



mai 2021

## RELANCE DU FRET, TRANSPORT FERROVIAIRE : UN ENJEU RÉGIONAL

Robert Mounier-Véhier

*Cette Note poursuit la réflexion engagée par Lasaire sur l'avenir du ferroviaire et la reconquête du fret ferroviaire visant à réduire les transports routiers.*

*Une première Note a ouvert la discussion sur ce qu'il est advenu du fret ferroviaire en 50 ans et les perspectives de reconquête. Une deuxième Note a montré l'intérêt pour les syndicats à participer à cette reconquête et à encadrer par des règles sociales l'évolution des conditions de travail. Cette troisième Note aborde la question sous l'angle territorial, en relation avec le projet européen de liaison ferroviaire Lyon-Turin.*

L'Union Européenne, pour lutter contre le réchauffement climatique, vient d'annoncer la relance du fret ferroviaire. Au plan national, les annonces faites sont plus centrées sur le transport voyageurs<sup>1</sup>. Ces choix européens sont forts. Ils traduisent l'amorce d'un revirement d'une politique des transports qui jusqu'alors était tournée essentiellement vers la route.

Enjeu européen, national mais aussi régional. Un des plus importants pôles de transport multimodal se situe au cœur de la métropole lyonnaise. Une question émerge très vite. Les infrastructures régionales, notamment ferroviaires, permettent-elles de concrétiser ces choix stratégiques majeurs ?

### 1 - L'ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE EN QUESTION

La nouvelle appellation Étoile Ferroviaire Lyonnaise (EFL) du Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) est-elle un signe ? Va-t-on enfin sortir des constats pour se projeter dans des solutions d'avenir ? A titre d'exemple, pas moins de 5 avis du Conseil Économique Social Environnemental portant état des lieux et propositions ont été émis en 20 ans sur le sujet dont le dernier, fin 2019.

---

<sup>1</sup> Le gouvernement a aussi annoncé l'abandon du projet de l'autoroute A45 Lyon/St Etienne par l'ouest lyonnais

## 1.1 Quelques éléments de constat sur l'origine de la saturation du trafic

L'un des plus importants pôles de transport multimodal, au niveau national et européen, se situe dans l'Agglomération Lyonnaise. Il regroupe les infrastructures de l'ensemble des moyens de transport : le ferroviaire, le fluvial, le routier et l'aérien<sup>2</sup>. Géographiquement, ce pôle situé à un carrefour est un point de passage obligé : axe Nord de la France/ Paris/ Méditerranée. Mais il est aussi le lieu de croisement avec la dorsale fret ferroviaire Sud Europe : Lisbonne /Kiev via la liaison Lyon Turin.

Pas moins de 1200 trains empruntent chaque jour cette étoile ferroviaire. Cette dernière a comme particularité d'avoir bénéficié en 1981 de la construction d'une gare nouvelle en plein cœur de ville pour permettre l'arrivée des TGV. Ainsi est née la gare de Lyon Part-Dieu.

Cette gare est aujourd'hui :

- La gare centrale de la 3ème ville de France, capitale de la seconde région économique du pays
- Le centre des connexions avec les grandes destinations nationales et internationales
- Le lieu de desserte pour l'agglomération lyonnaise mais également des principales villes de la région<sup>3</sup>.
- Le lieu de transit de trains de fret<sup>4</sup>

Cette forte concentration de trafic dessert fortement son atout de centralité.

Elle enregistre 10 points de moins que la moyenne nationale en terme de ponctualité, y compris pour les TGV. Plus de 60 % des perturbations du trafic Lyon-Grenoble sont générées au sein de l'EFL.

## 1.2 L'impact de la gare sur le territoire

Il faut ajouter que cette forte centralisation du trafic ferroviaire a eu un effet fort « d'aménagement du territoire ». Cette situation a conduit, dans l'environnement de cette gare, à une concentration d'activités économiques et de services donc par voie de conséquences une concentration des emplois. 40 000 personnes travaillent dans la zone de Part-Dieu.

Une situation préjudiciable au développement équilibré de l'activité sur les territoires de la métropole mais aussi pour les déplacements quotidiens des salariés. Enfin malgré d'énormes aménagements routiers et autoroutiers les limites du transport routier sont de plus en plus patentées sans parler des questions de pollution et autres nuisances qu'il génère en milieu urbain.

---

2 le ferroviaire : Les gares principales de Perrache et Part Dieu

le fluvial : le Port Édouard Herriot à proximité de la confluence Rhône Saône et en amont de la vallée de la chimie

le routier ; La jonction des autoroutes A6 et A7 à Perrache en plein cœur de ville

l'aérien ; Le HUB de Saint Exupéry

3 Pour aller d'est en ouest en AURA il faut passer par Lyon Part-Dieu

4 Répartition du trafic : 15 % fret, 16% circulations techniques, 18 % TGV, 52 % TER (Sources SNCF Réseau)

## 2 - CONSTRUIRE DES ALTERNATIVES

Pour construire des alternatives Il faut partir de la centralité de l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise au sein du réseau ferré régional national et européen.

### 2.1 Aménager/ transformer la gare de Lyon-Part Dieu ?

Aborder le règlement des problèmes uniquement sous l'angle d'un autre aménagement de la gare de la Part-Dieu tendrait à laisser à penser qu'ils ne sont que d'ordre techniques ; problèmes d'accès. Même si des améliorations peuvent être apportées, cet argument ne convainc pas au regard du volume de trafic et surtout de son évolution dans le temps. En 1981 personne n'avait prévu une telle évolution du trafic<sup>5</sup> au point qu'à l'époque seulement 11 voies d'accès retenues alors que 16 étaient envisagées.

En l'espace de 40 ans l'urbanisme a évolué, la gare se trouve insérée dans un tissu urbain qui s'est profondément densifié mais c'est aussi le long des voies d'accès rendant très complexes toutes modifications de l'existant.

Cet aménagement ne règle pas la question du fret qui ne fait que transiter par Part-Dieu. Un tel choix ne répond donc pas aux problèmes posés.<sup>6</sup> Par ailleurs les coûts très élevés d'une telle réalisation obéiraient d'autres grands travaux au sein de la région.

### 2.2 Organiser moderniser et renforcer l'existant au sein du périmètre géographique de l'EFL

L'Étoile Ferroviaire Lyonnaise dispose de 3 gares principales, Part-Dieu, Perrache, et Saint Exupéry qui jouxte l'aéroport.

#### 2.2.1 Relier par le réseau ferré les trois gares et l'aéroport

Les deux premières sont reliées entre elles mais pas la troisième. Cette absence de liaison pose un problème avec une double conséquence : la liaison par le réseau ferré de la gare et le HUB aérien.

Saint Exupéry est un nœud hautement stratégique des liaisons entre la Région Auvergne Rhône Alpes avec d'autres régions d'Europe et le reste du monde. Il permet le choix des modes de transports

Le transport aérien, même si les enjeux climatiques conduisent à réduire ce mode de transport, demeurera car des échanges à caractère socio-économiques, scientifiques et commerciaux subsisteront.

Relier par le réseau ferré les gares de Part Dieu et Saint Exupéry pour permettre un double choix d'accès aux liaisons longues distances.

Aujourd'hui hormis Grenoble et partiellement Valence aucune autre ville d'importance de la région n'est reliée par le réseau ferré à l'aéroport. Une situation particulièrement pénalisante pour la partie ouest de la région qui se voit contrainte de passer par la gare de Lyon Part-Dieu pour rejoindre l'aéroport.

---

<sup>5</sup> La gare était prévue à l pour accueillir 35 000 voyageurs/jours on en est à plus 120 000 et ce n'est qu'un indicateur

<sup>6</sup> Il ne faut pas refaire les erreurs du passé. En 1970, sous la pression du Maire de Lyon, la jonction des autoroutes A6 et A7 s'est faite devant la gare de Perrache. Tout le monde reconnaît aujourd'hui que ce fut un très mauvais choix

La liaison existante Part-Dieu aéroport par des moyens de liaisons intra-métropolitains couvre très partiellement ce besoin. Elle est de nature à renvoyer sur un mode de transport personnel pour rejoindre l'aéroport. De surcroît, elle s'avère ne pas répondre à l'enjeu de la liaison entre les deux autres gares et Saint Exupéry

**Cette liaison peut se faire en renforçant l'existant. Le projet de passer à 4 voies le tronçon Saint Fons Grenay va dans le bon sens.**

Il est de nature à décongestionner l'un des points noirs de l'EFL dans le secteur de Vénissieux.

Par l'utilisation des gares secondaires existantes il permet d'améliorer la desserte régionale et métropolitaine en multipliant les points de raccordement avec le réseau de transport en commun. Enfin il est de nature à rééquilibrer le développement économique de la métropole lyonnaise et améliorer fortement le quotidien des usagers pour les trajets domicile travail

### 2.2.2 Réaliser Le CFAL pour le fret et la liaison Lyon Turin

→ La Liaison Lyon Turin

L'accord Franco-Italien déjà ancien avait, à l'origine de ce projet, comme finalité de réduire les nuisances et les risques en matière de transport intra-alpin et transalpin. En 2018, le trafic marchandises a été de l'ordre de 40 millions de tonnes. 10 % du transit s'est fait par le rail, 90 % par la route. Environ 3 millions de camions pour le trafic routier dont la moitié traverse l'arc alpin au niveau de Vintimille l'autre moitié par les tunnels du Mont Blanc 45 % et du Fréjus 55 %. Lorsque l'on sait qu'un camion émet une tonne de CO<sub>2</sub>, on imagine le surcroît de pollution généré dans les vallées alpines sachant que les accès aux tunnels se font à environ 1000 mètres d'altitude

Trois faits conduisent aujourd'hui à remettre la liaison ferroviaire transalpine au coeur du débat

- en 2017 Approbation par le Parlement Français de l'accord Franco Italien pour le lancement définitif des travaux
- en 2019 En Italie Le Mouvement 5 Étoiles, membre de la coalition gouvernementale a levé son opposition politique au projet de liaison transalpine.
- en début 2021 lancement de 3Mds € d'appels d'offres de travaux pour le creusement du tunnel. Ces sommes représentent environ 35% du coût total de la réalisation du tunnel

Tous ces éléments redonnent une forte crédibilité à la réalisation de ce tunnel au sein de l'arc alpin dont l'ouverture est prévue en principe en 2030. Cette liaison ferroviaire bi tube devrait être a dominante fret ou mixte a minima. Les derniers arbitrages n'étant pas encore rendus car ils sont liés au choix du tracé retenu pour la partie française. Il faut aussi ajouter que pour la partie française la liaison va aussi permettre l'amélioration du trafic régional TER notamment avec l'amélioration de la liaison Lyon Chambéry.

→ Le CFAL et le fret

Le CAFAL permettrait de développer le fret ferroviaire en organisant son transit en périphérie de l'agglomération lyonnaise. Les discussions sur son tracé durent depuis une vingtaine d'années. La jonction des parties nord et sud devrait se faire à Saint Pierre de Chandieu géographiquement proche de la zone de Grenay. La partie nord a fait l'objet d'une DUP en 2012 avec toujours plusieurs hypothèses de tracé. La partie sud est la moins avancée. Mais la plus urgente car à double vocation.

Elle devrait rejoindre Givors pour desservir la gare de triage de Sibelin, être raccordée à la ligne fret dédiée fret sur la rive droite du Rhône. Mais également desservir la zone portuaire de Salaise sur Sannes en cours d'aménagement<sup>7</sup>

Autre vocation forte : elle permettrait de relier directement l'ouest de la région à l'aéroport de Saint Exupéry et de favoriser les échanges régionaux est ouest sans passer par la gare de Lyon Part-Dieu

**Le développement du fret ferroviaire, le report de celui transitant par Lyon Part Dieu, l'arrivée du Lyon Turin démontrent l'urgence de la réalisation du CFAL. Nous ne sommes plus là dans un problème de trafic fret régional mais européen !!!!**

### **3 - DES REPONSES QUI NE SONT PAS A LA HAUTEUR DES ENJEUX**

A ce jour les réponses sont très partielles. La cohérence n'est pas au rendez vous. Une fâcheuse impression que chacun des acteurs joue sa partition en fonction de ses propres intérêts

Il y a quelques jours la SNCF annonçait un plan d'investissement de 310 Millions pour divers chantiers dont la gare de la Part dieu. Plus récemment L'État et la Région ont signé un plan d'investissement de 380 millions. Un plan d'un montant moindre avait été signé quelques mois auparavant pour l'Auvergne. Les attendus de ce plan sont sans aucun doute tous justifiés car répartis sur l'ensemble de la Région mais selon quels critères de choix ?

Enfin, l'Union Européenne finance le Lyon Turin à hauteur de 40 %, L'Italie 35 %, et la France 25 %. Après accord entre le Parlement et le Conseil Européen la contribution de l'Europe est portée à 55 % pour les liaisons transfrontalières hautement intégrées. Cela veut dire que Bruxelles prend en charge plus de la moitié du coût de la liaison Saint Jean de Maurienne.

Des annonces des plans de financements, qui ont sans doute tous leurs raisons d'être ; mais quelle cohérence ? Quelle articulation entre eux ? Sur quelles priorités ? Il faut aussi sortir des effets d'annonces. Sans une clarification rapide les risques de gâchis sont grands

#### **Le plan de relance est une opportunité**

Il a été mis en place pour répondre à la situation économique et sociale suite aux effets de la crise sanitaire. Ce doit être un outil de définition de priorités et de planification d'investissements à moyen et long terme. Ces priorités doivent avoir un caractère d'anticipation sur la construction de l'avenir au travers des travaux structurant pour accompagner un mode de développement durable et social qui intègre lutte contre le réchauffement climatique et protection de l'environnement.

Le transport ferroviaire est l'un de ces domaines prioritaires pour le déplacement des personnes mais aussi de la relance du fret ferroviaire.

Il y a là une opportunité majeure encore faut il que des décisions fortes soient prises

---

<sup>7</sup> Zone portuaire aménagée en bordure du Rhone sur environ 100ha par la Compagnie Nationale du Rhone, la Région, le département de l'Isère. Ce port fluvial est relié au réseau ferré rive gauche et rive droite via Saint Rambert d'Albon. Il est dans un premier complémentaire du port Edouard Herriot à Lyon et se situe sur un terroir moins urbanisé.

#### 4 - DE L'URGENCE DES DÉCISIONS POLITIQUES

20 ans d'études. 20 ans de perdus ? Va-t-on encore perdre 20 ans ?

Les problèmes d'engorgement de l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise, le contournement-Est (CFAL), la liaison Lyon-Turin forment désormais un ensemble avec une interaction forte entre les différents éléments. Mais ce sont les liaisons Est/Ouest de la Région Auvergne Rhône Alpes qui en subissent les conséquences tant au niveau économique que social. Enfin à travers les contraintes fortes de ce carrefour multimodal, les répercussions sont nationales et européennes.

Les besoins aujourd'hui ne sont plus en terme de décisions techniques, mais en terme de choix politiques forts.

L'État, la Région en tant qu'Autorité Organisatrice de Transports, mais aussi l'Europe doivent reprendre la main sur ce dossier. Si l'Europe a exprimé ses choix, le gouvernement et la Région doivent faire connaître les leurs. A charge pour l'opérateur ferroviaire d'en définir les modalités de mise en œuvre.

Il est urgent de mettre tout le monde autour de la table : les décideurs politiques, les représentants des acteurs économiques, sociaux, et de la société civile. Organiser un débat démocratique qui implique l'ensemble de la population et pas seulement des experts. L'association LASAIRE, pour ce qui la concerne est prête à se mobiliser pour apporter son aide à l'organisation de ce débat

La question des transports est à la fois au coeur de l'aménagement du territoire mais elle est aussi au centre de la vie sociale. Elle est l'une des composantes d'un mal-être croissant au sein de la population. Cette dimension doit être prise en compte dans les décisions à prendre. Ne pas apporter de réponse c'est ouvrir la porte à toutes celles et ceux qui n'ont, comme seul objectif, d'exploiter le mécontentement mais pas d'y répondre.

Ce dossier ferroviaire aux entrées multiples et aux implications très larges est de première importance. Son financement, sans le minimiser, n'est plus un problème majeur surtout si l'on regarde l'investissement à 30 ans. **Tout dépend donc des décisions politiques de l'État et de la Région.**

IL y a quelques semaines le gouvernement a donné son accord pour la réalisation de la ligne TGV Toulouse Bordeaux. Pourquoi ce qui a été possible en Région Occitanie ne pourrait pas l'être en Auvergne Rhône-Alpes ?

22 05 2021