



## MOBILITÉ

### Des propositions concrètes pour améliorer la ligne Paray-le-Monial - Lyon

Traversées par la ligne TER Lyon – Paray-le-Monial, les Communautés de Communes Le Grand Charolais, Brionnais Sud Bourgogne, Beaujolais-Pierres-Dorées et la Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien ont cofinancé une étude de mobilité sur les attentes des habitants et le potentiel de développement de la ligne. Une première étape pour contribuer à l'amélioration de l'offre de transport ferroviaire et répondre ainsi aux enjeux économiques, démographiques et touristiques de ces 4 territoires qui regroupent 165 000 habitants et 51 000 emplois.

Un éclairage particulièrement bienvenu pour comprendre l'importance de cette ligne TER, alors que son exploitation fait actuellement l'objet d'une mise en concurrence.

L'objectif : dépasser les frontières territoriales et réunir des données concrètes et nouvelles en vue d'une collaboration avec l'ensemble des acteurs de la mobilité, notamment les autorités organisatrices de la mobilité à l'échelle régionale (Régions Bourgogne-Franche-Comté et Auvergne-Rhône-Alpes).

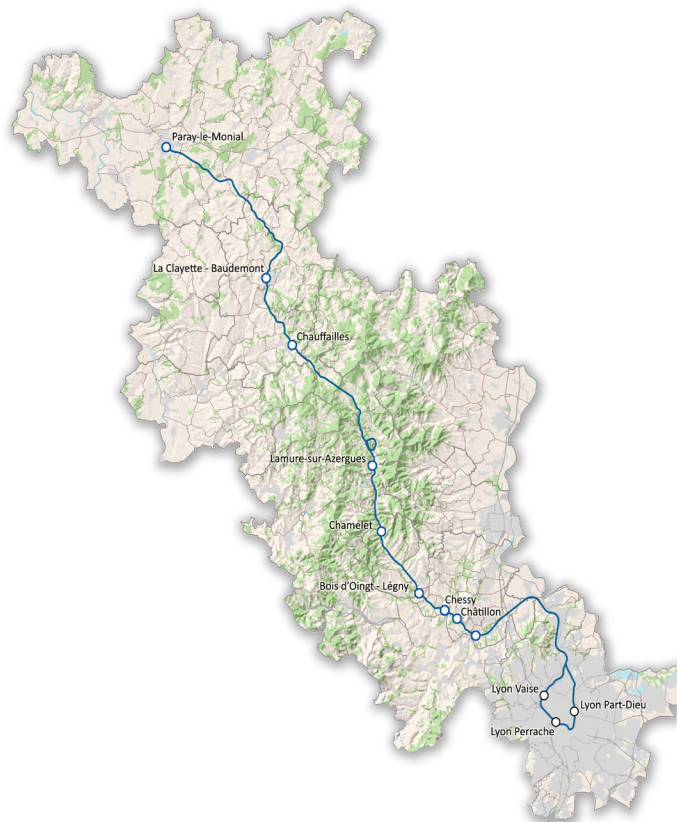
#### Les enseignements de l'étude : Une offre TER au fort potentiel mais encore insuffisante aujourd'hui

##### Usagers et non-usagers, des attentes communes

Cette ligne TER, qui dessert 9 gares entre Paray-le-Monial et Lozanne en 1h42, possède le plus long tronçon en sens unique de France (90km), ce qui ne permet pas aux trains de se croiser, limite la fréquence des trains et engendre de récurrents problèmes de ponctualité et d'annulation.

Avec seulement 4 allers-retours directs par jour, la ligne TER manque de fréquence et de régularité pour répondre aux besoins de déplacements des habitants des quatre communautés de communes :

- 72% des usagers souhaitent une augmentation des fréquences.
- Parmi ceux qui ont cessé d'utiliser les TER, 88% se sont tournés vers la voiture par faute de régularité.
- 95% des répondants utiliseraient davantage le TER avec une offre adaptée et un renfort de fréquence dans le sens Lyon - Paray-le-Monial.



#### Un fort potentiel de fréquentation

Certains territoires observent un phénomène d'exode urbain qui se traduit par une augmentation de la démographie le long de la Vallée de l'Azergues. La ligne TER a d'ailleurs récemment vu arriver de nouveaux voyageurs : en effet, 1 usager sur 8 utilise la ligne depuis moins d'un an et 1 usager sur 3 depuis moins de 2 ans.

L'inflation et la hausse du carburant ont déjà conduit 32% de nouveaux usagers à se tourner vers le train. 85% des non-usagers considèrent, quant à eux, que le prix de l'essence pourrait les amener aussi à abandonner la voiture. L'actuel déploiement de la Zone à Faible Emission (ZFE) sur la Métropole de Lyon nécessite d'apporter des solutions viables en alternative à la voiture individuelle. Une offre ferroviaire adaptée et fiable, représenterait une solution concurrentielle pour beaucoup d'habitants, notamment pour leur déplacements domicile-travail.

## Des analyses prospectives positives à horizon 2035

L'étude montre que l'amélioration de l'offre ferroviaire (en passant de 4 à 10 aller-retours directs par jour) conduirait à une forte croissance de fréquentation de la ligne de l'ordre de 170%.

La hausse de fréquentation porterait dans un premier temps sur les déplacements en lien avec Lyon, puis sur ceux entre les collectivités territoriales. En proportion, les hausses de fréquentation les plus importantes se situeraient au niveau des gares du Bois d'Oingt-Légnay, de Chessy-les-Mines et de Châtillon-d'Azergues, lesquelles bénéficieraient le plus des effets de reports depuis les lignes voisines ainsi que depuis la gare de Lozanne.

« Après une première intervention des Régions dans le cadre des Contrats de plan Etat-Région (CPER) 2015-2020, nous souhaitons poursuivre la réflexion avec elles pour répondre aux réelles attentes de nos habitants et entreprises. Confrontés quotidiennement aux suppressions et aux retards de train, nos usagers se tournent naturellement vers d'autres lignes ou vers la voiture individuelle pour leurs déplacements domicile-travail. Une récente étude\* montre que 86% des automobilistes jugent son coût prohibitif et 73% pensent qu'il faut réduire son utilisation pour lutter contre le changement climatique. Cependant, la réduction de l'usage de la voiture est freinée par la faiblesse des alternatives.

Par ailleurs l'Etude de Mobilité TER Paray-le-Monial - Lyon a indiqué que ses usagers actuels étaient pour plus de la moitié de nouveaux usagers de moins de 2 ans, souhaitant une densification des fréquences.

Nous espérons que les négociations sur les volets « Mobilité » des CPER favoriseront les échanges pour proposer des solutions concrètes et pérennes pour l'amélioration de la ligne Paray-le-Monial-Lyon, notamment sur la densification des aller-retours. »

M. Daniel Pomeret, Président de la Communauté de Communes Beaujolais-Pierres-Dorées, M. Patrice Verchère, Président de la Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien, M. Bernard Grisard, Vice-Président en charge de la mobilité de la Communauté de Communes Brionnais Sud Bourgogne, M. Patrick Bouillon, Vice-Président en charge de la mobilité de la Communauté de Communes Le Grand Charolais.

\*Etude Ipsos sur la mobilité des Français en région, publiée le 27 septembre 2023

## Des solutions concrètes pour renforcer la ligne TER et favoriser l'intermodalité et l'interconnexion

L'étude propose également des scénarios aboutis pour permettre, avec ou sans investissement, d'améliorer l'offre de la ligne :

- Améliorer la fréquence et la régularité de la ligne avec l'équipement actuel par l'ajout de 2 aller-retours vers Paray-le-Monial.

- Répondre à tous les besoins identifiés par l'enquête par des aménagements. La création d'une voie de croisement sur le secteur de Chauffailles et la présence d'agents de circulation à Lamure-sur-Azergues et à Chauffailles permettraient de réaliser 6 aller-retours supplémentaires dont 1 en période de pointe en direction de Paray-le-Monial.

- Améliorer l'accessibilité en gare et l'intermodalité : augmenter les capacités de stationnement de vélos et de voitures, structurer les opportunités de correspondances entre autocars et TER, améliorer les cheminements cyclistes et piétons, installer des bornes TER...

- Renforcer l'attractivité des pôles multimodaux que sont les gares de Paray-le-Monial et Lozanne et conforter l'interconnexion avec les autres lignes (Dijon, Nevers, Moulins, Roanne).

Pour retrouver les résultats de l'étude de mobilité réalisée par le cabinet Odace Expertise de janvier à mai 2023 c'est [ICI](#)

### La ligne Paray-le-Monial - Lyon, un peu d'histoire

Bien que tardif (ouverture de la ligne entre 1895 et 1900), c'est un axe important qui permettait à l'origine de désenclaver le Charolais-Brionnais, d'ouvrir un accès direct à l'agglomération lyonnaise et de décharger la ligne « impériale », de Paris à Lyon, via Dijon, Chalon-sur-Saône et Mâcon.

La ligne permettait notamment l'ouverture de nouveaux marchés pour la vente des bovins gras de race bovine charolaise, dont l'élevage se développe dans le Charolais-Brionnais dès le XVIIIe siècle.

Initialement conçue pour desservir l'ouest et le sud de la région lyonnaise, la ligne permet via Lozanne de se rendre dans les gares lyonnaises de Vaise, de Part-Dieu et de Perrache. L'électrification de l'axe Paris-Marseille ainsi que de la région lyonnaise a provoqué le déclin du trafic fret sur la ligne Paray-Lozanne. Aujourd'hui, la ligne est réservée au transport de voyageurs (travailleurs, étudiants, touristes...) qui utilisent le train quotidiennement pour leur déplacements personnels et professionnels.