

VOS DÉPLACEMENTS FUTURS, VENEZ EN DÉBATTRE !

DU 11 AVRIL AU 11 JUILLET 2019



Cahier d'acteur n°3 - Mai 2019



COMITÉ RÉGIONAL CGT AURA

Ce cahier d'acteur est présenté par le Comité Régional CGT Auvergne Rhône Alpes.

Le comité régional Auvergne Rhône Alpes regroupe l'ensemble des unions départementales interprofessionnelles CGT de la Région.

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 :

Karine GUICHARD
112 Rue Ney 69003 LYON
Tél. : 06 61 77 00 02
contact@cgt-aura.org

CAHIER D'ACTEUR

Le Nœud Ferroviaire lyonnais : un enjeu régional de mobilité

Des enjeux environnementaux, sanitaires et sociaux essentiels

Le gouvernement français s'était engagé lors des accords de Paris en 2015 à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 27 % à horizon de 2028 à partir de ceux de 2013 et de 50 % d'ici 2050. Nous le savons déjà, cet objectif ne sera atteint, voire même c'est à une augmentation que nous assistons. Or le transport routier représente une part importante de ces émissions. Le transport ferroviaire contribue à l'effort national nécessaire pour tenir ces engagements.

En 2018, la Commission européenne a assigné la France devant la Cour de Justice européenne pour non-respect de la directive sur la qualité de l'air. Plusieurs villes de la région étaient dans la liste rouge : Lyon, Grenoble, Saint-Étienne, Valence ainsi que la vallée de l'Arve. Cette pollution de l'air entraîne une sur-mortalité (48 000 morts supplémentaires à échelle nationale par an), des problèmes de santé majeurs touchant les personnes vulnérables, enfants, femmes enceintes, personnes âgées.

Les déplacements routiers entraînent également des accidents : 6 300 dans la région en 2017 dont plus de 1 200 sur le département du Rhône, avec 410 morts. Dans le même temps, les coûts pour les travailleurs contraints à des déplacements pour aller travailler augmentent : facture du carburant, péages, entretien des véhicules ainsi que le temps passé sur la route.

Le transport ferroviaire est une réponse écologique, sanitaire et sociale pertinente pour répondre à ces enjeux. La résorption de la saturation du nœud ferroviaire lyonnais est primordiale pour permettre un développement du transport ferré dans notre région.

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.

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 CGT estime que le périmètre de l'enquête est réducteur. Il faut pour cela inclure toutes les propositions liées au CFAL et à l'ensemble du réseau régional.



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 balayeront 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 termes 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 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 des propositions concernant leur remise à niveau et leur développement.

Ces aménagements permettraient de désengorger fortement le nœud lyonnais.

PROPOSITIONS DE RÉOUVERTURE DE LIGNES FERMÉES ACTUELLEMENT

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 marchandises, notamment en transit, y était soutenu. Dès la mise en service de l'électrification, cet axe a été délaissé, mis à voie unique par endroits, 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 – SAINTE-FOY-L'ARGENTIERE (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 déserrer le plateau en 1958 (1987 pour les trains de marchandise). 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. Cette proposition est à rebours des décisions actuelles qui ne répondent pas aux besoins de report par une ligne de bus.

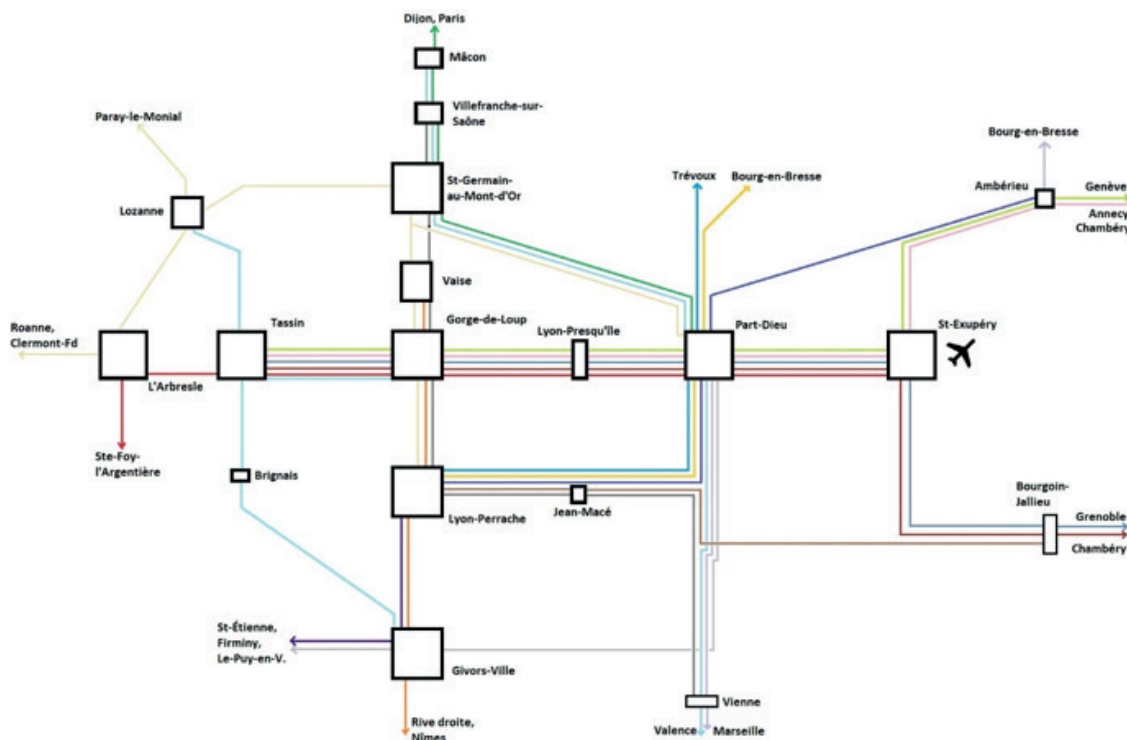
Nature des travaux et équipements à prévoir :

- 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.

DEBAT 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



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 sont également la conséquence d'un réseau sous-entretenu et de travaux de modernisation en attente.

Il est plus que jamais nécessaire de réorienter les financements publics vers leur entretien, leur rénovation et la remise en état d'un réseau existant et abandonné depuis des années.

La CGT propose donc la réouverture de lignes fermées au trafic actuellement :

- BRIGNAIS – GIVORS (69)
- L'ARBRESLE – SAINT-BEL – SAINTE-FOY-L'ARGENTIERE (69)
- PEYRAUD – ANNONAY (07)
- LYON – SATHONAY-RILLEUX – TREVOUX (69, 01)

Ces réouvertures permettraient à la fois un développement du fret ferroviaire, que ce soit pour les trafic de transit mais aussi pour les entreprises locales, comme les carrières de granulats mais aussi une alternative crédible au transport automobile.