



Nœud ferroviaire lyonnais

Propositions de la CGT

Janvier 2019

Le contexte

La France s'est engagée à réduire de 37 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 ; le transport occupe une place importante dans ces émissions. Le développement du transport ferroviaire contribue à l'effort national nécessaire pour tenir ces engagements.

Le constat

1 Un transport ferroviaire saturé sur la gare de Lyon-Part Dieu.

Actuellement, nombre de circulations ferroviaires en transit passent par cette gare obérant de ce fait les possibilités pour y insérer des trafics locaux.

Construire de nouvelles voies sans traiter la problématique des circulations parasites et sans élargir le périmètre de la réflexion serait un non-sens économique et d'aménagement du territoire.

C'est en ce sens que la C.G.T. estime que le périmètre de l'enquête est réducteur. Il faut pour cela inclure toutes les propositions liées au CFAL .

2 Un transport routier saturé

L'agglomération lyonnaise et ses accès routiers connaissent, comme bien d'autres métropoles européennes, des difficultés de circulations générant de grosses pertes de temps, de la pollution de l'air, des nuisances sonores, etc. Malgré les différents aménagements mis en place, la circulation n'est

pas plus fluide. Les travaux extrêmement coûteux n'apportent que des solutions partielles qui finissent par devenir inefficaces rapidement car inadaptés aux besoins de transport quotidien. La circulation routière se trouve désormais dans une impasse et des solutions doivent rapidement être trouvées sous peine d'asphyxie et de congestion des déplacements quotidiens. Cette impasse concernant le tout routier est désormais partagée par les pouvoirs publics, l'abandon de l'autoroute A 45 le démontre.

3 Les transports en commun : solution d'avenir

Les transports en commun apportent la seule alternative crédible à l'utilisation de l'automobile. Cependant, ils ne répondent aujourd'hui que partiellement aux besoins actuels et à venir. Pourtant, il est acquis qu'ils doivent devenir prépondérants sur l'échiquier des moyens de transport du bassin lyonnais.

Les faiblesses structurelles ont plusieurs raisons – parfois historiques – dont voici les principales :

- Insuffisance du maillage territorial ;
- Sous investissements sur les dernières décennies ayant pour conséquence une utilisation partielle des capacités de transport offertes par le rail ;
- Manque de volonté politique pour un report massif de la route vers le rail ;
- Multi modalité peu développée et peu aisée en milieu rural ;
- Hétérogénéité des flux générant sur certains axes une utilisation des infrastructures loin d'être optimale et dégradant la régularité ;
- Fiabilité en deçà des attentes du public.

Cette situation peut bien entendu évoluer positivement, à condition que la volonté politique soit là et que les moyens financiers suivent les décisions.

4 La question du transport des marchandises

Bien entendu, les aménagements proposés n'opposent pas les trafics. Les travaux de modernisation et de développement doivent être réalisés de telle manière qu'ils permettent la circulation de tous les types de convoi, à l'inverse de ce qui s'est notamment fait sur le réseau de l'Ouest-Lyonnais avec l'arrivée du tram-train.

Le développement du transport fluvial le Rhône impose également de réfléchir à la desserte ferroviaire dans les ports.

Le transport des marchandises est une question centrale et ne doit pas être éludée de cette approche. La problématique du report modal de la route vers le rail passe, en plus de la volonté politique, par des aménagements permettant d'apporter capacité et fluidité aux circulations fret.

La réalisation du CFAL permettra aussi de relier les trafics venant du nord et du sud au tunnel en cours de creusement et la liaison transalpine.

Les priorités concernant le nœud ferroviaire lyonnais

1 L'objectif prioritaire est d'éviter l'engorgement et la saturation de Lyon par des contournements (création de nouvelles dessertes et réouverture de lignes)

Délimiter les aménagements à mener à la seule agglomération lyonnaise serait réducteur. En effet, il existe d'autres points où les circulations ferroviaires rencontrent des difficultés d'écoulement. En conséquence, nos propositions balaieront un rayon d'une soixantaine de kilomètres autour de l'agglomération lyonnaise.

S'il est indéniable que le cœur du complexe ferroviaire lyonnais accumule les difficultés, l'origine de celles-ci se situe parfois au-delà des limites de l'agglomération. Le manque d'équipements de certains axes freine leur développement malgré un potentiel significatif eu égard aux bassins de population traversés, ou à la saturation des axes routiers parallèles. D'autre part, ces insuffisances en terme d'infrastructure génèrent des problèmes de régularité ou de production, avec à la clé un effet « boule de neige » et des conséquences sur d'autres lignes.

Pour résumer, nous estimons que les aménagements à mener doivent :

- d'une part permettre d'améliorer la fluidité des circulations ferroviaires sur le réseau, quelle que soit leur nature (voyageurs et fret),
- d'autre part de pouvoir augmenter significativement leur nombre pour permettre un report modal massif vers le rail, et plus généralement vers les transports en commun en développant et en créant des pôles d'échanges multimodaux.

Ci-après, nous dressons un état des lieux des lignes que nous avons ciblées ainsi que les propositions concernant leur remise à niveau et leur développement.

Ces aménagements permettraient de désengorger fortement le nœud lyonnais.

2 un développement équilibré de la ville de Lyon lié à l'implantation des gares et de l'organisation du trafic

L'actuelle concentration des lignes sur la gare de Part-Dieu entraîne parallèlement une concentration et une saturation des emplois sur le voisinage de la gare, les salariés et les entreprises priorisant la proximité immédiate. La création de la gare de Jean-Macé a permis l'implantation d'entreprises dans ce quartier, ce que nous pouvons également voir sur la gare de Vaise.

Le projet en l'état vise à agrandir et augmenter le débit des arrivées et départs de Part-Dieu, accentuant ainsi cette saturation de l'espace.

Nous proposons donc d'organiser plus de dessertes à partir des autres gares, notamment Perrache, Jean-Macé, Oullins et Vaise, ainsi que de créer deux nouvelles gares entre l'aéroport de Saint-Exupéry et la gare de la Part-Dieu connectées au réseau du Sytral (voir la proposition d'une ligne entre St-Exupéry et Gorge-de-Loup).

État de lieux des lignes pas ou peu utilisées – propositions de développement de ces infrastructures

Lignes fermées à tous trafics

Brignais – Givors (69)

Cette ligne faisait partie d'un grand axe reliant Paris à la Méditerranée, délestant l'axe principal très chargé, tracé par Dijon, Lyon et la rive gauche du Rhône. Jusque dans les années 50, le trafic marchandise, notamment en transit, y était soutenu. Dès la mise en service de l'électrification, cet axe a été délaissé, mis à voie unique par endroit, et même complètement fermé. C'est un immense gâchis eu égard au bon tracé et aux excellents ouvrages d'art qui jalonnent la ligne. Celle-ci pourrait être remise à niveau à des coûts corrects et ainsi permettre de délester Lyon d'une partie du trafic fret en transit (en provenance ou à destination de la façade atlantique et de la région parisienne), ainsi que prolonger les dessertes voyageurs allant ou venant de Lyon-Saint-Paul.

Nature des travaux et équipements à prévoir :

- régénération de la ligne
- remise à double voie
- électrification
- signalisation automatique

(L'Arbresle) – Sain-Bel – Ste-Foy-l'Argentière (69)

Cette ligne est le prolongement de celle ayant pour origine la gare de Lyon-Saint-Paul. Aujourd'hui, les trains de voyageurs (trams-trains) sont terminus à Sain-Bel, alors que l'infrastructure existe jusqu'à Sainte-Foy-l'Argentière. La vallée de la Brévenne et ses environs constituent un bassin de population conséquent, avec de nombreux échanges pendulaires vers l'agglomération lyonnaise. La D389 (ex. N89) est largement saturée et dangereuse. Le prolongement des circulations voyageurs jusqu'à Sainte-Foy-l'Argentière permettra d'offrir une alternative crédible à l'usage de l'automobile.

D'autre part, la présence de carrières dans ce secteur, autrefois utilisatrices du rail pour leurs expéditions, permettra le retour des trains de granulats sur la ligne et de supprimer la noria de poids-lourds

Nature des travaux et équipements à prévoir :

- régénération de la ligne
- électrification
- signalisation automatique

Peyraud – Annonay (07)

Cette ligne a vu ses derniers trains de voyageurs désertier le plateau en 1958 (1987 pour les trains de marchandises). Aujourd'hui, l'aire urbaine d'Annonay compte 47 000 habitants, soit une des plus grosses agglomérations métropolitaines dépourvue de desserte ferroviaire. Le réseau routier local est largement saturé. Il y a de nombreux échanges pendulaires avec l'agglomération lyonnaise. Pour ceux qui utilisent les transports en commun, c'est une combinaison train + bus ou bus sur tout le trajet, avec des temps de parcours peu compétitifs et soumis aux aléas de la circulation routière.

Annonay et ses environs doivent à nouveau renouer avec le rail ! Un pôle multimodal permettrait une bonne articulation train / bus et améliorer nettement les conditions de transport du nord-Ardèche.

Nature des travaux et équipements à prévoir :

- reconstruction de la ligne
- signalisation automatique

(Lyon) – Sathonay-Rilleux – Trévoux (69, 01)

Tant d'études – restées sans suite – ont été menées sur cette ligne, mais les différents acteurs politiques n'ont jamais franchi le pas. Les attentes sont pourtant fortes pour ce territoire englué dans les problèmes de circulation, et dont une voie ferrée abandonnée apporterait une indéniable alternative, moderne, souple, rapide aux déplacements de cet important bassin de population. Notons que la zone de Genay / Neuville-sur-Saône est dotée d'une importante zone industrielle, anciennement reliée au rail, qui pourrait à nouveau être desservie par le train.

Nature des travaux et équipements à prévoir :

- régénération de la ligne
- modification de la bifurcation de Sathonay-Rilleux pour améliorer la séparation des flux Trévoux / Bourg-en-Bresse / LGV
- électrification
- signalisation automatique

(Lyon) – Meyzieu – Pont-de-Chéruy (69,38) Ligne tram T3 / Rhônexpress (liaison centre-ville / aéroport Saint-Exupéry)

Cette ancienne ligne ferroviaire, reliant Lyon à Saint-Genix-sur-Guiers (73), dite du CFEL (chemin de fer de l'Est de Lyon), a eu un statut particulier de voie ferrée d'intérêt local, sous la houlette des départements du Rhône et de l'Isère. Cette particularité a conduit à ce que cette ligne soit quasiment isolée du réseau ferroviaire principal, la cantonnant à un rôle de dessertes purement locales et des investissements limités en regard des autres lignes rayonnant autour de l'agglomération lyonnaise.

La zone urbaine qu'elle traverse, mais aussi le bassin industriel majeur qu'est l'est-lyonnais font que cette ligne à un potentiel considérable. Pourtant, elle a été délaissée pendant de nombreuses années avant qu'une partie ne soit convertie en tramway, interdisant ainsi tout retour des circulations ferroviaires lourdes, qu'elles soient voyageurs ou marchandises. Car aujourd'hui les lignes T3 et

Rhôneexpress ne répondent que trop partiellement aux besoins de transport dans l'est de l'agglomération. L'aéroport de Saint-Exupéry est partiellement desservi ; l'aire urbaine de Pont-de-Chéruy / Charvieu-Chavagneux n'est pas aujourd'hui reliée efficacement à Lyon.

Problématique de la plateforme aéroportuaire de Lyon-Saint-Exupéry

Si le tram T3 assure une desserte fine de l'agglomération, il ne peut répondre à des besoins sur des créneaux « longue distance », c'est-à-dire des liaisons à l'échelle régionale.

- D'une part, une liaison ferroviaire « lourde » dans l'est de l'agglomération permettrait, grâce à son interconnexion avec la future liaison souterraine (voir plus loin) de desservir d'autres bassins de population, avec une rapidité et une capacité nettement supérieure à celle du tram.
- D'autre part, elle permettrait la desserte de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry par des trains périurbains et des TER longues distances. Cette plateforme n'est aujourd'hui desservie que par une gare TGV et par un tram express hors de prix ne proposant qu'une liaison vers le centre-ville.

Pour rallier le reste de la région, il n'y a aujourd'hui qu'une alternative possible : le bus. Cette situation doit évoluer pour plusieurs raisons :

- il s'agit de la deuxième plateforme aéroportuaire de province, voyant passer plus de 11 millions de passagers à l'année ; elle est appelée à se développer encore. À ce titre, sa desserte ferroviaire doit être améliorée et repensée.
- à l'échelle de la région, l'aéroport n'est relié en train (et uniquement par TGV) qu'à Grenoble, Valence et Chambéry ; il n'y a que quelques relations quotidiennes, non cadencées. C'est largement insuffisant.
- En plus des passagers aériens, l'aéroport génère d'autres flux importants, ceux des centaines de salariés y travaillant.
- Pour que la gare de Lyon-Saint-Exupéry devienne véritablement la troisième gare TGV de Lyon, il faut que celle-ci soit connectée directement au réseau TER. Ce nouveau pôle de correspondances soulagerait bien évidemment les deux autres gares lyonnaises.

La desserte TER de l'aéroport devient donc incontournable. Sa réalisation doit être menée de concert avec la future liaison souterraine, permettant ainsi de révolutionner l'offre ferroviaire dans et autour de l'agglomération lyonnaise.

Le choix du tram (T3 et Rhôneexpress) sur l'ancienne plateforme ferroviaire dans le courant des années 2000 a exclu quasi définitivement toute possibilité d'un retour à une desserte ferroviaire lourde vers l'aéroport et au-delà. De même, les vastes pôles et parcs industriels de l'est lyonnais se sont vus écartés d'un accès au réseau ferroviaire avec la mise en place du tram en lieu et place du train.

Ce choix malheureux conduit à construire une infrastructure *ex nihilo*, partiellement souterraine, entre le pôle de Part-Dieu et l'aéroport de Saint-Exupéry, où il se raccorderait au CFAL (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise), permettant ainsi la continuité vers la ligne d'Ambérieu et Genève et celle de Grenoble et Chambéry. En plus de la desserte voyageurs, cette ligne doit permettre le retour du fret ferroviaire grâce à la création d'embranchements vers les zones industrielles.

Nature des travaux et équipements à prévoir :

- construction de la ligne et connexion au CFAL

Desserte du bassin de Pont-de-Chéruy

Le bassin de population de Pont-de-Chéruy, Charvieu-Chavagneux qui pousse jusqu'à Crémieu ne dispose pas de liaison efficace en transport avec le cœur de Lyon. Pourtant, la plateforme ferroviaire existe toujours mais est inutilisée, abandonnée, malgré le potentiel qu'elle présente.

Cette ligne doit être régénérée et connectée à la ligne T3 du réseau TCL et ainsi permettre une liaison directe et confortable entre le nord-ouest de l'Isère et Lyon.

Nature des travaux et équipements à prévoir :

- régénération de la ligne de Mézieu-ZI à Crémieu avec équipements de type tramway.

Lignes fermées au trafic voyageurs

Givors – Nîmes *via* la rive droite du Rhône (69, 42, 07, 30).

Cet axe majeur situé sur la rive droite du Rhône a perdu son trafic voyageur en 1973. Pour autant, la ligne n'a pas été délaissée, loin de là, puisqu'elle a été électrifiée dès 1977 pour faciliter l'écoulement du trafic marchandises dans la vallée, et ainsi soulager la ligne située de l'autre côté du fleuve. De même, elle est équipée de signalisation automatique.

Ainsi, sa réouverture ne nécessite que peu d'investissement, en termes d'infrastructure. Les seuls travaux à mener sont limités à ce qui concerne l'accueil des voyageurs (parking, quais, passerelles, etc.).

Lignes sous utilisées

En modernisant ces lignes (voir détail plus loin), elles pourraient accueillir de nouveaux voyageurs, aujourd'hui « prisonniers » de l'utilisation de la voiture et ne disposant pas d'alternative en transport en commun crédible, fréquente, efficace, avec des temps de parcours attractifs. Le trafic profitera évidemment lui aussi de ces améliorations.

Paray-le-Monial – Lozanne – Tassin (71, 42, 69).

Cette ligne est l'ancien « itinéraire bis » de Paris à Lyon et la Méditerranée. Délaissé à partir des années 50, cet axe a un potentiel énorme pour écarter une partie du trafic fret en transit à Lyon en provenance ou à destination de la façade atlantique et de la région parisienne.

La vallée de l'Azergues connaît des problèmes de circulation et le train serait une alternative intéressante. Les trams-trains de l'Ouest-Lyonnais sont exclus de la branche Tassin – Lozanne alors qu'elle aurait dû être intégrée elle aussi à cette modernisation. Cette desserte périurbaine doit être intégrée à ce réseau, et même amorcée à la gare de Bois-d'Oingt-Légnay.

Nature des travaux et équipements à prévoir :

- régénération de la ligne
- remise à double voie de certains tronçons
- électrification
- signalisation automatique

(Lyon) - Sathonay - Bourg-en-Bresse (69, 01)

Cet axe n'a été que partiellement modernisé dans les années 2000, avec une mise à double voie limitée sur une partie du tracé. Son électrification, pourtant envisagée, n'a pas été réalisée. Cela exclut *de facto* l'emploi de trains à deux niveaux à capacité d'emport nettement supérieure aux AGC utilisés actuellement. La configuration du plan des voies en gare de Sathonay-Rilleux génère des conflits de circulation entre les flux TER et TGV. Un réaménagement de la bifurcation est incontournable.

Nature des travaux et équipements à prévoir :

- achèvement de la mise à double voie jusqu'à Bourg-en-Bresse
- Création d'un saut-de-mouton à Sathonay-Rilleux
- Électrification de la ligne.

Augmentation de capacité des lignes chargées

Les lignes non-citées jusqu'à présent nécessitent elles-aussi une remise à niveau pour gagner en fiabilité et en souplesse d'exploitation, autoriser une augmentation du trafic. Cela passe notamment par :

- Modernisation de la signalisation avec équipement progressif de l'ETCS niveau 2 (système de signalisation européen qui permet de gagner en souplesse d'exploitation et ainsi d'augmenter le débit des lignes).
- Banalisation de certains tronçons (possibilité de circuler dans les deux sens).
- Quadruplement des voies de Lyon, bifurcation du Moulin-à-Vent à Grenay, triplement jusqu'à Bourgoin-Jallieu.
- Électrification de la ligne Saint-Germain-au-Mont-d'Or – Roanne et au-delà.
- Création de terminus intermédiaires pour permettre le retournement aisé des trains et ainsi constituer un véritable réseau de RER pour l'agglomération

Les infrastructures nouvelles

LGV Lyon – Chambéry / Accès au tunnel « Lyon – Turin »

La réalisation de cette infrastructure européenne majeure sera un outil fort pour permettre un report modal massif vers le rail, en termes de passagers et de fret. Sa construction devra être accompagnée de divers aménagements en prise directe sur le nœud ferroviaire lyonnais, notamment une base de chargement/déchargement de l'autoroute ferroviaire, située en prise directe avec le CFAL.

LGV POCL (Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon

Cette ligne à grande vitesse a deux rôles majeurs : réduire la saturation de l'« ancienne » ligne TGV de Paris à Lyon et desservir d'autres zones du territoire, dont la desserte ferroviaire n'est aujourd'hui pas optimale. Pour la CGT, il est important que ce projet aboutisse rapidement, pour permettre un accroissement du trafic en concomitance avec la création de nouvelles relations ferroviaires.

Le CFAL (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise)

Le CFAL est sans doute le plus abouti des projets, même si celui-ci est encore au stade des études. Pour la CGT, sa réalisation ne doit pas se limiter au seul trafic fret. La proposition de desserte de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry est à mettre en lien avec la réalisation du CFAL (voir plus haut, en page 5).

Sur le tronçon sud du CFAL, la CGT estime qu'il doit aboutir au niveau de Chasse-sur-Rhône, d'où les trafics peuvent être éclatés dans les directions nord et sud, rives droite et gauche ainsi que vers le bassin stéphanois.

Une nouvelle liaison souterraine au cœur de Lyon

Plusieurs grandes agglomérations européennes ont depuis des années été dotées de traversées ferroviaires souterraines, permettant de desservir la ville plus finement et de relier plusieurs lignes entre elles, créant ainsi un véritable réseau de type RER. Ainsi, les agglomérations de Bruxelles, Francfort, Munich, Zurich ou Milan sont irriguées par des réseaux régionaux efficaces et capacitaires.

Pour la CGT, la construction d'infrastructures nouvelles ne doit pas se limiter à donner des capacités supplémentaires sur le cœur du nœud ferroviaire lyonnais. Ce serait une erreur historique de réduire à ce rôle-là ces infrastructures coûteuses.

La construction de ces nouvelles lignes doit avoir répondu à plusieurs missions :

- Réduire la saturation du cœur du nœud ferroviaire lyonnais
- Offrir de nouvelles liaisons ferroviaires
- Desservir de nouvelles zones de l'agglomération, en développement ou en déficit de transport
- Permettre un report modal important de la route vers le rail.

Cela requiert la création d'une liaison – souterraine sous l'agglomération – reliant le réseau de l'Ouest-Lyonnais à la plaine de l'est, passant par des pôles majeurs :

- Gorge-de-Loup, où il faut mettre en correspondance la ligne nord-sud Vaise – Perrache avec la nouvelle liaison, en plus de la ligne D du métro.
- Lyon – Presqu’île, idéalement située vers les Cordeliers, au cœur même de la ville, en correspondance avec la ligne A du métro.
- Lyon-Part-Dieu
- Lyon-Saint-Exupéry

Sur la partie située entre Lyon-Part-Dieu et Lyon-Saint-Exupéry, des gares seront à implanter au plus près des zones d’habitation et d’emploi.

Cette nouvelle liaison est – ouest, grâce à sa connexion avec le CFAL permet de mettre en relation les lignes d’Ambérieu / Genève d’une part, de Chambéry / Grenoble d’autre part, avec les lignes de l’Ouest-Lyonnais mais aussi celles de Roanne, Paray-le-Monial, en passant par trois pôles majeurs de correspondance situés à Lyon.

On peut dès lors imaginer des relations ferroviaires Tassin – Genève, Tassin – Grenoble, Roanne – St-Exupéry, Tarare – Bourgoin-Jallieu, etc. Toutes ces lignes ne passant plus par la gare de surface de Part-Dieu (la gare actuelle), celle-ci et ses accès se trouvent libérés de nombreuses circulations ferroviaires. Les liaisons avec l’aéroport se trouvent grandement facilitées.

