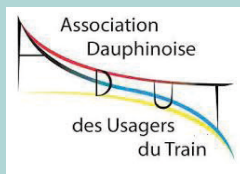


VOS DÉPLACEMENTS FUTURS, VENEZ EN DÉBATTRE !

DU 11 AVRIL AU 11 JUILLET 2019

Cahier d'acteur n°27 - Juillet 2019



L'ADUT est une association loi 1901 créée en décembre 1979. Son périmètre est représenté par la ligne ferroviaire en « Y » Lyon/Grenoble/Chambéry avec la jonction à Saint-André-le-Gaz.

Son objectif essentiel est l'amélioration des conditions de transport de l'ensemble des usagers de cette ligne, toutes gares d'origine et de destination, avec un focus particulier sur les pendulaires utilisant l'offre TER qui en représente la grande majorité (plus de 80 %).

Les actions de l'ADUT se font en coordination avec l'ensemble des autres associations et collectifs d'usagers présents sur la ligne, et avec la FNAUT à laquelle l'ADUT est adhérente.

Contact

ADUT - Association Dauphinoise des Usagers du Train

1285, route de la croix St Marc

38440 Sainte-Anne-sur-Gervonde

E-mail : adut.ter.ra@gmail.com

Blog : <http://adut.20minutes-blogs.fr>

CAHIER D'ACTEUR

La décongestion du Nœud Ferroviaire Lyonnais : un projet crucial pour les usagers de la ligne en Y « Lyon / St-André-le-Gaz / Grenoble-Chambéry »

L'ADUT, au travers de son objectif d'améliorer les conditions de transports des voyageurs de la ligne en Y, se doit d'apporter sa contribution au débat public sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais.

L'ensemble de ses adhérents est directement concerné par la congestion du réseau ferroviaire lyonnais. Les voyageurs subissent quotidiennement des retards, des incidents, un manque de capacité des trains et une offre insuffisante.

L'ADUT, en lien avec d'autres associations environnementales, est très impliquée dans les mobilités durables et non polluantes. Pour répondre aux besoins croissants de déplacements des personnes et des marchandises, le train doit apporter toutes les réponses en termes d'offres pérennes, efficaces et durables.

Le projet du Nœud Ferroviaire Lyonnais en est le socle et doit permettre sur le long terme d'atteindre tous les objectifs de services que les usagers réclament en Auvergne-Rhône-Alpes et notamment sur la ligne en Y « Lyon / St-André-le-Gaz / Grenoble – Chambéry ».

La ligne en « Y » Lyon-Grenoble-Chambéry



UNE LIGNE MALADE

CADENCEMENT ET FRÉQUENTATION

Le cadencement mis en place en 2007 a été vécu par les voyageurs de la ligne comme la solution idéale pour leur permettre de rejoindre leurs lieux de travail et notamment les centres-villes de Lyon, Grenoble et Chambéry.

De ce fait la fréquentation a explosé jusqu'en 2014 avec des augmentations de près de +10 % certaines années, jusqu'à 7,3 millions de voyages/an.

QUALITÉ DE SERVICE

Malheureusement, les voyageurs dont 85 % sont des pendulaires abonnés, se sont vite rendu compte que la réalité de tous les jours allait parfois être un enfer avec 5 % des trains supprimés, soit 1 train toutes les 2 semaines, et surtout une ponctualité en 2010 de 60 % sur l'axe Lyon/Chambéry et 70 % sur l'axe Lyon/Grenoble, soit 3 à 4 trains en retard chaque semaine.



LIGNE MALADE

En janvier 2011, M. Guillaume Pepy confirme le ressenti des voyageurs en donnant une liste de 12 lignes malades dont la ligne Lyon/Grenoble fait partie. Pas la ligne Lyon/Chambéry qui est plus que malade...

L'audit réalisé en 2011 par la SNCF pour établir les actions à mettre en place pour améliorer la situation s'articule autour de 3 axes : l'exploitation, l'offre et l'infrastructure.

Dès 2012, la SNCF a mis en place des modifications d'exploitation en dédramatisant certaines lignes pour éviter de reporter les conséquences d'un incident survenu sur une ligne sur une autre ligne : les trains Dijon/Lyon Part-Dieu/Grenoble sont donc coupés à Lyon Part-Dieu, les trains Lyon/SAG/Chambéry/Bourg-St-Maurice ou Modane sont coupés à Chambéry ; beaucoup de trains Lyon Perrache/Grenoble sont coupés à St-André-le-Gaz.

Mais rapidement, la SNCF réduit aussi l'offre des trains du matin et du soir.

En 2014, la SNCF communique la synthèse du diagnostic de l'audit et met en évidence ce qui reste à faire :

- 1 point commun aux 3 lignes sensibles de la région Rhône-Alpes : la gare de Lyon Part-Dieu,
- et 3 points durs : le nœud ferroviaire lyonnais (NFL), St-André-le-Gaz et les trains venant de Chambéry.

La SNCF réalise actuellement des travaux d'aménagement de la gare de Lyon Part-Dieu et des travaux à St-André-le-Gaz qui auraient dû être réalisés il y a 10 ans.

LES ACTIONS DE L'ADUT AU QUOTIDIEN

Chaque jour depuis bientôt 40 ans, les membres de l'ADUT œuvrent pour améliorer les conditions de transport des voyageurs de la ligne en Y « Lyon/SAG/Grenoble – Chambéry » en interfaçant avec les autorités compétentes et la SNCF, et en défendant les voyageurs.

Depuis la fin des années 90, l'ADUT demande la réalisation de travaux sur la ligne pour améliorer la qualité de service et donc la situation des voyageurs.

RÉNOVATION MAIS PAS DE MODERNISATION

Du fait du constat réalisé en 2011, la SNCF dès 2013 a commencé la rénovation des voies et ballast (RVB) et des appareils de voies (RAV) jusqu'en 2018 afin d'éviter une dégradation supplémentaire de la situation et notamment d'imposer une réduction de la vitesse des TER et... TGV circulant sur la voie.

L'ADUT avait demandé dès 2012 qu'aux travaux de RVB et RAV soient associés des travaux de modernisation, notamment par la suppression des passages à niveau sur la ligne et l'ajout d'installation permanente de contre-sens (IPCS) pour permettre d'améliorer les circulations lorsque des trains sont en panne. Malheureusement, la réponse fut négative pour les IPCS.

PASSAGES À NIVEAU

Enfin, après plusieurs années de demandes de l'ADUT, la SNCF a supprimé un passage à niveau (PN) sur la ligne, le PN11 à St-Pierre-de-Chandieu.

Depuis plusieurs années, les dysfonctionnements des PN sont une des causes principales des retards incessants que subissent les voyageurs. Les cas d'accidents, rares heureusement, sont plus dramatiques.

L'ADUT demande la suppression de tous les PN de la ligne !

VOIE UNIQUE ST-ANDRÉ-LE-GAZ / CHAMBÉRY



La synthèse émise en 2014 par la SNCF identifie la voie unique comme une des raisons essentielles de la mauvaise qualité de

la ligne en Y. Mais rien n'est prévu par la SNCF pour améliorer la situation.

Pire, la SNCF a réduit considérablement l'offre en 2019 sous le prétexte des travaux réalisés en gare de Lyon Part-Dieu imposant aux voyageurs concernés de descendre sur les rails pour se faire entendre.

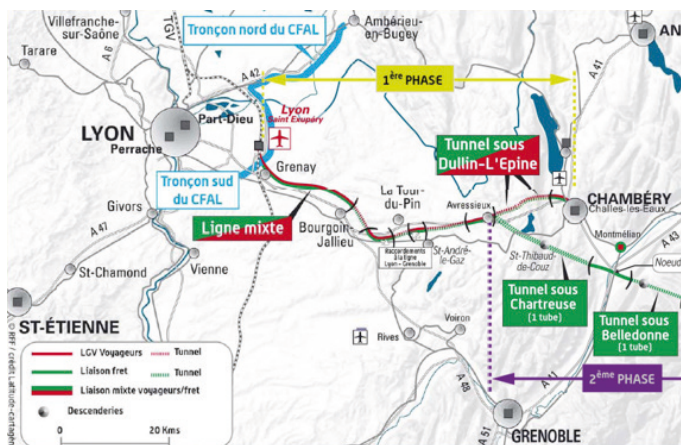
NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS

Les travaux en cours à la gare de la Part-Dieu et le plan de mobilisation visent à faciliter les déplacements à l'intérieur de la gare, l'accès aux quais et améliorer la régularité.

Mais ces travaux ne permettront pas d'augmenter le nombre de dessertes et l'augmentation des fréquences. Beaucoup de temps a été perdu alors que le doublement des voies entre St-Fons et Grenay était déjà prévu fin des années 90, avec la création de la ligne à grande vitesse Méditerranée.

Deux grands projets ferroviaires concernent la ligne en Y ont été étudiés en parallèle au projet du NFL par SNCF Réseau en vue de développer à long terme les liaisons à longue distance pour les voyageurs et le fret :

- le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) ;
- les accès alpins du tunnel Lyon-Turin qui visent notamment à améliorer la desserte de Chambéry.



Le CFAL doit être réalisé car il va contribuer à décharger le NFL en permettant le report du transport de marchandises depuis les voies actuelles vers des voies nouvelles, permettant ainsi d'assouplir le trafic ferroviaire en libérant des créneaux de circulation au profit des trains de voyageurs. De plus, cette ligne nouvelle offrirait pour les voyageurs un accès par ligne classique à la plateforme multimodale de Lyon-Saint-Exupéry, avec la possibilité d'utiliser les différents moyens de transport urbains.

DOUBLEMENT DE LA VOIE UNIQUE ST-ANDRÉ-LE-GAZ / CHAMBÉRY

Les lignes existantes d'accès aux Alpes du nord, dont la construction remonte au 19^e siècle, n'offrent pas des conditions adaptées pour le transport de marchandises et ne permettent pas de répondre à l'évolution du trafic de voyageurs. La réalisation des accès alpins qui devait permettre de développer les services régionaux à grande vitesse vers l'est de la région : Annecy, Chambéry et Grenoble étant fortement remise en cause, ces services régionaux à grande vitesse vont continuer d'ici 2050 à emprunter la voie unique entre St-André-le-Gaz et Chambéry. De ce fait, le projet NFL doit intégrer dès à présent le doublement de la voie entre St-André-le-Gaz et Chambéry.

RÉHABILITATION DE LA LIGNE BIÈVRE-VALLOIRE

Le développement des services régionaux à grande vitesse à destination de Grenoble passe par la réhabilitation de la ligne Bièvre-Valloire avec un raccordement à Beaurepaire avec la ligne à grande vitesse venant de St-Exupéry afin de :

- Relier les 2 aéroports de St-Exupéry et de St-Etienne-de-St-Geoire,
- Permettre aux TGV venant de Paris de rejoindre Grenoble sans encombre,
- Permettre des liaisons rapides entre Lyon et Grenoble,
- Soulager la voie historique des TGV et assurer une meilleure qualité de service aux TER.

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

SYNTHÈSE

L'ADUT se félicite de la mise en place du projet NFL LT bien qu'il ait dû être réalisé plus tôt, en préalable à la mise en place du cadencement.

La réalisation de cette nouvelle infrastructure vise à répondre à l'augmentation de la fréquentation. Pour répondre aux besoins des voyageurs, ce projet doit viser aussi à améliorer la qualité de service car les dysfonctionnements liés aux retards et suppressions des trains nécessitent un besoin de surcapacité qu'il est possible d'éviter en ayant une bonne qualité de service.

Ce projet doit donc intégrer **le doublement des voies entre St-Fons et St-Quentin-Fallavier** et pas uniquement jusqu'à Grenay, mais aussi **la réalisation du CFAL avec un développement de la desserte de Lyon St-Exupéry** depuis la ligne historique venant de Lyon et de Grenoble, **le doublement de la voie unique entre St-André-le-Gaz et Chambéry, la réhabilitation de la ligne Bièvre-Valloire et la suppression de tous les passages à niveau sur la ligne.**

La réalisation de cette nouvelle infrastructure doit permettre **d'augmenter l'offre** dans toutes les gares de la ligne, en augmentant aussi la plage de circulation des trains, plus tôt le matin et plus tard le soir, afin de répondre à la demande des voyageurs à cette échéance et ainsi leur éviter de prendre des automobiles, thermique ou électrique, pour se rendre dans les villes Lyon, Grenoble et Chambéry.

Le projet d'offres doit être plus ambitieux et être accompagné par **l'achat de plus de trains par la région AURA** afin de répondre à la demande.

De même, avant d'envisager une augmentation du nombre de voies à Lyon Part-Dieu, SNCF Réseau doit intégrer dans son projet **le rabattement de trains sur la gare de St-Exupéry et sur les gares de périphérie de l'agglomération lyonnaise**, comme Vénissieux en ce qui concerne la ligne en Y.

CONCLUSION

Le projet présenté est essentiel pour augmenter l'offre et améliorer la régularité et enfin guérir cette ligne qualifiée de « malade » par M. Pepy en janvier 2011.

Le passage à 4 voies de la section St Fons – St-Quentin-Fallavier est la priorité.

Complété par la réalisation des points cités dans la synthèse, ce projet quand il aboutira, contribuera à donner un grand souffle à la ligne en Y et à ses voyageurs dès la 2^e moitié du XXI^e siècle.

Mais d'ici là, il faut que la SNCF et la région AURA mettent en œuvre dès à présent des actions concrètes dans le plan de mobilisation pour améliorer la vie des voyageurs pour les années 2020 à 2040, en y intégrant les accès PMR car depuis janvier 2015, **les établissements recevant du public** sont tenus d'être **accessibles** à tous notamment aux personnes handicapées et c'est loin d'être le cas des gares ferroviaires et des trains.