

INAUGURATION LYON-PART DIEU

24 OCTOBRE 1983

INTERVENTION DE MONSIEUR ANDRE CHADEAU,
PRESIDENT DE LA SNCF

Il m'est tout particulièrement agréable de vous accueillir aujourd'hui dans cette nouvelle gare de Lyon-Part Dieu.

Je sais bien ce que la formule peut avoir de convenu, mais elle s'impose pour trois raisons au moins :

- la collaboration exemplaire avec les collectivités locales et régionales, tout d'abord
- la qualité architecturale de la gare et son insertion dans un projet urbain de grande envergure, ensuite ;
- l'impact de la SNCF et de ses réalisations dans la région lyonnaise, enfin.

x

x x

.../...

059
LM 0004

Pour ne pas abuser de votre temps, je me contenterai d'évoquer rapidement ces trois points.

● Sans refaire l'histoire, je dirais qu'il est heureux, finalement, que l'idée d'une nouvelle gare à La Part Dieu, écartée en 1964, n'ait été retenue qu'en 1978. Une gare conçue dans les années 60 aurait sans nul doute été sous-dimensionnée par rapport aux besoins actuels, d'autant que l'on ne parlait pas alors du TGV, venu modifier les données du problème.

Dès que la décision a été prise, une collaboration exemplaire s'est nouée avec les responsables régionaux et locaux, l'étude du projet ayant été réalisée en commun entre la SNCF et la Communauté urbaine de Lyon, grâce à un groupe de travail présidé par M. Charles Béraudier.

Cette collaboration s'est traduite concrètement au niveau du financement de la gare de Lyon-Part Dieu, puisque, sur 400 MF de travaux, les subventions locales (Courly, département, région) ont représenté 53,8 MF - ce dont je tiens à remercier les élus ici présents - auxquels s'ajoutent 56,5 MF d'un emprunt émis par la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon, qui sera remboursé par les produits de la surtaxe locale temporaire.

Ainsi la SNCF a payé sur ses fonds propres les trois quarts de la dépense, le quart restant se partageant par moitié entre les subventions des collectivités locales et l'apport de l'emprunt.

Les collectivités, en outre, ont consacré 150 MF à la voirie d'accès et à la liaison avec le métro, ainsi qu'aux aires de stationnement des autobus et autocars.

Je ne vous décrirai pas la gare elle-même, que vous connaissez mieux que moi. Il me semble toutefois que l'on peut féliciter les architectes ici présents pour cette réussite, avec un parti résolument moderne et bien adapté aux besoins de notre temps.

Passer de Lyon-Brotteaux à Lyon-Part Dieu, c'est, réellement, passer du XIXème au XXIème siècle. Visible dans l'architecture, ce changement de dimension l'est tout autant dans la conception même de la gare et de ses fonctions au service des clients du fer et de l'ensemble de la ville, qu'il l'est dans les conditions de travail des agents.

En remerciant les entreprises et les cheminots qui ont contribué à cette réalisation (dont les chantiers ont démarré au premier semestre 1981) je n'oublierai pas la Société d'équipement de la région de Lyon, la SERL, qui a eu la charge de coordonner l'ensemble et de surveiller les travaux hors gare. Grâce à elle, les délais ont été respectés pour la réalisation des accès et des parkings. Je souhaite aussi saluer l'exploit technique qui a permis, dans la nuit du 13 juin, de basculer l'exploitation ferroviaire d'une gare sur l'autre, sans interruption du service.

• Bien intégré à son environnement, à ce nouveau quartier d'affaires de Lyon, La Part Dieu doit jouer un rôle important dans l'agglomération lyonnaise - la deuxième agglomération française avec plus d'un million d'habitants pour les 55 communes de la communauté urbaine.

Réalisée sur un terrain de 24 hectares, la gare de La Part Dieu - notre plus important chantier de ce type - est bien desservie par le métro comme par les autobus urbains - six lignes par l'ouest, trois par l'est - et les autocars régionaux.

Cette nouvelle gare est d'ores et déjà devenue la première gare de correspondances de France, une véritable plaque tournante pour Lyon et Rhône-Alpes. La gare de Perrache, de son côté, restera la gare dominante pour les voyages à destination ou au départ de Lyon.

Ainsi, les trains régionaux conserveront presque tous leurs terminus et leurs origines à Perrache, qui a été, elle aussi, rénovée et étendue en 1981. En 125 ans, elle s'est remarquablement insérée dans le tissu urbain, bien placée par rapport aux zones d'habitat et bien raccordée au réseau des transports urbains. Il faut savoir que 80 à 90 % des utilisateurs de trains régionaux viennent travailler la journée à Lyon.

Le développement d'activité de La Part-Dieu par rapport à l'ancienne gare des Brotteaux risque sans doute de provoquer quelques difficultés pour les voyageurs. Aussi la

SNCF s'attache - et s'attachera - à apporter les informations les plus complètes pour éviter les erreurs entre les gares de Lyon, de nouvelles habitudes devant se créer rapidement. Comme Paris, Lyon n'a plus une seule gare principale, mais plusieurs : Perrache et La Part-Dieu.

La mise en service du TGV, le nombre accru de voyages qu'il génère, avec une desserte quasi cadencée et un temps de trajet réduit à 2H, doivent accroître l'activité des gares de Lyon - premier centre ferroviaire français après Paris.

● Sans entrer dans un débat qui est abordé aujourd'hui dans une autre enceinte, je voudrais souligner d'un mot le rôle que peut avoir le TGV dans le développement économique de la région lyonnaise.

Je prendrai un seul exemple : je crois qu'il n'y a plus un pays au monde où l'on ignore qu'il existe en France une ville dynamique et attractive à 2H de Paris par TGV, qui s'appelle Lyon.

Si j'en juge par mes souvenirs d'ancien délégué à l'Aménagement du territoire, c'est là un atout non négligeable, que les responsables locaux, j'en suis sûr, sauront valoriser pour attirer de nouvelles activités.

Mais le TGV, quelque soit son impact sur la vie économique régionale, ne doit pas faire oublier les autres réalisa-

.../...

tions de la SNCF, en particulier l'amélioration des dessertes transversales et régionales.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier non plus que le rôle de la SNCF dans la région dépasse le simple transport des personnes et des marchandises. Par les masses financières en jeu, par les investissements réalisés ou les commandes passées à l'industrie locale, par les salaires comme par les pensions versées, la SNCF est un acteur important de la vie économique régionale, dont l'impact est directement lié au trafic assuré.

A titre d'exemple, plus de 58.000 personnes - actifs et retraités - vivent directement de la SNCF dans la région Rhône-Alpes, ce qui correspond à la population totale d'une ville comme Chambéry ou Roanne.

x

x x

Pour conclure ce propos, permettez-moi de remercier à nouveau les responsables locaux - j'entends la Courly, le département et la région - de l'intérêt très vif qu'ils ont manifesté, de longue date, pour la réalisation de cette gare de Lyon-Part Dieu et pour leur participation financière à cet important projet.

Il me semble que, telle qu'elle est, la gare doit pleinement remplir son rôle, tout en contribuant à donner de la SNCF une image plus moderne et plus attrayante.