

| Rechercher | Econews | Visibilité | Espaces dédiés |
|---|---------|------------|--|
| Rechercher <input type="text"/> une entreprise (nom et/ou tag) RECHERCHER > Recherche avancée > Rechercher un produit / service > Entreprises par secteur d'activité > Autres recherches > Recherche sur autres rubriques | | |  <p>Géo-localisation</p> <p>Ouvrir la carte</p> |

Josiane Beaud, directrice régionale de la SNCF : «Le système est à bout »

Propos recueillis par Dominique Largeron

Arborant la légion d'honneur reçue en février dernier, Josiane Beaud, directrice régionale de la SNCF à l'heure où celle-ci est confrontée à de très lourds défis, était l'invitée du Club de la Presse de Lyon. L'occasion d'évoquer les futurs travaux souterrains de la gare de la Part-Dieu, la gare ferroviaire de Saint-Exupéry, les travaux très handicapants sur les lignes de la région, le futur nœud lyonnais, ainsi que le rapprochement entre la SNCF et Réseau Ferré de France et la montagne de dettes qui l'accompagne ; et plus globalement de l'avenir de la Dame du fer en Rhône-Alpes...

La situation générale

« En 2011, les Assises nationales du ferroviaire qu'avaient initiées Nathalie Kociusko-Morizet avaient montré que nous étions au bout d'un système et qu'il fallait le refondre.

Il s'agit d'une obligation, non pas physique, mais économique. Ces Assises ont également permis d'effectuer le choix d'un système unifié à la française en lieu et place d'un système éclaté à l'anglaise. Deux rapporteurs, Jean-Louis Bianco et Jacques Auxiette sont chargés de faire des propositions. Une loi sera présentée au Parlement en juin prochain. »

La future gare souterraine de la Part-Dieu

« On estime qu'une gare pose problème lorsque la saturation de son trafic est de l'ordre de 70 %. Celle de la Part-Dieu l'est à 78 % ! La Part-Dieu était prévue pour un trafic de 30 000 voyageurs. Nous en sommes à 130 000 en moyenne et à 160 000 les jours de pointe !

On oublie aussi souvent de dire que la gare de Perrache est elle aussi saturée : de 78 %, également !

L'option choisie est, comme pour la gare de Lyon à Paris, la construction d'une gare souterraine sous la Part-Dieu. Tel est le choix de l'Etat qui a demandé pour ce faire des études complémentaires. Il s'agit d'un projet dont le coût minimum devrait s'établir à 2,5 milliards d'euros. Tel est pour l'heure l'état de ce dossier. Aucune date de travaux, ni aucune décision de financement n'ont été encore fixées.

Que faire alors, en attendant ? Nous avons rajouté la voie K. Nous allons ajouter encore une voie M. Nous faisons en sorte d'être les plus efficaces en faisant stationner les trains le moins longtemps possible. C'est très serré. »

L'avenir de la gare ferroviaire de Lyon-Saint Exupéry

« Il faut comparer des choses qui sont comparables. La Part-Dieu, ce sont 120 000 voyageurs par jour. La gare ferroviaire de Lyon-Saint Exupéry, ce sont 700 000 voyageurs...par an ! Il faut reconnaître que les efforts que nous avons effectués pour développer son trafic n'ont pas été vraiment couronnés d'effets.

En construisant cette gare, les élus ont été en avance sur leur temps... Elle jouera un rôle à l'avenir, c'est sûr, mais pour l'heure, il s'agit surtout d'une gare du Nord-Isère, rhônalpine. Il n'est pas question d'en faire une gare lyonnaise. Saint Exupéry, j'y crois, mais pour les Alpes et pour faire du trafic intercontinental. »

Les futurs TGV low cost

« La décision de lancer des TGV low cost est prise. Ce nouveau trafic devrait démarrer au printemps prochain. Les deux premières lignes devraient concerner Marne la Vallée (Disney) et Marseille, au départ de la gare de Lyon-Saint Exupéry. Il va falloir que nous négocions avec le tram/train Rhône-Express pour diminuer les coûts de transport de Lyon, vers cette gare, sinon ces nouvelles liaisons recèleraient moins d'intérêt.»

Le rapprochement SNCF avec Réseau Ferré de France

« L'Etat a demandé à Guillaume Pépy, le président de la SNCF de voir dans quelles conditions pourraient s'opérer un rapprochement avec Réseau Ferré de France, la société chargée des infrastructures. Il est sûr que ce rapprochement a un but : faire des économies, en développant des synergies. Réseau Ferré de France a une dette de 30 milliards d'euros et au train où ses investissements se développent, elle rajoute un milliard d'euros supplémentaire à sa dette chaque année. Ce qui signifierait près de 50 milliards d'euros en 2030 ! Ce ne sera pas tenable. C'est la question cruciale : comment éviter d'avoir chaque année un milliard de dettes supplémentaires ? Il va falloir trouver des solutions, c'est sûr.

Il est vrai que du côté de la SNCF nous devons limiter les frais de fonctionnement, simplifier nos processus, même si nous allons recruter 10 000 personnes par an au plan national dans les cinq ans qui viennent, comme l'a annoncé Guillaume Pépy.»

Les travaux sur les voies, présents et à venir

"Le retard pris dans les infrastructures ferroviaires en France et dans la région Rhône-Alpes nécessite actuellement d'importantes travaux qui posent de nombreux problèmes avec même des fermetures de lignes pour changement de ballast.

Pour voir plus loin, si l'on veut réduire la thrombose qui nous guette, il va falloir doubler la voie unique vers Chambéry et celle vers Grenoble qui posent beaucoup de problèmes.



L'idéal serait également de construire quatre voies, de Grenay à Lyon, puis bien sûr d'édifier le contournement ferroviaire lyonnais, sans lequel nous ne nous en sortirons pas. Il faut savoir qu'en dix ans, le nombre de TER circulant sur les voies de la région est passé de 650 à 1 350 !"

Photo (DL)-Josiane Beaud, directrice régionale Rhône-Alpes de la SNCF.

Publié le 22 nov. 2012 par Dominique Largeton. Dernière mise à jour le 23 nov. 2012

Commentaires

trop de TER

[22/11/12 - paul . seve @ wanadoo . fr]

il y a trop de TER entre Lyon et Saint-Etienne;la plupart sont vides dans la journée.Il faudrait aussi plus de TER au départ de Perrache et moins à la Part Dieu.

[Figure dans les rubriques](#)

L'article du jour |