



LYON-METRO TRANSPORTS PUBLICS

Association affiliée à la FNAUT

Tel 04.72.77.19.88 Fax 04.72.77.19.89

Courriel : lyonmetro-tp@wanadoo.fr

21 Janvier 2010

DESENGORGEMENT DU NOEUD FERROVIAIRE LYONNAIS

PROPOSITIONS DE L'ASSOCIATION LYON METRO TRANSPORTS PUBLICS

On est en droit d'attendre, à court terme, à des augmentations du trafic voyageur consécutives à la mise en service du TGV Rhin-Rhône ainsi qu'aux améliorations du réseau des TCL (métro à gare d'Oullins, lignes C1 et C2 au départ de la gare de la Part Dieu, LESLYS, prolongements des tramways T2 et T4 vers la gare de la Part Dieu) qui devraient attirer de nouveaux usagers des TER puisque les correspondances avec le réseau TCL, toujours en plein extension, seront améliorées. De même le trafic ferroviaire fret devrait croître en reprenant une partie du trafic routier (engagements de Grenelle : +25% en 2012 et part du fret non routier de 1 / 4 en 2020 contre 10% en 2010).

Pour répondre à ces besoins de sillons supplémentaires et avant la réalisation du CFAL, l'Association Lyon Métro Transports Publics propose les adaptations en matière d'exploitation qui peuvent être mise en place rapidement et des mesures concernant l'infrastructure permettant après leur réalisation d'améliorer également l'exploitation.

1. LES MESURES D'EXPLOITATION :

- **La gare de la Part Dieu doit être traitée comme une gare de passage**, ce qui limitera le temps d'occupation des voies à une dizaine de minutes maximum (dans les cas d'accouplement ou désaccouplement de rames type TGV). Les origines / terminus des trains seront reportés sur des gares éloignées de LYON (diamétralisation).
- **Le même principe est à mettre en place à Perrache** sauf pour les 6 voies en impasse (3 coté Nord & 3 coté Sud) et sauf pour les TGV Paris <> Lyon. Les TER / Intercités tel que les Lyon-Tours pourraient retrouver leur origine destination à Grenoble et les Lyon-Strasbourg pourraient être amorcés à Valence.

Au travers de ces 2 mesures, l'idée est de **limiter au strict minimum les circulations de « Voyageur Vide »** entre ces 2 gares et les différents lieux de garage du matériel roulant. De plus, la mise en place de rames tractées neutralise une voie pour la mise en place de la rame par un locotracteur de manœuvre qui doit repartir à vide et il faut encore trouver un sillon pour la mise en tête de la locomotive. La généralisation des **rames réversibles** permettrait de

limiter le temps de stationnement en gare d'origine et de supprimer les circulations de machines « haut le pied ».

- Il convient de **répartir les voyageurs « régionaux » entre plusieurs gares** afin de désengorger les quais et halls de la gare de la Part Dieu et Perrache, pour cela nous proposons, en plus de Vaise et Jean Macé, de :
 - **mieux utiliser les potentialités de la gare de Vénissieux** en y arrêtant un nombre significatif de TER. Cette gare est également parfaitement raccordée au réseau TCL (métro D et T4) et permet de réduire de 10 min le trajet en train depuis le Dauphiné. La réactivation de cette gare nécessitera un examen des dessertes d'approches afin d'assurer une chaîne de déplacements cohérente.
 - **créer le raccordement de Saint-Fons au trafic voyageur dans le sens Marseille-Grenoble** (existe dans l'autre sens), permettant ainsi de **créer des directs entre Firminy / St Etienne et Bourgoin / Saint-André le Gaz / Grenoble ou Chambéry avec arrêt à Vénissieux sans pour autant engorger le centre du nœud ferroviaire lyonnais**. Le gain de temps serait notable (voisin d'une heure) puisque à l'horaire actuel il faut de l'ordre de 2h50 entre St Étienne et Grenoble avec une attente à Lyon voisine de 30 min. Cette relation directe intéresserait les 2 métropoles de St Etienne et Grenoble tout en desservant la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau – Bourgoin-Jallieu avec un arrêt sur l'agglomération lyonnaise à **Vénissieux** avec contact avec les TCL (voir point ci-dessus). A plus long terme ce raccordement permettrait d'offrir des directs entre St Étienne et l'aéroport de **St Exupéry**.
 - **Utiliser le raccordement de Chasse sur Rhône au trafic voyageur** permettant ainsi de créer des **directs entre Firminy / St Etienne et Vienne / Valence**. Gain de temps considérable de l'ordre de 40 min pour une durée actuelle de trajet avec correspondance à Lyon de 1h30. Outre le gain de temps notable, les usagers verraient le coût du transport également réduit.

Dans le cadre de ces réouvertures de raccordement, les trains nouveaux créés sur les axes cités ci-dessus, passeraient à l'écart des principaux points noirs du nœud lyonnais.

- **arrêter plus de TER à la future gare d'Oullins** dès qu'elle sera connectée avec le prolongement du métro B. Actuellement, la gare d'Oullins n'est desservie que par des Perrache <> Givors Ville. A la mise en service du métro B, la gare d'Oullins sera l'un des accès à l'agglomération lyonnaise, il conviendra donc qu'elle soit desservie par des TER ayant leur origine à Firminy / St Etienne et de prolonger ces TER au nord de Perrache. Le temps de parcours entre St Etienne et Oullins sera très certainement plus court que celui entre St Etienne et la Part Dieu. Il serait également fort intéressant qu'à cette occasion la partie au sud Givors de la ligne de la rive droite soit rouverte au trafic voyageur, dans un premier temps jusqu'à Condrieu, et progressivement bien au delà. En augmentant la fréquence sur la rive droite du Rhône, on libère des sillons sur la rive gauche, mais avec la réouverture au sud on engorge le secteur de Givors (voir « infrastructures »).
- à plus long terme, **rouvrir la gare de St Clair qui avait été judicieusement implantée à la bifurcation de 3 lignes SNCF** vers Ambérieu, Villars les Dombes (mais problèmes pour cet axe, lié aux circulations TGV) et Villefranche-sur-Saône, d'autant que 2 lignes de trolleybus (C1 & C2) passeront dès 2011 aux abords immédiats de cette gare. Cette réouverture de la connexion entre les 3 lignes TER entrainera des gains de temps pour les usagers en correspondance et participera à une meilleure répartition des usagers en diminuant leur transit à la Part Dieu. Enfin, notre Association, demande depuis plusieurs années qu'un prolongement du métro desserve le site de la gare de St Clair créant ainsi le 7ème point d'accès ferroviaire à Lyon (*Gorge de Loup et St Paul sont exclues de ce décompte*). *L'association Lyon Métro Transports Publics n'est pas en mesure actuellement de préciser si ce prolongement doit être réalisé à partir de la ligne B passant à Charpenne sous la ligne A ou si c'est*

la ligne A qui doit être détournée vers St Clair, la ligne B irait alors de La Soie à Oullins. Il n'y aurait dans ce cas pas de franchissement dénivelé à Charpennes mais simplement une correspondance tangentielle et au même niveau ce qui pourrait limiter les coûts et réduire les inévitables interruptions de trafic dues aux travaux de prolongement. Seule une analyse multicritères devrait permettre de déterminer la meilleure solution.

- La réouverture de la gare des BROTTEAUX ne nous semble pas être utile pour au moins 3 raisons : beaucoup trop proche de la Part Dieu (environ 600 m), desservie par une seule ligne de métro, la B, qui passe également à la Part Dieu. Pour être attractive, cette réouverture nécessiterait la création d'un couteux débouché du côté Est vers Villeurbanne.
 - Pour notre Association, **la gare de Saint-Exupéry ne saurait être la troisième grande gare de Lyon**. Elle est beaucoup trop éloignée de centre de Lyon, et comme le temps de parcours est identique depuis Paris vers Part Dieu ou St Exupéry, on n'imagine pas que des usagers acceptent de perdre largement 40 min plus le coût du transfert pour se rendre à Lyon depuis Saint Exupéry qui de surcroît n'offre actuellement aucune correspondance TER. Nous considérons que la gare de Saint Exupéry restera une gare intéressante uniquement pour les usagers de l'aéroport, de l'Est Lyonnais et le Nord Dauphiné (ville nouvelle de l'Isle d'Abeau et Bourgoin-Jallieu). Avec l'ouverture du CFAL, il pourrait être intéressant que des TER passent par Saint Exupéry, mais nous avons déjà remarqué que cette solution de correspondance entre TGV et TER a toujours été rejetée par la SNCF qui a implanté ses gares nouvelles (sauf Valence) suffisamment loin des voies ferrées existantes pour que la correspondance soit impossible.
- Enfin, nous n'avons volontairement pas traité l'Ouest Lyonnais puisque ce mini réseau à 3 branches est pratiquement indépendant du grand réseau.

2. LES MESURES CONCERNANT L'INFRASTRUCTURE :

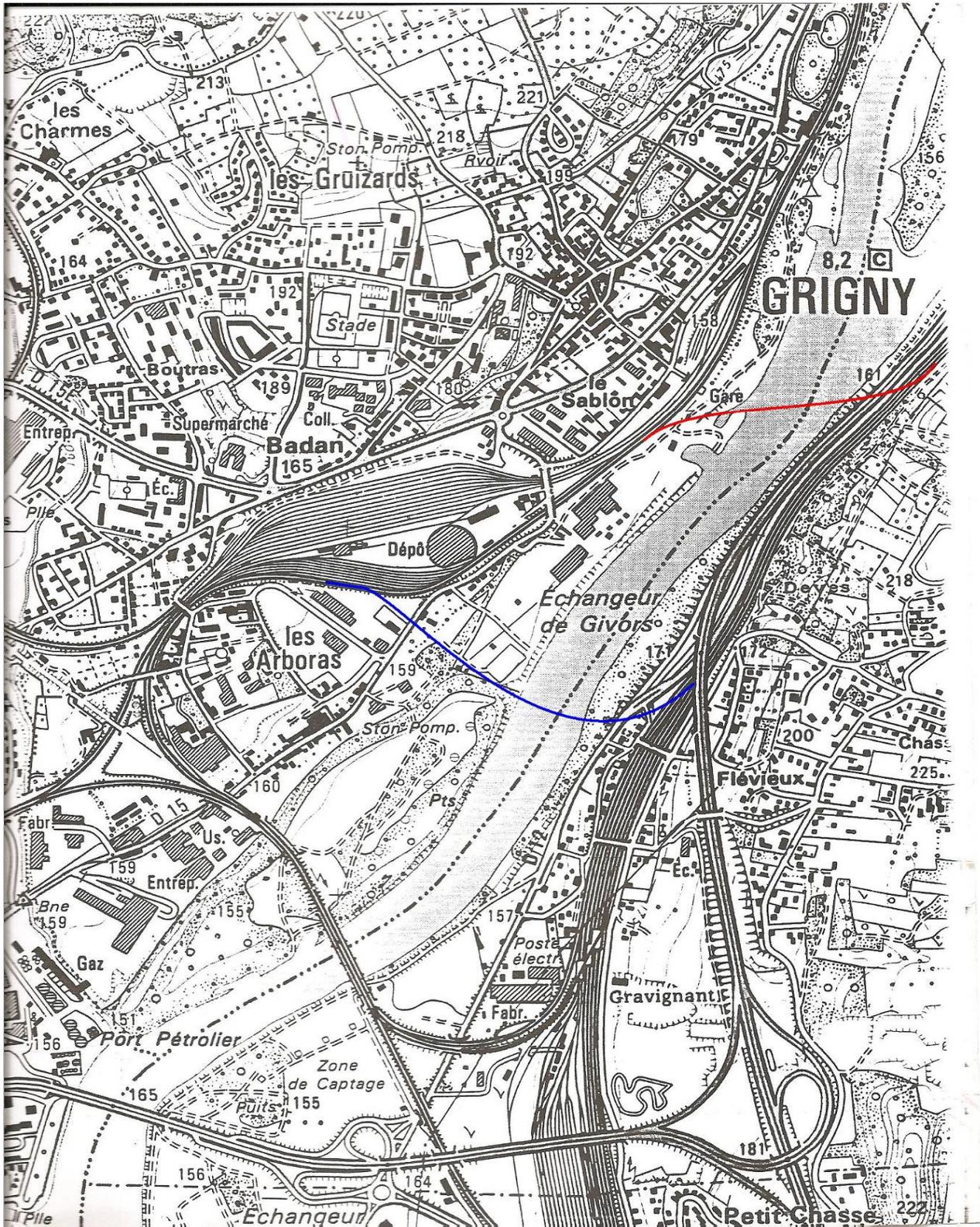
- Les premières mesures permettant d'améliorer la fluidité du trafic et ne nécessitant ni gros travaux ni gros investissements et auxquelles RFF et la SNCF auront bien évidemment pensé seraient de :
 - **créer des cantons supplémentaires**, permettant d'avoir des trains plus rapprochés,
 - **remplacer les aiguillages** qui imposent, en position déviée, des réductions de vitesse,
 - **électrifier les 2 lignes** restantes en « diesel » : Sathonay – Bourg, St Germain au Mont d'Or - St Germain des Fossés. Ces électrifications permettraient de créer de nouvelles diamétrales, d'éliminer le matériel à traction autonome et d'avoir un parc homogène et polyvalent en supprimant des allers retours en « Voyageur Vide » vers les dépôts.
 - **la ligne Lozanne - La Mure sur Azergues** pourrait également être électrifiée mais ce serait dans le cadre du prolongement de l'Ouest Lyonnais.
 - **la ligne Tassin - Givors** doit, dans sa partie sud au-delà de Brignais, être ouverte et électrifiée jusqu'à Givors, ce qui représente moins de 9 km. Cette réouverture déjà envisagée, pour quelques trains de fret serait également très utile pour les tram-trains de l'Ouest Lyonnais, offrant ainsi de nouvelles possibilités de correspondance à Givors vers St Étienne (voire de desserte fine en tram-train de la vallée du Gier) ou la vallée de Rhône par la rive droite.
- Ensuite, et en partie à cause des arrêts des TER en gare de Vénissieux; il conviendra **de tripler avec IPCS** (Itinéraires Permanents de Contre Sens) et peut être de quadrupler **les voies jusqu'à Grenay** (bifurcation avec la LGV). En effet cette portion de ligne supporte des trafics très différents et de plus en plus nombreux (TGV vers la

LGV ou vers les Alpes, TER omnibus et rapide, FRET).

- **La construction d'une troisième voie sur la ligne d'Ambérieu** avec IPCS est également à prendre en compte pour améliorer la fluidité. Cette ligne est également parcourue par des trains de vitesses différentes, et dans le cas de la réouverture de la gare de St Clair cela permettrait le dépassement des TER marquant l'arrêt par des trains plus rapides.
- Pour faire face aux augmentations de trafic et en particulier celles liées à l'arrivée de la nouvelle LGV Paris <> Lyon par le centre de la France, **la gare de la Part Dieu** devra soit être :
 - **portée à sa capacité maximale** avec création de voies supplémentaires sur le coté Est.
 - « **dédoublée** » en créant une gare spécialisée TGV (à cette époque il n'est pas exclu de penser que plusieurs opérateurs se partageront le trafic). Cette gare sera très certainement souterraine (exemples gares du Nord ou de Lyon à Paris), Cette nouvelle gare serait accessible du nord par un tunnel qui pourrait débiter vers Montanay et se terminer vers la Guillotière au sud. Seuls les TGV terminus Perrache continueraient de passer par la gare existante. Les avantages de cette gare indépendante seraient nombreux :
 - augmentation de la capacité de Part Dieu,
 - séparation des flux de voyageurs entre « locaux » et longues distances par TGV qui n'ont pas les mêmes attentes ni les mêmes besoins,
 - gain de temps de quelques minutes et moindre risques d'être retardés dans le nœud lyonnais pour tous les TGV « pass Lyon »,
 - libération de sillons depuis Sathonay-Rilleux permettant d'augmenter les fréquences sur Lyon - Villars - Bourg et de faire « descendre » les trains de Trévoux sur la Part Dieu et au delà.

Une analyse multicritères sera là aussi indispensable pour déterminer quelle est la meilleure des 2 solutions d'extension, il n'est pas non plus exclu qu'elles soient complémentaires et phasées pour leurs réalisations.

- Enfin, dans le but d'améliorer la fluidité du nœud ferroviaire de Givors que nous chargeons avec des circulations supplémentaires (St Etienne <> Vienne + réouvertures de la rive droite et vers Brignais), nous pensons qu'il est souhaitable de réaliser un **nouveau pont sur le Rhône au niveau de Grigny** (en bleu et en rouge sur le plan joint). En effet, le pont actuel (viaduc de la méditerranée) (en noir sur le plan joint) est orienté vers le sud et de ce fait les trains du courant Lyon <> St Etienne parcourent un S avec, sur la rive gauche, une courbe très serrée imposant une forte restriction de vitesse. Deux tracés sont envisageables : le bleu est moins intéressant avec une courbe encore de petit rayon mais il ne nécessite pas de réaliser un franchissement de l'autoroute A7 contrairement au tracé rouge plus lissé et donc sans limitation de vitesse. Le nouveau pont permettrait donc :
 - d'alléger le trafic sur le pont actuel,
 - de procurer un gain de temps en raccourcissant légèrement le trajet vers Lyon, et surtout en supprimant la limitation de vitesse imposée par la géométrie étriquée des courbes actuelles.



**L'ensemble des travaux ci-dessus permettra une fluidité très améliorée du trafic mais sans en changer profondément sa nature. Une autre optique consiste à isoler le trafic EST / OUEST du trafic NORD / SUD et d'améliorer les liaisons de St Etienne et l'Ouest Lyonnais vers l'Est et St Exupéry.
L'étude en annexe explicite cette solution.**