

Débat public

Nœud Ferroviaire Lyonnais Long Terme

11 avril – 11 juillet 2019

Contribution de SNCF Mobilités - Voyages SNCF

Le réseau ferré français se structure autour de grands nœuds ferroviaires vers lesquels convergent les lignes. Ces grands nœuds ont chacun des caractères spécifiques liés autant au poids démographique et à l'activité économique des agglomérations et métropoles desservies, et plus largement de leur zone de chalandise, qu'aux activités ferroviaires passées et actuelles (correspondance de voyageurs, opérations techniques, ...).

Les besoins de mobilité ne font que croître et la part assurée par le mode ferroviaire devra se développer fortement et rapidement pour accompagner la transition écologique dans les prochaines décennies. De la même manière, les développements des services ferroviaires de marchandises doivent être aussi anticipés. Le système ferroviaire doit s'adapter pour accueillir cette croissance à venir : dans un premier temps avec des trains plus capacitaires, et plus de trains... mais cela a une limite : la saturation des infrastructures conduit systématiquement à une fragilisation des dispositifs et à une perte de qualité pour les voyageurs et les chargeurs. A ce stade, l'évolution des infrastructures est nécessaire.

Le besoin se fait sentir depuis plusieurs années déjà pour le nœud ferroviaire lyonnais (NFL) qui constitue un élément incontournable et dimensionnant pour un grand nombre de relations régionales, nationales et internationales. Son optimisation est essentielle pour garantir un fonctionnement de qualité du système ferroviaire global et son dimensionnement doit permettre d'accueillir la croissance de la mobilité ferroviaire (au-delà des travaux engagés en gare de Lyon Part-Dieu). Les grands aménagements retenus devront permettre la croissance de l'ensemble des services ferroviaires dans une trajectoire ambitieuse, déjà amorcée autant pour les services voyageurs (TER et Grande Vitesse) que dans les domaines du transport combiné et des autoroutes ferroviaires de fret.

Aujourd'hui, Lyon Part-Dieu remplit la fonction de « hub » voyageurs.

La desserte centre-ville permise par les gares-centre de Lyon (Lyon Part-Dieu et Lyon Perrache) constitue un avantage concurrentiel majeur par rapport à l'aérien. En effet, ces gares du centre-ville assurent la desserte principale de l'agglomération lyonnaise, les correspondances européennes et nationales (11% des voyageurs TGV montant ou descendant à Lyon Part-Dieu sont en correspondance avec un autre TGV) et les correspondances régionales (11% des voyageurs TGV sont en correspondance avec un TER).

La gare de Saint-Exupéry (située à une trentaine de kilomètres du centre-ville de Lyon) a le rôle de gare de territoire pour l'Est-Lyonnais et le Nord-Isère, mais n'est pas reliée au réseau TER. Elle est exclusivement desservie par les Trains à Grande Vitesse. On y recense environ 110 circulations par jour, pour une trentaine marquant l'arrêt dans cette gare. Elle a également la particularité d'être la gare de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry.

Les TGV intersecteurs (TGV province-province sans passer par Paris) sont tracés actuellement via Lyon Part-Dieu pour répondre aux besoins des voyageurs : le marché alimentant ces relations se trouve sur Lyon centre pour 2/3 des voyageurs. Et pour les voyageurs transitant par cette gare, les correspondances sont simplifiées, en se situant toutes dans la même gare. L'augmentation des fréquences à Lyon Part-Dieu permettrait de les rendre encore plus performantes. A contrario, répartir les fréquences entre Lyon Part-Dieu et Lyon Saint-Exupéry, diminuerait fortement la performance et l'attractivité du hub.

Un risque de réduction de l'attractivité du hub de Lyon Part-Dieu

A cet égard, nous tenons à attirer l'attention sur un point de l'étude menée par SNCF Réseau pour évaluer les effets de la création d'une nouvelle infrastructure permettant de relier Lyon Saint-Exupéry à la ligne classique Lyon - Chambéry. Le scénario 3 teste le report des TGV intersecteurs de Lyon Part-Dieu sur la gare de Lyon Saint-Exupéry (4 TGV par heure) avec comme objectif de libérer de la capacité en gare de Lyon Part-Dieu. La réalisation des voies supplémentaires entre Saint-Clair et Guillotière pourrait alors être différée.

Dans le cadre de ce scénario, un client de Lyon centre souhaitant se rendre à Strasbourg ou Marseille verrait son temps de parcours augmenté de 45 minutes environ. Cela amènera inéluctablement certains voyageurs à se détourner du ferroviaire et le potentiel de marché du territoire de l'Est-Lyonnais et du Nord-Isère ne viendrait pas compenser la perte sur le marché de Lyon Centre.

Le niveau de perte de trafic estimé dans cette étude par SNCF Réseau est évalué au minimum à 12% pour le trafic des trains intersecteurs. Nous estimons qu'il serait de l'ordre de 25 à 30%. A ce niveau, la probabilité est forte que cela conduise les transporteurs à diminuer les dessertes afin de maintenir l'équilibre économique, réduisant à nouveau l'attractivité du mode ferroviaire. En fonction des règles de tarification, cela aboutirait à une diminution des recettes pour SNCF Réseau et une dés-optimisation du système.

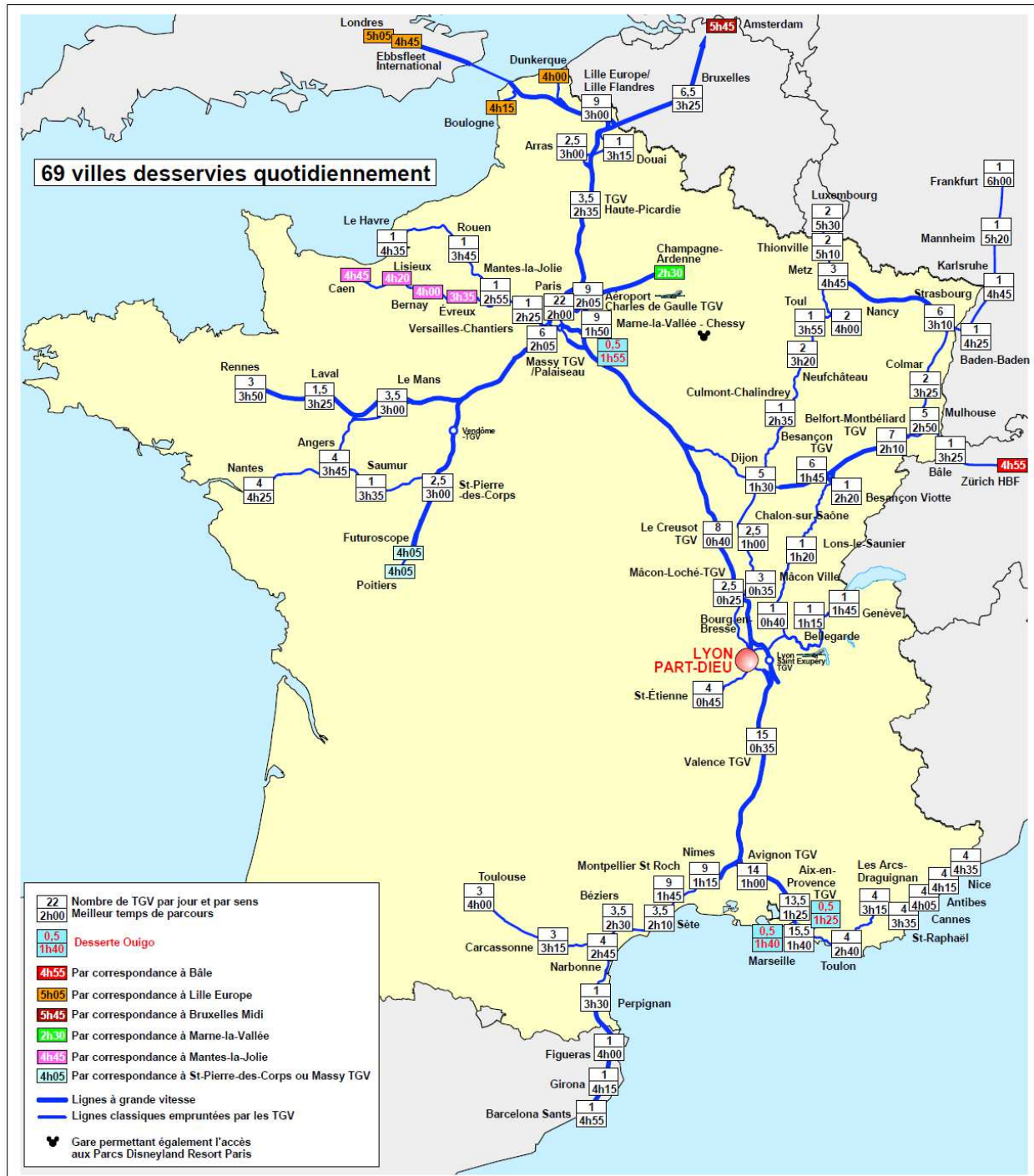
L'offre intersecteurs actuelle passant par Lyon centre répond bien à une demande des voyageurs de disposer d'une desserte directe du centre-ville. La satisfaction des besoins du marché passe par des liens directs entre Lyon Centre et les grandes métropoles françaises. Il paraîtrait inconcevable d'empêcher de telles dessertes nécessaires au développement de la part de marché du mode ferroviaire et au développement économique de la métropole lyonnaise et de la Région Auvergne Rhône-Alpes.

Voyages SNCF considère qu'une réduction de l'offre Grande Vitesse en gare de Lyon Part-Dieu ne permet pas de répondre à l'enjeu de report modal (routier et aérien) auquel la France et, en particulier, le quart sud-est de la France doit répondre. Le développement de l'offre sur la gare de Lyon Saint-Exupéry ne peut donc être la résultante d'une diminution des circulations sur Lyon centre.

Seule une hausse des trafics ou l'identification d'un potentiel de trafic captable important pourrait être à l'origine d'une augmentation des arrêts en gare de Lyon Saint-Exupéry. Les perspectives de croissance de la Plaine de Saint-Exupéry, de la zone de l'Est Lyonnais et du Nord Isère et de développement des besoins de mobilité associés permettraient d'envisager un accroissement des circulations desservant Lyon Saint-Exupéry. Une étude de chalandise serait alors nécessaire pour

préciser l'opportunité et la nature de l'accroissement de l'offre sur Lyon Saint Exupéry. Elle devra s'appuyer sur les projets de développement des collectivités et du tissu économique (industries, aéroport).

Desserte TGV de Lyon Part Dieu en 2018 :



Desserte TGV de Lyon Saint Exupéry en 2018 :

