

Sauvegarde et Embellissement de Lyon



BULLETIN DE LIAISON N° 96 - FÉVRIER 2011

- Association loi 1901. Agréée au titre des art. L.121-8 et L.160-1 du Code de l'Urbanisme (Arr. préfectoral du 3 août 1984)- ISSN 0759-1144 -

LE NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS ...

...L'AUTRE BOUCHON A FAIRE SAUTER !

Une toile de nouvelles Lignes à Grande Vitesse, se dessine sur la carte du réseau ferroviaire français. Ce projet de grande ampleur touchera Lyon...

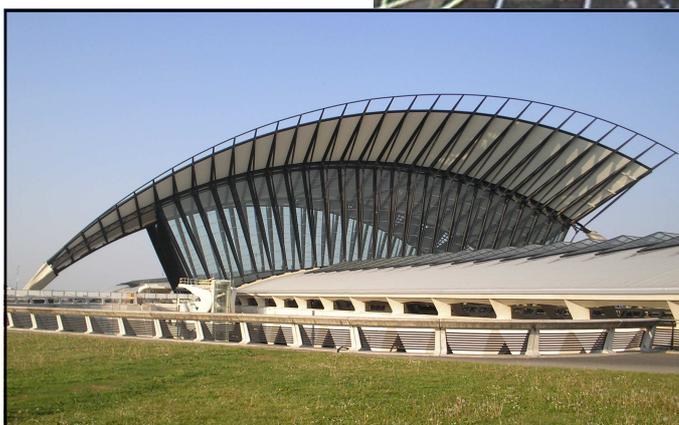


Ci-dessus : la gare de Perrache côté ex-cours de Verdun maintenant occupé par l'Échangeur et la jonction des autoroutes A6 et A7.

Ci-contre : la ligne de Paris à la Méditerranée (ex PLM), franchissant la Saône à Lyon. Elle fût inaugurée le 10 octobre 1856. À l'arrière plan : la halle de la gare de Perrache.



Ci-dessus : la gare de la Part-Dieu côté place Béraudier .



*Ci-contre : la gare TGV Saint-Exupéry.
Architecte : Santiago Calatrava.
Photos : SEL*

ÉDITORIAL

Lyon, de par sa situation géographique, est au centre d'un des plus denses réseaux ferrés européens. Le nœud ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (NFAL) est un passage obligé pour les relations du nord et du sud-ouest de l'Europe. Il est traversé chaque jour par 1100 trains (chiffre 2009). Or, la croissance du trafic essentiellement due au succès des TER est estimée à 10% par an et progressera au même rythme au cours des prochaines décennies.

L'arrivée prévue à l'horizon 2025 des nouvelles lignes à grande vitesse : Rhin-Rhône, Lyon-Barcelone, Lyon-Turin et sans doute Paris-Orléans-Clermont-Lyon générera un nouveau flux que le réseau dans sa configuration actuelle ne pourra absorber. Or, la croissance du trafic ferroviaire intramuros est limitée par la présence de plusieurs goulets d'étranglement entre le pont du Rhône à Perrache et la gare de Saint-Clair, dont celui de la tranchée de la Guillotière, forment un obstacle à la croissance des trafics TER et TGV sur une emprise ferroviaire aux possibilités d'extension limitées.

La gare de la Part-Dieu conçue pour accueillir 35000 voyageurs par jour a vu leur nombre multiplié par trois en 30 ans. Sa capacité d'accueil atteint la saturation et la création d'un quai supplémentaire (le quai K) ne règlera que très temporairement la situation actuelle.

Le contournement ferroviaire destiné à reporter le transit du fret hors de l'agglomération dont le tracé, en cours d'étude, est contesté par les communes concernées, libérera des sillons pour les trains de voyageurs dans l'agglomération. Mais la forte augmentation attendue du nombre de trains de voyageurs sera difficile à absorber par la gare de la Part-Dieu saturée.

Il est prévu de doubler la capacité d'accueil de cette gare en créant une gare souterraine. Les difficultés techniques et son coût font hésiter les contributeurs potentiels à cette lourde opération. Faire du neuf avec du vieux n'est pas la solution la plus plausible.

Pour toutes ces raisons nous suggérons dans ce bulletin de reconsidérer le nœud ferroviaire par la création d'une gare nouvelle, bien reliée au réseau de transport urbain. L'est de Lyon est, en raison de sa capacité d'expansion démographique et de sa géographie, le lieu idéal pour implanter la gare du futur. Proposition utopique ? Il arrive parfois que l'utopie devienne réalité.

Jean-Louis PAVY

SOMMAIRE

Éditorial.....	p. 2
La revue de presse.....	p. 2
Une Grande Gare aux Sept Chemins.....	p. 3 à 5
Pour desserrer le nœud ferroviaire lyonnais.....	p. 6 à 7
Le nœud ferroviaire lyonnais : ombres, ...et larmes.....	p. 8

LA REVUE DE PRESSE (novembre 2010 à mars 2011)

- GRANDS PROJETS -

« Ce qui va changer à la gare de la Part-Dieu ».

Les aménagements réalisés cette année (création d'un nouveau quai) vont apporter un peu plus de souplesse dans son fonctionnement. D'autres réponses de plus forte ampleur sont en cours d'études : agrandissement de la gare côté bd Vivier-Merle et à plus long terme (2020-2030) une seconde gare souterraine.....P. 12/11/2011.

- GRANDS TRAVAUX -

« Hôtel-Dieu : grand luxe, gros sous et polémique ».

La contestation s'est exprimée à l'Hôtel de Ville lors de la présentation du projet du « Grand Hôtel-Dieu » : Hôtel Intecontinental 140 chambres côté Rhône, commerces côté Rhône et rues de la Barre et Bellecordière, Musée de la médecine, amphithéâtre de 300 places, immeubles de bureaux rue Bellecordière, accès public et traversant du bâtiment via les passages voûtés, escaliers, ascenseurs et cours qui seront arborées.P. 07/012011.
« Le Grand musée de la santé » espère le soutien des collectivités : le professeur René Mornex cherche déjà 100 000 Euros pour sauver la mémoire immatérielle en enregistrant des interviews de ses collègues pionniers de certaines spécialités....P. 31/03/2011.

- ENVIRONNEMENT - CADRE DE VIE -

« Les anciennes prisons Saint-Paul et Saint Joseph s'offrent à l'Université catholique ». 7000 étudiants de la Catho, des logements, des bureaux, quelques commerces. La reconversion des anciennes prisons de Lyon se fera dans le respect du patrimoine. Une rue traversante ouvre définitivement l'ancien site carcéral.....P. 11/11/2010.
« Parc Sergent Blandan : l'ouverture de la première phase est attendue en 2013 ». Le parc s'articule sur un site de 11 hectares, laissant une large place au développement durable dans sa gestion et sa conception.....P. 27/12/2010.
« Les berges de la Saône redessinées du Confluent à Rochetaillée ». Au printemps 2012, débutera le réaménagement des rives de la Saône. Un parcours jalonné d'œuvres d'art, à découvrir au fil de la rivière...P. 04/02/2011.

- DÉPLACEMENTS URBAINS -

« Ligne de tramway T4 : le chantier des ouvrages d'art a commencé ». Aux abords de la Manufacture des tabacs, la maison artdéco, dite du directeur, a été préservée au prix d'une consolidation onéreuse particulièrement délicate à réaliser.....P. 15/02/2011.
« Aménagement en vue pour la place de Francfort ». Le projet porte sur deux points : un axe piétonnier allant de la Villette et desservant le parc Jeanne-Jugan, puis un réaménagement total de la place (parking courte durée station de taxis, gare routière.....P. 23/02/2011.

Bernard FOUCHER.

NDLR : la lettre « P » précédant la date indique la source : « LE PROGRÈS »

Note : Nous nous excusons auprès des membres de SEL et de nos lecteurs, du retard pris à la sortie du bulletin qui a exigé beaucoup de temps aux rédacteurs bénévoles.

UNE GRANDE GARE AUX SEPT CHEMINS : UNE SOLUTION... ...POUR DESSERRER LE NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS...

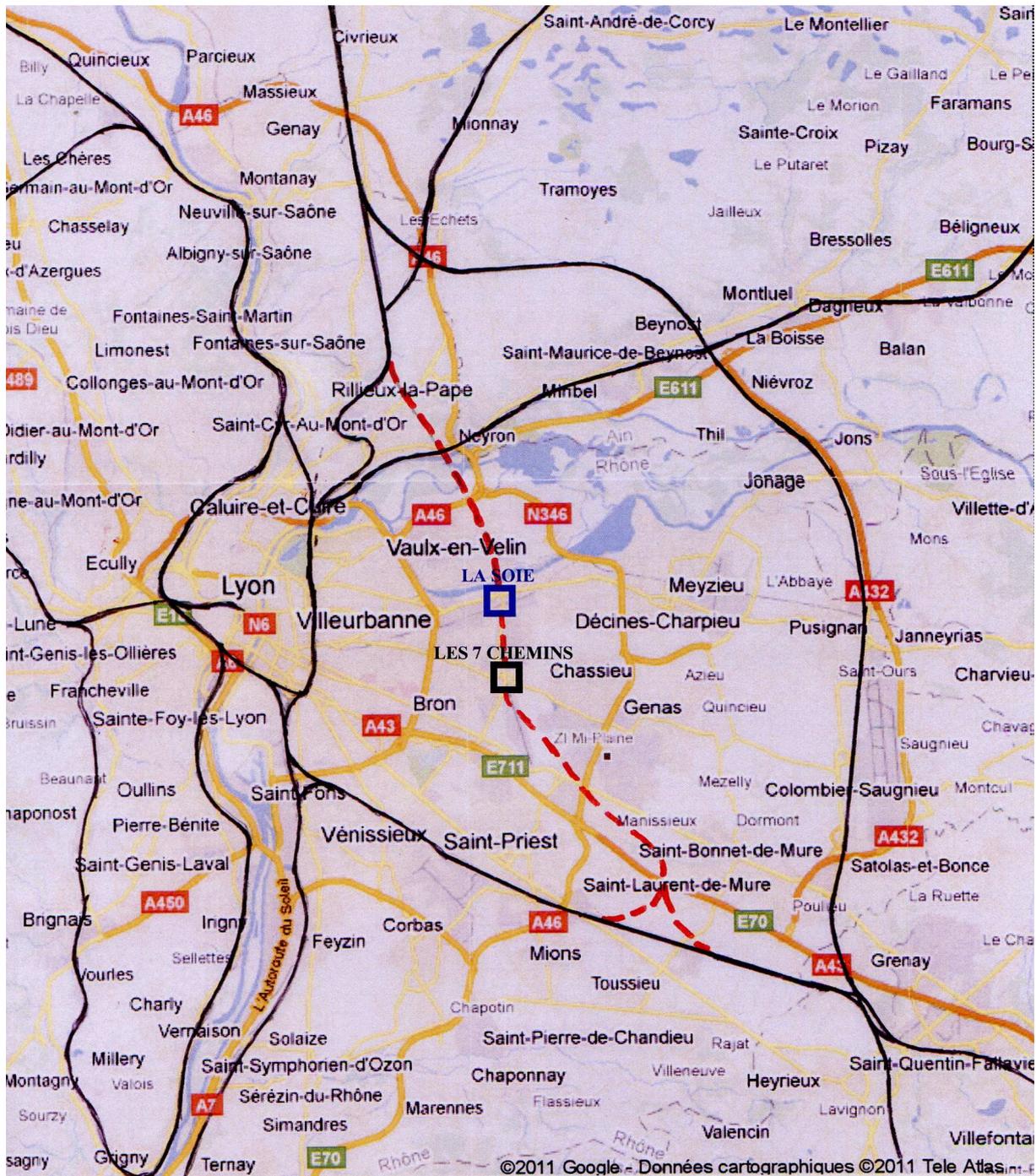
L'urbanisme, donc la beauté d'une ville, dépend des grandes infrastructures urbaines et interurbaines. Les plus contraignantes sont les réseaux ferroviaires, plus rigides que les réseaux viaires.

Dans le cas de Lyon on perçoit les inconvénients des voies ferrées du XIX^{ème} siècle qui desservent la Part-Dieu et Perrache et enserrment et morcellent la ville au point qu'on distingue la ville d'au-delà des « voûtes » de la ville-centre.

Aujourd'hui, alors que le développement du réseau TGV redessine la carte de l'Europe, il rencontre deux problèmes majeurs : pénétrer au centre des villes et établir les correspondances

entre les Lignes Grande Vitesse (LGV). D'où l'idée de créer des gares pour TGV reliées au centre des villes par d'autres moyens.

À Lyon, la gare de la Part-Dieu remplit plusieurs fonctions dont la correspondance avec et entre les Trains Express Régionaux (TER) et elle arrive à saturation comme le réseau ferré local.



**LE NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS (en trait noir) ET UNE GRANDE GARE TGV...
Aux Sept Chemins...ou à la Soie sur une rocade LGV à construire (en tirets rouges)**

UNE GRANDE GARE AUX SEPT CHEMINS : UNE SOLUTION... ...POUR DESSERRER LE NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS...

Ce qu'il est convenu d'appeler le nœud ferroviaire lyonnais peut être décongestionné en partie par la création du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) par l'Est pour les convois de fret.

Cependant, les mises en service successives des LGV vers Rhône-Rhin, vers Turin, vers Barcelone et plus tard vers Clermont-Ferrand posera de façon cruciale le problème des correspondances TGV où l'agglomération a une carte à jouer et l'opportunité de saisir un grand projet urbain. En effet, avec Lyon-Paris et Lyon-Lille ce ne sont pas moins de six LGV qui convergeront vers Lyon, et la Part-Dieu ne pourra pas assurer ce rôle de correspondance TGV en plus de son trafic TER, ni accueillir les flux de voyageurs.

Compte-tenu de la dimension de l'enjeu pour le Grand Lyon, le département du Rhône et la Région Rhône-Alpes, le

temps est venu de débattre de ce problème et d'avancer des propositions.

C'est en créant une nouvelle et grande gare à l'Est, souterraine cette fois, pour ne pas renouveler les erreurs du passé, qu'on pourra résoudre pour longtemps le problème.

D'ailleurs, dans l'Europe entière, c'est sur le modèle de Stuttgart 21 (1) que les villes devraient orienter leur urbanisme en libérant en surface des espaces car, aujourd'hui, la technique de percement des tunnels permet de faire l'économie des expropriations foncières. Une telle politique de grands travaux serait d'ailleurs l'occasion d'un grand plan de relance de l'économie.

La nouvelle "Grande Gare" de Lyon pourrait être située à la frontière des communes de Bron et Vaulx-en-Valin au carrefour dit des Sept Chemins, dans l'axe de la route de Genas.

Les voies ferrées pourraient passer sous l'emprise du futur Boulevard Urbain Est (BUE) qui portera par ailleurs la ligne forte A8 de transport collectif entre Vénissieux et Vaulx-en-Valin (éventuellement un tramway).

Cette gare devra être reliée à la ville par une ligne de métro rapide vers l'Ouest (Sept Chemins, Pinel, Maisons-Neuves, Part-Dieu-Gare, Part-Dieu-Garibaldi, Cordeliers, Saint-Paul, Ouest lyonnais) et vers l'Est (Eurexpo et plus tard Genas voire l'aéroport). Les stations Pinel et Maisons-Neuves seraient des nouveaux centres de quartiers. Par Maisons-Neuves passera aussi la ligne forte A7. La gare des Sept chemins sera aussi au cœur d'un réseau viarie important dont la route de Genas prolongée par l'avenue Félix-Faure et le cours Gambetta vers le centre de Lyon ou par la rue Emile Decorps vers Villeurbanne. À ce projet il y a une alternative...

GRANDE GARE TGV DES SEPT CHEMINS Desserte des transports collectifs et voirie



GRANDE GARE TGV DES SEPT CHEMINS Localisation



UNE GRANDE GARE AUX SEPT CHEMINS : UNE SOLUTION...

...POUR DESSERRER LE NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS...

... OU UNE LOCALISATION AU CARRÉ DE SOIE.

Le nouveau quartier dénommé " *Le Carré de Soie* " pourrait aussi recevoir la Grande Gare dédiée aux TGV, alternative à celle des Sept Chemins.

Les équipements de transports collectifs existants tels que le métro (ligne A), le tramway Léa (gare de la Part-Dieu - Meyzieu), le tramway Rhône-Express (gare de la Part-Dieu – Aéroport Saint-Exupéry) et la proximité du réseau routier dont le Périphérique Est, l'A46 (contournement autoroutier de Lyon) et l'A42 (direction Genève), la rendrait, comparée à sa situation aux Sept Chemins, plus proche de la Part-Dieu qui est le nouveau centre de l'agglomération lyonnaise.

Cette gare serait, elle aussi souterraine pour réaliser l'économie d'expropriations foncières et réduire la pollution acoustique nuisible, elle aussi, à la santé publique.

Compte-tenu des équipements de transports collectifs existants et qu'il conviendra de développer encore, il n'apparaît pas nécessaire, ici, d'entreprendre de lourds investissements au profit de la voirie.

L'AVENIR DE LA GARE DE LA PART-DIEU

La gare de la Part-Dieu garderait son rôle de gare de correspondance TGV/TER et de point de départ des TGV vers Paris. À terme idéalement c'est toutes les lignes ferrées intérieures à

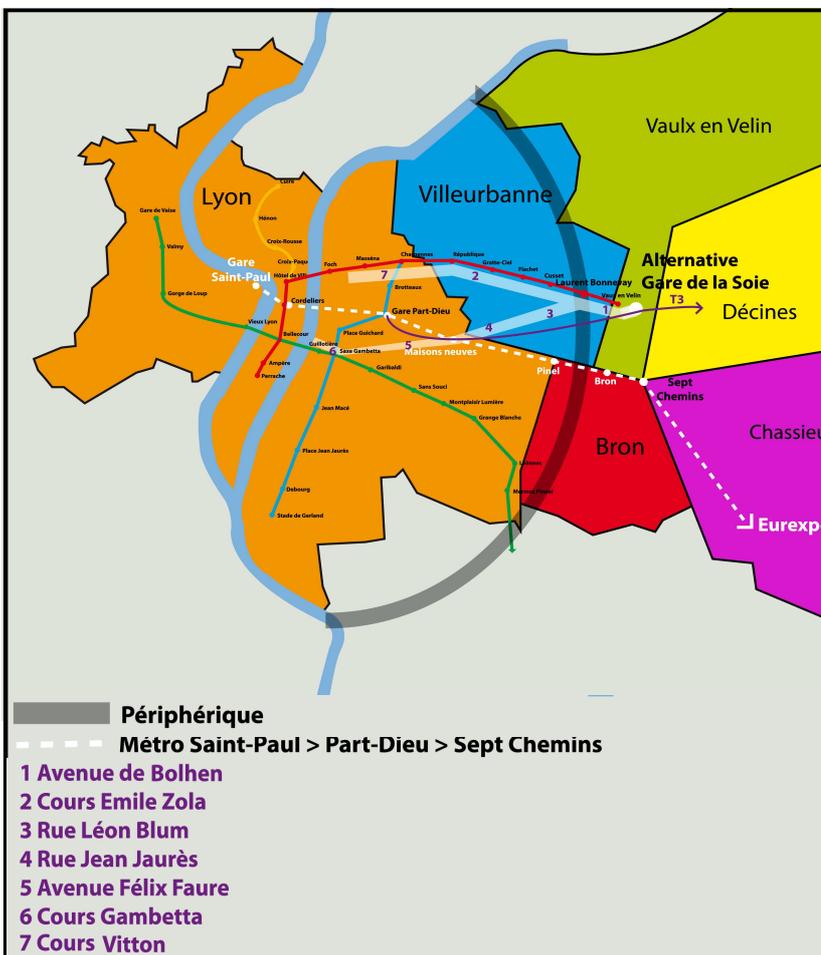
la ville qui devraient passer en souterrain et la gare elle-même, offrant ainsi un nouveau " *boulevard* " de 5 km du parc de la Tête d'Or jusqu'à Gerland.

On voit tout l'intérêt pour l'aménagement et l'embellissement de la ville d'une démarche qui part des infrastructures ferroviaires et aboutit à libérer des espaces pour redessiner la ville. À Lyon en l'occurrence, on réparera les erreurs du passé.

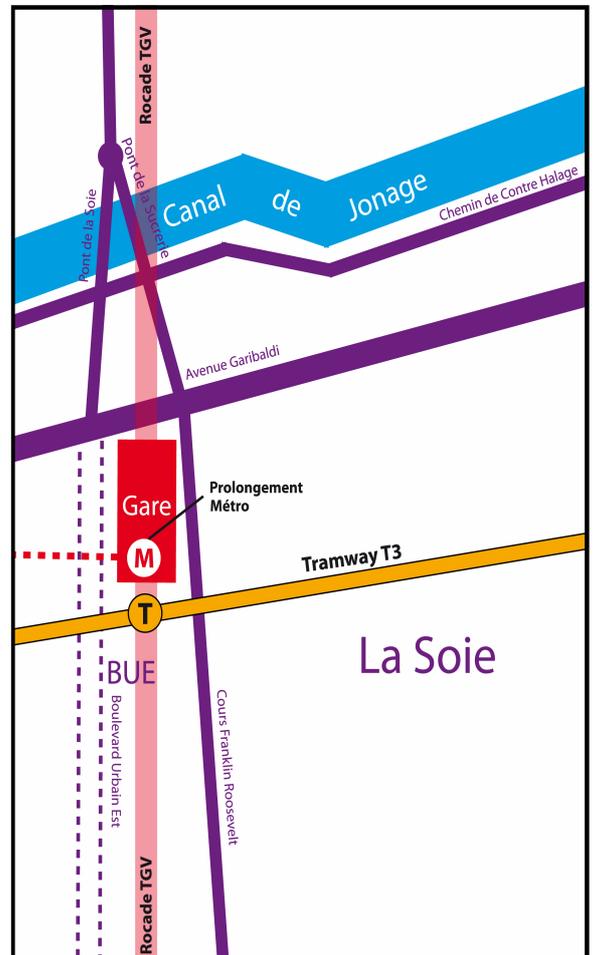
Jean-François MAILLET

(1) Stuttgart 21 : projet ferroviaire et urbain allemand pour moderniser le nœud ferroviaire de Stuttgart...57 km de voies ferrées seront créés, dont 30 km de ligne à grande vitesse et 33 km souterrains répartis en 16 tunnels, ainsi que 18 ponts.
(Source : Wikipédia France)

GRANDE GARE DE LA SOIE
Desserte des transports collectifs et voirie



GRANDE GARE DE LA SOIE
Localisation



POUR DESSERRER LE NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS...

Notre cité est sillonnée par un maillage ferroviaire dont l'essentiel fut conçu et construit sous le Second Empire. Les Républiques successives qui en ont hérité n'ont apporté que peu de retouches à son paysage.

Cependant, au fil des ans, le tortueux nœud ferroviaire lyonnais a atteint la saturation...

Là-dessus, se dessinent de nouveaux projets de bouclage du territoire national par des Lignes à Grande Vitesse (L.G.V.). Si en haut lieu on s'interroge sur leurs futurs tracés, plus bas on se questionne. Quid des futures gares ?

Vers la Région Rhône-Alpes et notamment vers l'agglomération lyonnaise convergent de grands flux de voyageurs et de marchandises circulant dans les deux sens entre les territoires du Bénélux ou britanniques et ceux des bords de la Méditerranée.

La carte (voir en page 4 de ce bulletin) du nœud ferroviaire lyonnais montre qu'il comporte une multitude de raccordements, intersections et courbes qui sont autant d'obstacles à l'écoulement du flux ferroviaire national et international dans l'agglomération.

La création du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) constitue une avancée pour décharger le nœud ferroviaire lyonnais et ses gares. Mais son profil de " rocade ferroviaire " donne à penser qu'une " autoroute ferroviaire " lui aurait été préférable pour écouler les flux entre nord et sud de l'Europe.

La carte ci-contre, de Réseau Ferré de France, représente les projets de lignes LGV sur le territoire national.

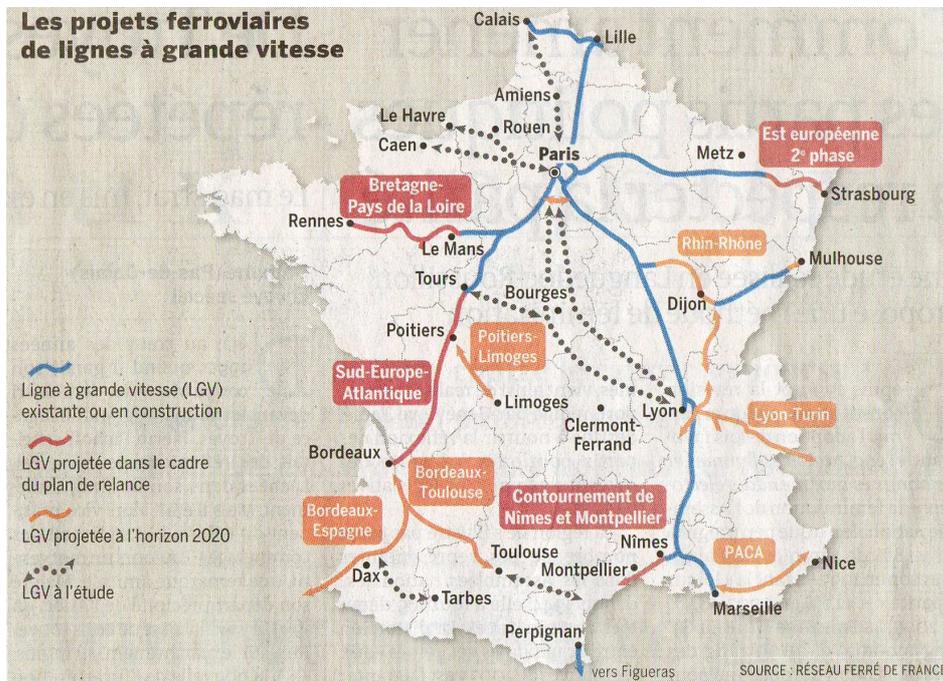
Lyon accueillera :

- 1 ligne supplémentaire Paris-Orléans, Clermont-Lyon (POCL) avec bifurcation vers Tours ;
- 1 ligne vers Turin ;
- 1 ligne Rhin-Rhône via Dôle ;
- et des tronçons de LGV de Lyon à Saint-Etienne et Grenoble.

Quid des gares pour ces LGV à Lyon ? Dans ce bulletin, il est proposé de construire une Grande Gare TGV située dans le secteur des Sept Chemins s'étendant sur les communes de Décines, Bron, Vaulx en Velin et Chassieu avec pour alternative le quartier du " Carré de Soie "

Ce projet paraît, aujourd'hui, pharaonique pour certains, mais son échelle coïncide bien à celle de la future toile de LGV européenne.

Si le " franc-or " permît au Second Empire de tisser un réseau ferroviaire très



Cette carte éditée par RFF et parue dans le Monde du 23/02/2011 pose le problème de l'accueil des futures lignes grande vitesse dans l'agglomération.

étendu, "les caisses vides" d'aujourd'hui devraient tempérer notre ambition de créer des gares supplémentaires dans l'agglomération. Le nœud ferroviaire lyonnais est plutôt riche de ce côté puisqu'il dispose de trois gares majeures.

LA GARE SAINT-EXUPÉRY

Inaugurée en 1994, elle est la dernière née des gares lyonnaises. Lors d'une conférence donnée par Réseau Ferré de France, nous avons appris que la ligne LGV Lyon-Turin aurait sa gare à l'aéroport Saint-Exupéry. Ce choix est surprenant à plus d'un titre :

- la clientèle de la SNCF y sera captée par les compagnies aériennes ;
- l'image de l'aéroport Saint-Exupéry est peu attractive aux non usagers de l'avion (accès par autoroute à péage, parkings très onéreux avec parcours piétonniers rédhibitoires, la nouvelle liaison par tram rapide entre la Part-Dieu et l'aéroport est très onéreuse).

La gare Saint-Exupéry offre donc peu d'atouts lui permettant d'attirer les usagers des T.E.R et T.G.V et donc des trains libérant les autres gares lyonnaises.

LA GARE DE LA PART-DIEU

Inaugurée en 1983, cette gare dédiée au TGV, dispose de peu d'espace pour développer les structures ferroviaires nécessaires au développement de son trafic voyageurs et aussi à celui du trafic de convois de fret qui la traverse.

Comme le tunnel de Fourvière, cette gare peut être regardée comme l'autre bouchon lyonnais...

LA GARE DE PERRACHE.

Inaugurée en 1857, elle est la plus ancienne des gares lyonnaises mais aussi la plus moderne grâce au Centre d'échange qui lui a été accolé en 1976.

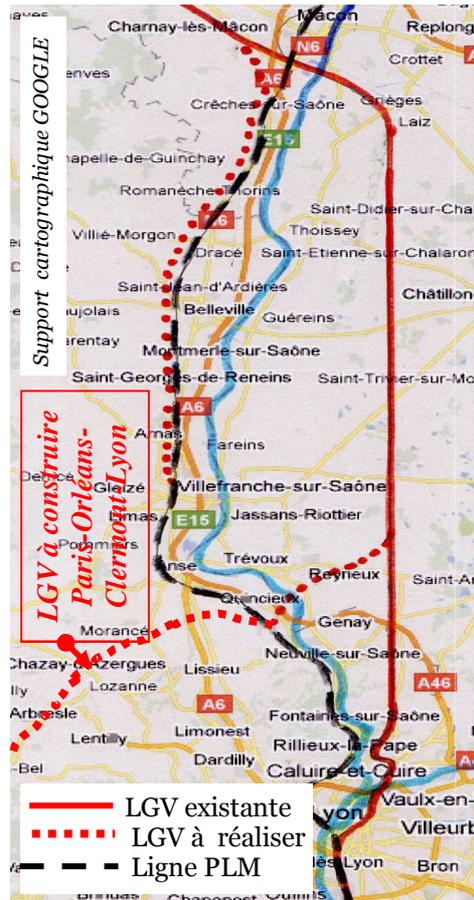
Ce centre constitue un pôle majeur des transports collectifs lyonnais, régionaux et internationaux (Métro ligne A, tramways lignes T1 et T2, nombreuses lignes de bus urbaines, départementales et régionales, gare routière internationale et ...parkings pour voitures particulières). Très décrié pour son architecture, il fait l'unanimité en raison de sa complémentarité réussie avec la gare.

POUR DESSERER LE NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS...

La gare de Perrache est le lieu de départ de la majorité des TGV à destination de Paris via la gare de la Part-Dieu. Bien que située sur l'axe Paris-Lyon-Marseille (PLM) elle s'est vue, avec l'avènement du TGV, supplantée par la gare de la Part-Dieu et même reléguée au rang de " terminus " des TGV Paris-Lyon.

Le trajet d'un TGV reliant la gare de Perrache à la gare de Lyon à Paris s'effectue avec une halte à la Part-Dieu, après 10 minutes de roulage dans le nœud ferroviaire lyonnais surchargé et ce, pour prendre en charge une seconde cohorte de voyageurs se rendant à Paris. Le retour, s'effectue dans l'ordre inverse.

Ce double emploi des moyens des deux gares lyonnaises, contribue à l'engorgement du nœud ferroviaire lyonnais. Il serait possible de le soulager en rendant à la gare de Perrache son rôle de gare principale en aménageant une partie du val de Saône en LGV.



Elle pourrait supporter le trafic TGV entre Perrache et Villefranche/Saône, soit un tronçon de 30 km à vitesse réduite.

De Villefranche à Macon, soit 40 km, la ligne PLM pourrait être doublée d'une LGV. Et la LGV venant de Clermont s'y raccorderait à hauteur de St Germain au Mont d'Or.

Une autre solution pourrait être étudiée : la réalisation d'une bretelle LGV entre la ligne PLM à hauteur de Saint-Germain au Mont-d'Or et la LGV Paris-Lyon distante de 6 km environ mais nécessitant le franchissement de la Saône et de l'A46.

La gare de Perrache pourrait ainsi libérer une partie des moyens ferroviaires de la gare de la Part-Dieu et contribuer ainsi au désengorgement du nœud ferroviaire lyonnais.

Ceci, n'écarte pas la question de la Grande Gare qui à l'horizon 2020, devra accueillir les LGV en projet.

Raymond MOTTE

LE GRAND CLOÎTRE DE LA CHARTREUSE DE LYON : SEL salue le succès de la démarche de l'association Église Saint-Bruno-Splendeur du Baroque en faveur de la préservation de son site.

A l'attention de l'Association "Sauvegarde et Embellissement de Lyon"

Messieurs PAVY et MOTTE

Objet: la place des Chartreux

Chers Messieurs,

Veillez trouver ci-joint les documents officiels (textes et plans) concernant la modification du PLU n° 8, telle qu'elle a été adoptée par la délibération du Conseil du Grand Lyon le 10 janvier 2011.

L'important, c'est :

- la création d'une Orientation d'Aménagement de Quartier et de Secteur (O.A.Q.S.) sur le périmètre de l'ancienne Chartreuse de Lyon afin d'en préserver les restes pour les mettre en valeur. Cela concerne, en particulier, l'ancien grand cloître et, tout spécialement, le mur de galerie méridionale de ce cloître, objet principal de nos préoccupations puisque le premier projet n'avait pas prévu de le protéger
- la diminution de la hauteur des constructions potentielles sur la parcelle bordière de la place des Chartreux qui fait l'objet d'un abandon de réserve par le Grand Lyon; la hauteur possible de construction passe de 13 m à 7 m
- l'abandon de l'obligation de continuité de façade sur la place des Chartreux

Par rapport aux options possibles évoquées dans l'article que vous avez bien voulu héberger dans votre revue du mois d'octobre 2010, c'est donc l'option 2 qui a été retenue, celle qui permettra, à terme, le dégagement de la galerie méridionale de l'ancien grand cloître, derrière une ou des constructions.

Cet envoi est, pour notre association et pour moi, l'occasion de vous redire notre gratitude pour votre réaction rapide en juin, pour votre fort soutien manifesté de différentes façons et pour l'efficacité de notre collaboration dans la mise au point du numéro d'octobre dernier que vous avez bien voulu consacrer à l'objet de notre démarche. Nous sommes heureux de constater que cette collaboration a permis d'aboutir à un résultat positif.

Soyez assurés, chers Messieurs, de mes sentiments très cordiaux,

Marie-Claude Dumont
Association "Eglise Saint-Bruno, Splendeur du Baroque"
Vice-présidente

LE NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS...OMBRES, LUMIÈRES ET LARMES...



Photo ci-dessus à gauche : la tranchée de la Guillotière, un des goulots d'étranglement entre Perrache et la gare de la Part-Dieu, formant obstacle au trafic des TER et TGV sur une emprise ferroviaire aux possibilités d'extension limitées.

Photo ci-dessus à droite : l'élégant pont ferroviaire de la Mulatière (1916).

Photo ci-contre : L'importance stratégique du nœud ferroviaire lyonnais n'avait pas échappé à l'attention des Alliés durant la seconde guerre mondiale.

De nombreuses attaques aériennes visant les gares de Perrache, Vaise, Grigny, Vénissieux et autres firent de nombreuses victimes civiles.

Le bombardement du pont de la Méditerranée reliant Givors à Chasse/Rhône le 6 août 1944, vu d'un bombardier participant à l'attaque (document extrait du livre "Un été sous les bombes - Givors-Grigny-Chassagny - 1944", par Evelyne Py, édition Alan Sutton, collection Evènements, février 2004).

Photo ci-dessous : le pont de la Méditerranée, il sera reconstruit et remis en service en 1955 (Source : voir ci-dessus. Photographe Roger Barge)



**SAUVEGARDE ET
EMBELLISSEMENT DE
LYON**

<http://www.lyon-online.org>

Vous aimez votre cité ? Adhérez à :



Siège : MAISON RHODANIENNE DE L'ENVIRONNEMENT

32, rue Sainte-Hélène - 69002 LYON

N° SIREN : 322 521 196

N° SIRET : 322 521 196 00020

COTISATIONS :

Membre ADHÉRENT : 25 €

Membre BIENFAITEUR ou

PERSONNE MORALE : 110 €

JEUNE -ÉTUDIANT : 10 €

LCL

Agence République - LYON

Compte n° 1042 050230 B

Président
Jean-Louis PAVY
51 rue de la Bourse
69002 LYON
Tél : 04 72 16 07 14

Secrétaire général
Raymond MOTTE
32 imp. de
Grange Haute
69540 IRIGNY
Tél : 04 78 46 07 47

Trésorier
Jean-François
MAILLET
48 rue E. Richerand
69003 LYON
Tél : 04 69 70 72 83