

Le nœud ferroviaire lyonnais est un chaînon bloquant dans le transport de personnes et de marchandises à différents niveaux : métropolitain, régional, national et européen. En effet, ce nœud vient congestionner les grands corridors de fret continentaux et freine le développement d'une région et d'un territoire dynamiques en limitant l'offre de transport ferroviaire.

Les enjeux sur le ferroviaire sont essentiels et à placer au cœur des stratégies de territoire : en effet, le transport ferroviaire et combiné ainsi que le fluvial émettent moins de gaz à effet de serre (GES) que le transport routier : un train représente 45 poids lourds et une berge 125 en terme d'émissions de CO2. Pour répondre aux enjeux de la multimodalité, la CCI Nord Isère, en tant que gestionnaire du port de Vienne Sud Salaise Sablons, applique et propose des solutions de report modal afin de participer activement à cette transition de l'activité fret et transport de marchandises.

Malgré les investissements actuels, comme l'aménagement de la gare de Lyon Part Dieu (LPD), l'augmentation de l'emport des trains, la suppression de passages à niveaux, les objectifs de doubler la circulation des TGV, des TER et du fret sur le secteur ne sont pas envisageables. La CCI Nord Isère ne peut donc qu'être favorable à la réalisation des aménagements présentés par SNCF Réseau dans le cadre du projet nœud ferroviaire lyonnais long terme.

Sur la première partie du projet, à savoir ajouter deux voies supplémentaires entre Saint Clair et Guillotière sur une dizaine de kilomètres, deux scénarios sont proposés : une réalisation en surface ou une réalisation souterraine. La CCI Nord Isère note le coût inférieur pour l'option en surface qui permettrait éventuellement de dégager une possibilité d'investissement des parties prenantes sur les autres projets ferroviaires complémentaires. Néanmoins le bilan socio-économique de ce projet en surface intègre comme abouti des projets non réalisés à ce jour. De plus, le risque de recours, de surcoût voire de non-réalisation du projet est à considérer pour cette option de surface. L'objectif final recherché est bien la réalisation de l'infrastructure et la qualité de service rendu ; il s'agira d'affiner les positions par des études ultérieures sur ce projet.

En ce qui concerne la seconde partie du projet, à savoir le passage à 4 voies de l'intégralité de la portion reliant Saint-Fons à Grenay, la CCI Nord Isère appuie et soutient l'ensemble des investissements qui pourraient améliorer l'axe Lyon - Saint André le Gaz – Grenoble qui irrigue le territoire nord-isérois. En effet, cette ligne est essentielle mais subit énormément de difficultés : ponctualité, faiblesse du cadencement, annulation. Ces éléments ne peuvent favoriser un usage régulier et fiable pour les déplacements domicile – travail.

En ce qui concerne le fret ferroviaire, la réalisation de ce projet permettra en partie d'améliorer la confiance du monde économique dans ce mode de transport en augmentant significativement son positionnement économique. Sa fiabilité est aujourd'hui un frein trop important pour un report modal efficient. Néanmoins, l'exécution des travaux de ce projet ne sera pas suffisante et ne permettra pas d'atteindre les objectifs énoncés. Il est primordial que le projet soit global et unisse plusieurs projets que la CCI Nord Isère soutient : le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), la réalisation du Lyon-Turin et notamment de ses accès. En effet, sans une réalisation de toutes ces infrastructures ferroviaires, les objectifs visés notamment en terme de report modal, essentiel pour le développement économique, la qualité de l'air et la santé publique du territoire, ne pourra pas être massifié. Il est à préciser que la mise en place d'une plateforme d'intermodalité au cœur de la plaine de Saint Exupéry sera essentielle pour centraliser, massifier les flux et ainsi permettre une logistique intégrée au territoire et limitant les déplacements.

Le projet du nœud ferroviaire lyonnais présente également des études complémentaires et notamment sur l'augmentation de la desserte de la gare de Saint Exupéry. La CCI Nord Isère ne peut que constater que l'outil gare de Saint Exupéry est sous-utilisé. La CCI Nord Isère soutient donc l'ambition d'atteindre a minima les fonctionnalités du scénario 2 et souhaite émettre quelques remarques sur le sujet. Connecter la gare de Saint Exupéry avec Chambéry, Grenoble dans un premier niveau d'ambition, puis les villes de l'ouest de la région ne peut se faire qu'en reliant Saint Exupéry à Lyon Part Dieu. Il n'est pas envisageable de faire arrêter des TER à Saint Exupéry sans possibilité d'atteindre Lyon Part Dieu. Il s'agira donc de créer ce lien en priorité. L'augmentation de la desserte de la gare de Saint Exupéry ne doit également pas se faire au détriment des améliorations qui doivent être réalisées sur le tronçon Lyon/Saint André le Gaz. Le territoire nord isérois est très dynamique économiquement et possède plus d'emplois que d'actifs : le Nord ISère est donc très attractif pour les actifs de la métropole lyonnaise. Le lien entre Lyon Part Dieu ne doit pas être supprimé (et Jean Macé et Perrache) pour mettre la desserte du Nord Isère uniquement accessible depuis Saint Exupéry. Enfin, il s'agira de veiller au cadencement et à l'amplitude horaire de desserte par les TER de la gare de Saint Exupéry pour une meilleure interconnexion notamment aux TGV et proposer ainsi une alternative complète à la voiture individuelle.

En espérant que cette contribution permette de faire avancer ce dossier dans un projet global au service des territoires, du développement économique et de la qualité de l'air.