

RER à la lyonnaise : tous les feux passent au vert

« *C'est un jour historique!* » Le conseiller municipal et métropolitain **Christophe Geourjon** ne cache pas sa joie. Son projet de Réseau express métropolitain (REM), sorte de RER à la lyonnaise, a subitement changé de dimension en l'espace de quelques mois.

Après les petits pas, l'incrédulité voire les railleries lors des premières ébauches ([lire ici](#)), l'idée a fait son chemin jusqu'à susciter l'adoption à l'unanimité d'un vœu en conseil de la Métropole au mois de mars dernier actant l'idée que « *le projet désaturation du Nœud ferroviaire lyonnais (NFL) permette la mise en place, à moyen et long terme, d'une desserte ferroviaire de type RER sur l'ensemble du territoire.* »

Après avoir d'abord fait la sourde oreille, la présidente du Sytral **Fouziya Bouzerda** semble elle-même avoir évolué en faveur d'une convergence tarifaire entre TCL et TER. Autre signe d'intérêt un peu inattendu, le président de la CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne, **Emmanuel Imberton**, a également relayé la démarche.

2,6 milliards d'euros à se repartir

La dernière étape en date, très vraisemblablement la plus importante, c'est l'annonce fin mai par la ministre des Transports **Élisabeth Borne** d'un plan visant à accompagner les plus grandes villes françaises dans la création d'un réseau type RER. En deux volets.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) va d'abord permettre aux structures de type Métropole et Sytral, « *en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité, de financer des services ferroviaires [...]. Cela pourrait permettre le tram-train sur le réseau existant* », expose l'amendement adopté.

L'autre effet Kiss Cool, c'est la mise sur la table par l'État d'une enveloppe de 2,6 milliards d'euros sur 10 ans afin d'accompagner le développement de ces infrastructures de rail métropolitain, à hauteur de 50 % des investissements

consentis dans chacune des plus grandes agglomérations du pays.

Rassembler Kimelfeld et Wauquiez

Il y a un « mais » : la ministre attend sur son bureau des projets concrets d'ici au 31 décembre. Or asseoir autour de la table les différents acteurs concernés – en l'occurrence la Région, dont le rail est l'une des compétences, et la Métropole – relève de l'exercice politique de haute voltige à moins d'un an des élections municipales.

« Il faut que la Région et la Métropole présentent un projet ensemble, même grossier, plaide Christophe Geourjon. Il faut que Laurent Wauquiez et David Kimelfeld travaillent main dans la main, sans qu'aucun ne tire la couverture à lui ».

Le président de l'UDI dans le Grand Lyon a d'ailleurs rédigé un courrier, adressé aux présidents des deux collectivités, en forme de feuille de route : *« Pour matérialiser ce travail en commun une commission générale réunissant l'ensemble des élus régionaux, métropolitains et les maires concernés pourrait se réunir à l'automne sous votre présidence conjointe, afin de débattre de ce projet ambitieux et nécessaire. Projet que chacune de nos collectivités pourrait ensuite approuver avant la fin de l'année. »*

RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM) | LE RER À LA LYONNAISE

4 LIGNES :

REM A :

- au nord :
 - A1 : Villefranche/Mâcon
 - A2 : L'Arbresle/Tarare
- au Sud :
 - A3 : Givors / St Étienne
 - A4 : Vienne

REM B :

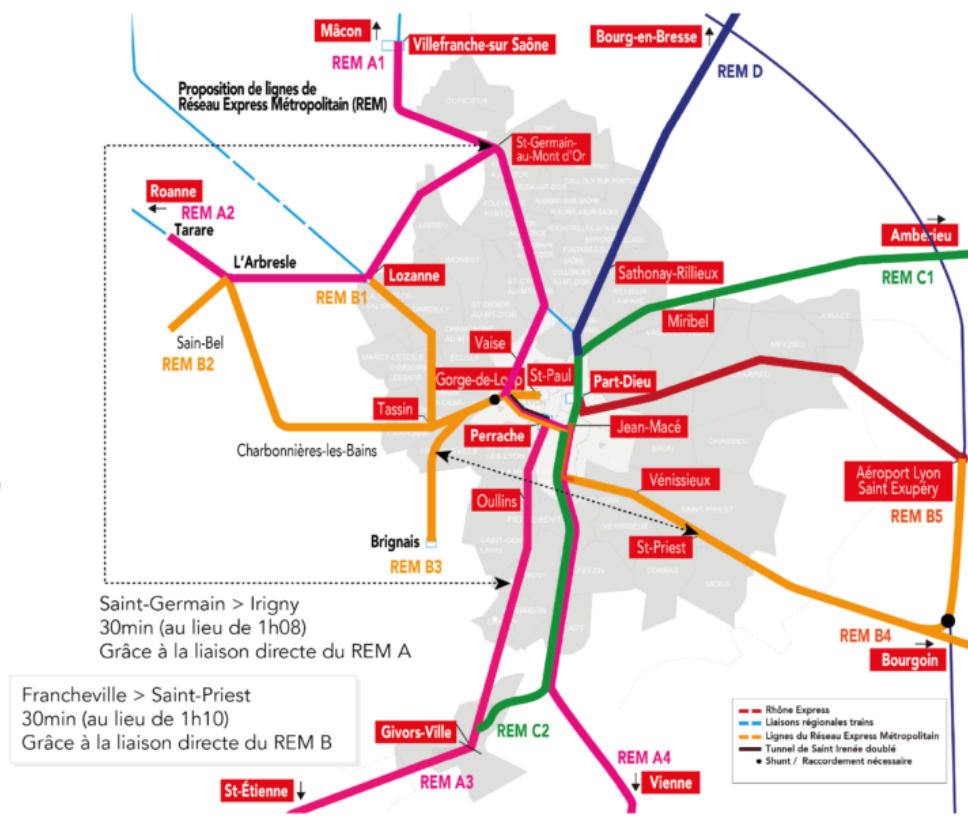
- au l'Ouest :
 - B1 : Lozanne
 - B2 : Saint-Bel
 - B3 : Brignais
- à l'Est :
 - B4 : Bourgoin-Jailleux
 - B5 : Aéroport (après 2037)

REM C :

- au Nord-Ouest :
 - C1 : Ambérieu
- au centre :
 - C2 : Givors-Ville

REM D :

- au Nord :
 - Bourg-en-Bresse
- au Centre :
 - Lyon



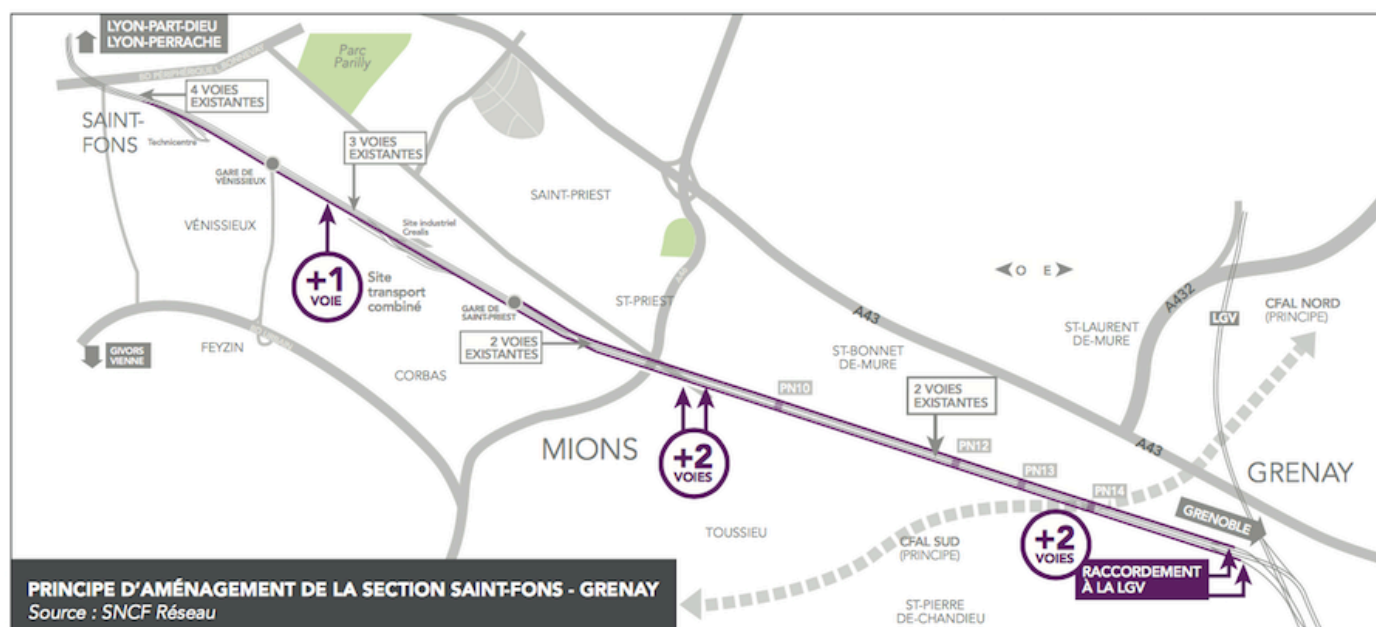
« Ne pas en faire un enjeu électoral »

Politiquement, c'est une victoire assurée pour l'élu centriste. Ou bien la Région et la Métropole acceptent de jouer le jeu et il pourra revendiquer son rôle de défricheur d'abord, facilitateur ensuite. Ou bien elles sont incapables de s'entendre et la critique n'en sera que plus acerbe.

« Les métropoles françaises se plaignent fréquemment du fait que les investissements pour les transports du quotidien ne concernent que l'Île-de-France. Nous n'avons pas le droit de laisser par le train, dramatise Geourjon. Nous ne devons pas en faire un enjeu électoral. C'est un projet de long terme, qui nécessite un travail politique de consensus. »

Voilà pour les tractations. Quant aux aspects techniques, l'annonce du ministère des Transports a poussé le visage de l'UDI lyonnaise à revoir sa copie, proposant deux phases d'aménagement « dont la première réalisable en 5 à 10 ans. L'enveloppe mise sur la table par Élisabeth Borne nous donne la capacité financière d'aller plus vite », se réjouit-il.

Priorité donc, le doublement des voies entre Saint-Fons et Grenay – préoccupation également mise en lumière dans le cadre du débat sur le NFL (lire [ici](#) et [là](#)) – permettant de doubler rapidement la capacité de la ligne entre Grenoble et Lyon, dont le terminus pourrait s'effectuer gare Jean Macé (Lyon 7^e).



1 à 1,5 milliard d'euros

Autre chantier primordial d'après le plan de bataille dressé par Christophe Geourjon, le doublement du tunnel Saint-Irénée, reliant les 5^e et 9^e arrondissements en passant sous Fourvière. Objectif : permettre une transversale de Roanne ou Saint-Étienne vers Vienne, et plus près de nous de Saint-Germain-au-Mont-d'Or vers Irigny, via le centre de Lyon.

Le conseiller municipal et métropolitain se fait d'ailleurs un malin plaisir de nous rappeler que ce dernier tronçon épouse la portion des autoroutes A6/A7 fraîchement déclassées. Raison de plus selon lui pour demander au président de la Commission nationale du débat public que SNCF Réseau verse l'enjeu du tunnel Saint-Irénée au débat sur le Nœud ferroviaire lyonnais.

Avec pour objectif d'attirer le regard sur cette problématique et pourquoi pas entraîner des études, sans compter le financement qui – mutualisé en ce qui concerne les problématiques communes au REM et au NFL – deviendrait alors plus soutenable pour les collectivités locales. L'UDI lyonnaise estime le budget de ce premier pan de travaux entre 1 et 1,5 milliard d'euros.

Reste à ces propositions à être discutées, contestées et enrichies par les autres acteurs politiques de la métropole, et au-delà, pour espérer voir le jour. Mais l'heure tourne, à un peu plus de 200 jours de l'échéance fixée par le ministère des Transports.