

Le 11 juillet 2019 à Villefranche-sur-Saône,
sur instruction de son Président

**UN RATTRAPAGE NECESSAIRE DES 20 DERNIERES ANNEES, UN ACCOMPAGNEMENT
INDISPENSABLE POUR AMELIORER LA QUALITE DE SERVICE ACTUELLE ET ANTICIPER L'AVENIR**

**LE REAMENAGEMENT DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS, UN IMPERATIF POUR RETABLIR LA
QUALITE MINIMALE DE SERVICE**

Situé sur l'axe ferroviaire Rhodanien et au carrefour de deux grands corridors de fret européen, le Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) occupe une place stratégique pour le réseau ferré, tant pour le transport de personnes que pour celui des marchandises. Ce positionnement contribue largement au rayonnement économique et au dynamisme démographique de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Avec 180 000 voyageurs par jour¹, majoritairement pour des déplacements domicile-travail, la gare de Lyon Part-Dieu joue un rôle de premier ordre dans les échanges pendulaires de la Région et les transports du quotidien.

Les 1 200 trains circulant quotidiennement (TGV, TER, TET, fret et circulation technique) sur le NFL conduisent aujourd'hui à une situation de saturation et de congestion du réseau. Cette situation entraîne des effets sur l'ensemble des lignes et perturbe la circulation aux échelles nationale et européenne. A l'échelle régionale, les problématiques de congestion du NFL sont responsables d'1/3 des retards et suppressions de train, nuisant ainsi à la qualité et à la fiabilité du service ferroviaire.

S'il est regrettable que ce débat n'ait pas eu lieu il y a 20 ans pour anticiper et éviter la situation actuelle, la nécessité du réaménagement et de la désaturation du NFL apparaît incontestable.

**ACCOMPAGNER DES A PRESENT LES TERRITOIRES DANS L'AMELIORATION DES TRANSPORTS DU
QUOTIDIEN**

Dès l'approbation du SCOT en 2009, le territoire du Beaujolais a inscrit sa politique de développement dans une logique multi polaire structurée autour du réseau ferré. La densification de l'habitat et des emplois autour des gares, la limitation de l'étalement urbain, la mise en œuvre des plans climat-air-énergie sont autant de marqueurs d'une politique de transition ambitieuse portée sur le territoire.

¹ Source : Synthèse du dossier du Maître d'Ouvrage pour le débat public des aménagements long terme du NFL / Selon la méthodologie SNCF Open Data (chiffres correspondant aux Entrants, Sortants et Correspondants des gares) qui sera ci-après utilisée compte tenu de sa disponibilité pour toutes les stations, la gare de Lyon Part Dieu accueille 87 356 voyageurs

Les 3 lignes présentes sur le territoire font actuellement l'objet de problématiques différenciées qui contribuent à discréditer l'usage du réseau ferré comme alternative au routier : suppressions de trains, retards, réduction des fréquences, carences en stationnement autour des gares, etc. Pour les usagers quotidiens de ces lignes, il n'est pas entendable d'attendre l'horizon du projet NFL pour voir la qualité du service s'améliorer. Il est donc nécessaire de porter dès à présent des actions visant à réduire les dysfonctionnements.

Au-delà des problématiques liées aux infrastructures, des actions peuvent être menées pour améliorer la gestion des lignes. A titre d'exemple, sur la ligne Lozanne – Paray le Monial, qui est à voie unique, la suppression d'un poste en gare de Lamure interdit désormais tout croisement sur près de 90 km, contribuant ainsi à limiter le nombre de trains. Des réflexions devront être engagées pour identifier ces problématiques et y répondre sans attendre les réaménagements du NFL.

DES REPONSES A ADAPTER AUX PROBLEMATIQUES SPECIFIQUES DES TERRITOIRES

Le Beaujolais, un essor démographique impliquant une augmentation des besoins en mobilité

Occupant plus de 50% du département du Rhône, le Beaujolais compte 219 601 habitants répartis sur 4 intercommunalités : la Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées, la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône, la Communauté d'Agglomération de l'Ouest et la Communauté de Communes Saône Beaujolais.

Avec une augmentation annuelle de 1,1% de la population depuis 1999, le Beaujolais est un territoire attractif qui reflète des réalités différentes :

- le Sud et l'Est du territoire, à proximité de la métropole et des grands axes de communication ferrés et routiers bénéficient d'une forte attractivité résidentielle et économique ;
- le Nord et l'Ouest, plus montagneux et moins bien desservis, ont connu un important essor à l'ère industrielle mais connaissent actuellement une déprise démographique et économique ;

Le Beaujolais compte aujourd'hui 101 946 actifs pour 91 981 emplois², dont 31 383 sur la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône. Actuellement, la très grande majorité (79,6%) des déplacements domicile-travail se fait par les transports individuels motorisés. Seuls 8,2% de ces déplacements se font en transports en commun.

Le SCOT du Beaujolais projette l'accueil de population et d'emplois dans une logique de limitation de la consommation d'espaces naturels et agricoles et de préservation du cadre de vie. Les secteurs de développement privilégiés pour le développement urbain sont principalement situés autour des gares pour favoriser les déplacements non motorisés et participer pleinement aux engagements nationaux de réduction des émissions.

Points d'appui de ces développements, 3 lignes ferrées maillent le territoire du Beaujolais : Lyon-Mâcon ; Lyon-Roanne et Lyon-Paray.

Si les projections démographiques dessinent une forte croissance des besoins en déplacements, la robustesse du réseau actuel pose déjà question. Accueillir de nouvelles populations et emplois au sein du Beaujolais dans une logique soutenable et durable impliquera une amélioration de la qualité de desserte du territoire et du service ferroviaire sans attendre les réaménagements du NFL.

² Source : INSEE RP2016

Sur l'année 2017, les 16 gares du territoire ont accueilli 4 830 414 voyageurs³ (dont 72% sur la ligne Lyon-Mâcon), soit 4% de plus qu'en 2016. Comme les territoires qu'elles traversent, ces lignes rencontrent des problématiques différenciées (retards, saturation des rames, faiblesse des fréquences, etc.), de même que les gares qui rencontrent des problèmes de saturation des parkings, d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite et de cadencement. Des réponses adaptées à ces problématiques devront être apportées pour restaurer la qualité du service et favoriser l'usage des transports ferrés, moins émissifs et plus à même d'apporter des réponses aux enjeux de transition environnementale, énergétique et sociale.

LYON-MACON : Assoir la vocation d'une liaison majeure vers les pôles métropolitains

Axe économique majeur de la Région Auvergne-Rhône Alpes, le Val de Saône est historiquement l'ensemble le plus densément peuplé du territoire Beaujolais. Ce secteur attractif est le support d'importants développements urbains au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Avec 3 489 608 voyageurs transitant annuellement par ses 4 gares beaujolaises, la ligne Lyon-Mâcon constitue une liaison de premier ordre pour le territoire.

La gare de Villefranche (6000 voyageurs par jour en moyenne⁴) est la 3^{ème} gare la plus fréquentée du département (après Lyon Part-Dieu et Lyon-Perrache) et dans les 10 premières gares régionales, suivie par Belleville-sur-Saône (830 000 voyageurs par an environ) qui arrive dans les 25 premières gares d'Auvergne-Rhône-Alpes.

Pour répondre aux besoins croissants de mobilité sur l'axe Val de Saône, à l'augmentation prévue de la population et à la politique de diminution des déplacements en véhicule individuel, il est nécessaire d'améliorer et d'augmenter la fréquence des trains. Pour faire face à l'élargissement de l'aire métropolitaine lyonnaise et à l'augmentation démographique prévue sur le territoire de la Communauté de Communes Saône Beaujolais, la ligne capacitaire Vienne-Villefranche, devra être étendue à Belleville. Ce renforcement d'accessibilité sur la partie nord du département permettra d'asseoir l'importance de cet axe dans les déplacements régionaux et d'affirmer une volonté forte en faveur des transports du quotidien faiblement émissifs.

Afin de désaturer les gares de Villefranche et Belleville, qui rencontrent d'importants problèmes de stationnement, le Scot Beaujolais porte l'ambition d'une desserte renforcée des deux gares secondaires de la ligne : Anse et St-Georges-de-Reneins. Le réaménagement des abords directs des gares, la réalisation de stationnements routiers et vélos, permettront par ailleurs d'améliorer l'intermodalité sur le territoire et de faciliter le recours aux transports ferrés.

Par ailleurs, les nombreux retards et suppressions de trains nuisent à la qualité du service ferroviaire. Les aménagements prévus sur le NFL, responsable pour 1/3 des retards à l'échelle régionale, contribueront à apporter une réponse à cette problématique. Cependant, une réflexion devra être engagée dès à présent pour travailler sur les autres facteurs de retards et améliorer la situation sur le court-moyen terme.

LYON-ROANNE : Soutenir le renouvellement urbain des territoires de l'ouest rhodanien

Afin de redynamiser les territoires du pays tararais et d'Amplepuis, des politiques ambitieuses de revalorisation sont actuellement portées. Elles s'appuient notamment sur une ambition d'excellence environnementale avec la volonté de s'inscrire comme territoire à énergie positive d'ici 2050. La

³ SNCF Open Data ; chiffres correspondant aux Entrants, Sortants et Correspondants des gares

⁴ SNCF Open Data ; chiffres correspondant aux Entrants, Sortants et Correspondants des gares

réussite de ces politiques dépendra en partie des capacités de liaison avec les pôles d'activité et de services régionaux.

En 2017, les gares beaujolaises de la ligne Lyon-Roanne accueillent 1 228 000 usagers par an, soit 6% de plus qu'en 2016. La ligne, très usitée compte tenu de la faible fréquence des trains, voit actuellement ses rames saturées. Pour améliorer la qualité de service et le confort des usagers, le Scot porte la volonté d'une augmentation du nombre de rames en heure de pointe et de l'augmentation de la fréquence des trains. Par ailleurs, le Scot réaffirme le rôle de la gare de Tarare, qui accueille actuellement la moitié des usagers de la ligne sur la partie beaujolaise, dans le maillage territorial et la desserte des pôles d'attractivité lyonnais et roannais.

Les nombreux retards et suppressions de trains devront par ailleurs faire l'objet de réflexions afin d'améliorer la qualité de service avant l'horizon de réaménagement du NFL.

VALLEE DE L'AZERGUE : Vers un rééquilibrage territorial en faveur des territoires ruraux

La ligne de la Vallée de l'Azergues constitue un point noir pour le réseau ferré du Beaujolais. La forte diminution des fréquences ainsi que les nombreux retards et suppressions de train constituent autant freins à l'usage quotidien de cette ligne et expliquent la diminution de fréquentation dans les gares (-5%) observée entre 2016 et 2017⁵.

Cette ligne, qui accueille plus de 1000 voyageurs⁵ par jour en moyenne contribue au maillage territorial des territoires ruraux, dont l'éloignement des centralités implique de forts besoins de déplacements.

Les aménagements réalisés sur la ligne depuis 2016 démontrent un soutien régional dans la politique de développement des territoires ruraux. Cependant, la réduction des fréquences qui a suivi ces aménagements pose question quant à la cohérence et à l'efficacité des politiques publiques. Le Scot réaffirme le rôle de cet axe dans le maillage ferré du territoire Beaujolais et porte la volonté d'une remise en service des trains et d'amélioration des fréquences en heure de pointe.

ANTICIPER L'AVENIR ET PROPOSER UN RESEAU DE TRANSPORT DE TYPE 'RER'

La priorisation des transports du quotidien et la sortie du modèle « tout routier » constituent des enjeux prioritaires pour assurer la transition vers un modèle de développement soutenable, structuré autour des gares et des réseaux de transport en commun. Les élus de l'inter-Scot se sont pleinement engagés dans cette politique au cours des dernières années à travers la démarche REAL (Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise).

Afin d'anticiper et de répondre aux enjeux démographiques et économiques de la région, l'inter-Scot porte le projet d'un réseau ferroviaire de type RER, dont le maillage, les fréquences, le cadencement et la concomitance avec les transports en commun locaux permettront d'assurer un haut niveau de service pour les usagers et une réelle alternative au réseau routier.

Dans cette nouvelle structuration du réseau ferré, le Scot du Beaujolais défend un rapport multipolaire à la métropole lyonnaise. En effet, ce sont l'ensemble des gares (Part-Dieu, Vaise, Perrache, Jean Macé, etc.) qui ont un rôle à jouer dans les liens entre la métropole et le territoire beaujolais.

Le SCOT porte également le projet de tram-train Lyon Lozanne, initialement prévu pour une mise en service en 2012. Un réaménagement du tunnel des Deux Amants permettra d'utiliser les

⁵ SNCF Open Data ; chiffres correspondant aux Entrants, Sortants et Correspondants des gares de la ligne

infrastructures existantes pour mettre cette ligne en service. Le tram-train Lyon Lozanne contribuera à un meilleur maillage territorial pour le sud beaujolais en desservant les secteurs sous influence directe de la métropole lyonnaise.

Dès à présent, il s'agit donc de penser « l'après » du réaménagement NFL afin de faire de ce réaménagement tardif un levier pour une politique de mobilité ambitieuse et durable d'échelle régionale.

Le SCOT du Beaujolais s'associe pleinement au cahier d'acteur n°14 réalisé par l'inter-Scot.

Le 11 juillet 2019
à Villefranche sur-Saône,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'DP', written in a cursive style.

Daniel Paccoud