réduire les déplacements journaliers et le transport des marchandises, faire apparaître les besoins d'espaces verts et d'agriculture périphérique. L'ajustement des prix réduira sans doute ce que l'on appelle le tourisme de masse ... Toutefois, les liaisons par le Net ne réduiront pas les besoins de rencontre entre partenaires, entre chercheurs, entre décideurs. **Le HUB de St Exupéry prendra plus de place : Pourquoi ne pas déplacer dans la gare de St Exupéry la formation de certains TGV en accueillant les rames et les voyageurs de Grenoble, de Savoie, de Genève, de Valence et au-delà, mais aussi de St Etienne, Firminy, Le Puy ? St Etienne, rappelons-le, est une composante du pôle métropolitain de Lyon et l'économie alti-ligérienne est très largement impliquée dans celle de Loire Sud.** Dès maintenant, des transferts sont possibles pour remédier à la saturation de la Part-Dieu et répondre aux besoins de tous les territoires et à la nécessité de faire de notre région une région équilibrée. Ce qui suppose bien entendu de trouver des solutions pour Clermont et la majeure partie de l'ex région Auvergne.¹

Rappel :

Déjà, Lasaire avec l'ATDLS² s'est exprimé dans le Débat Public il y a 20 ans.

20 ans de perdu ! 20 ans sans décision !

Mais il n'est pas trop tard pour bien faire. **Le pire serait de mal faire Le temps perdu ne se rattrape jamais ... mais les erreurs stratégiques sont encore plus coûteuses.**

Il vaut mieux perdre un an de plus que de faire du gâchis ou de faire du PINAY (traversée de St Chamond par l'A 47) ou du **PRADEL** (tout faire passer par le tunnel de Fourvière).

Il serait regrettable que la qualité de l'urbanisme (la place faite aux piétons par exemple), produit par les derniers Maires de Lyon, soit ternie par des visions étriquées ou ... pharaoniques.

Il serait encore plus regrettable que la région ne puisse être entendue et faire prévaloir une conception fondée sur l'équilibre entre le rayonnement de Lyon et l'équilibre du Territoire.

Le 27 septembre 2019

1 - Au-delà des Monts du Forez, des cols du Pradeau, de Chemintran, la vallée de la Dore, celle de l'Allier constituent vraiment la partie auvergnate tournée vers Clermont Ferrand ... comme bien entendu toute la partie occidentale de l'Auvergne.

2 - ADTLS : Améliorer les Déplacements et les Transports en Loire Sud