

VOS DÉPLACEMENTS FUTURS, VENEZ EN DÉBATTRE !

DU 11 AVRIL AU 11 JUILLET 2019



Cahier d'acteur n°2 - Mai 2019



UNION DÉPARTEMENTALE CGT DU RHÔNE

Ce cahier d'acteur est présenté par l'Union Départementale CGT du Rhône et la métropole lyonnaise.

L'Union Départementale CGT regroupe l'ensemble des syndicats du département du Rhône et de la métropole lyonnaise.

La Confédération Générale du Travail (CGT) a pour but la défense des salariés, de leurs droits et intérêts professionnels, moraux et matériels, sociaux et économiques, individuels et collectifs.

Contact :

Jérôme BATION
112 Rue Ney 69003 LYON
Tél. : 04 72 60 53 13
contact@cgt-aura.org

CAHIER D'ACTEUR

Le Nœud Ferroviaire lyonnais : un enjeu régional de mobilité

Un développement harmonieux de la ville de Lyon lié à l'implantation des gares et à 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).

Nous estimons que les aménagements à mener doivent permettre :

- d'une part 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.

C'est ainsi que de nouvelles infrastructures doivent être envisagées.

LA PROBLÉMATIQUE DE LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE DE LYON SAINT-EXUPÉRY ET DE L'EST LYONNAIS

SITUATION ACTUELLE

L'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 au 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 a 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 RhônExpress 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.

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 longue distance. 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.

UNE LIAISON ESSENTIELLE DANS LE TRANSPORT LYONNAIS

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 RhônExpress) 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-CHERUY

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 Meyzieu-ZI à Crémieu avec équipements de type tramway.

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.

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 répondre 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.

CONCLUSION

Face aux enjeux environnementaux et de santé publique de plus en plus prégnants dans notre société, aux besoins de mobilité croissants, la CGT considère que les transports publics sont une réponse d'avenir.

Pour cela, la priorité au transport ferroviaire du quotidien que ce soit pour le travail, les études ou le loisir doit être le cœur des politiques publiques.

À ce titre, la question du nœud ferroviaire ne peut se réduire à l'agrandissement de la Part Dieu, en effet, la saturation de la gare et la limitation du trafic est également la conséquence d'un réseau sous entretenu et de travaux de modernisation en attente.

La CGT propose :

- d'organiser plus de dessertes dans les autres gares lyonnaises : Perrache, Jean Macé, Vaise ;
- de relier le réseau TER à la gare de Saint-Exupéry ;
- de remettre en circulation la ligne Pont-de-Chéruy-Crémieu ;
- de réaliser les nouveaux projets comme le CFAL, le POCL et le Lyon Turin ;
- de créer une nouvelle liaison est-ouest souterraine entre Gorge de Loup et Saint-Exupéry.

cndp

Commission nationale
du débat public

Commission particulière du débat public
Nœud Ferroviaire Lyonnais à Long Terme
Chez REGUS – Immeuble Danica B, 21, avenue Georges-Pompidou – 69003 Lyon
Tél. : 04 72 91 30 80
DebatNFL@debat-cndp.fr
noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr