

# LA LIGNE TER RELIANT PARAY-LE-MONIAL À LYON,

COLONNE VERTÉBRALE DE  
TERRITOIRES AUX MULTIPLES ATOUTS



## PLUS D'UN SIÈCLE D'HISTOIRE

Mise en service entre 1895 et 1900, la ligne ferroviaire reliant Paray-le-Monial à Lyon était composée de deux voies et permettait historiquement un important transit de trains de marchandises. Le déclin de l'activité de marchandises et l'électrification de la ligne Paris - Lyon - Marseille, ont conduit à la dépose de la deuxième voie en 1995, puis à l'arrêt des circulations de fret ferroviaire au début des années 2000.

Seule offre de transport en commun entre Lyon et les communes desservies, la ligne est aujourd'hui empruntée quotidiennement par des TER allant jusqu'à Nevers et Tours.

## QUELQUES ÉLÉMENTS CLÉS

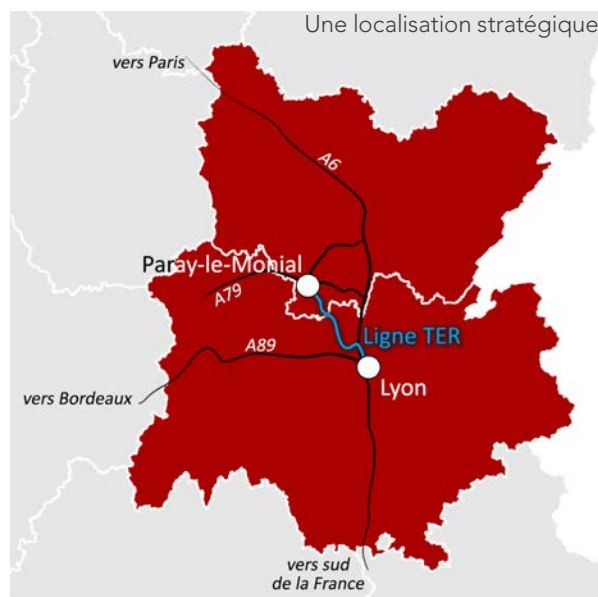
**5 INTERCOMMUNALITÉS DESSERVIES**  
Des flux sont toutefois observés en lien avec 5 autres intercommunalités voisines

**12 GARES DESSERVIES**  
Dont 3 gares de la métropole lyonnaise

**8 CIRCULATIONS TER QUOTIDIENNES**  
Correspondant à 4 allers-retours par jour entre Paray-le-Monial et Lyon

**165 000 HABITANTS**  
au sein des intercommunalités desservies (hors Grand Lyon)

**51 000 EMPLOIS**  
au sein des intercommunalités desservies (hors Grand Lyon)



## DE LA NÉCESSITÉ D'UNE ÉTUDE

Aujourd'hui, la ligne n'est empruntée que par quatre allers-retours quotidiens. De plus, ces trains sont positionnés quasi-exclusivement en heure de pointe, et orientés dans un seul sens de circulation, de telle sorte qu'il n'est pas possible d'effectuer un aller-retour depuis Lyon vers Paray-le-Monial dans la journée.

Un tel niveau de service TER traduit une sous-utilisation du matériel roulant dédié à la ligne ainsi que de l'infrastructure ferroviaire, équipement pourtant majeur pour le maintien et le développement des dynamiques socio-économiques des territoires desservis.

L'insuffisance de l'offre ferroviaire et une qualité de service peu satisfaisante (une des lignes présentant le plus fort taux d'irrégularité de la région Auvergne - Rhône-Alpes) ont conduit les intercommunalités à engager une étude permettant de disposer d'une vision précise de l'utilisation actuelle de la ligne, mais aussi de son potentiel d'utilisation, dans une hypothèse de développement et d'amélioration de l'offre de service TER.



# DES TERRITOIRES AUX CARACTÉRISTIQUES EXCEPTIONNELLES



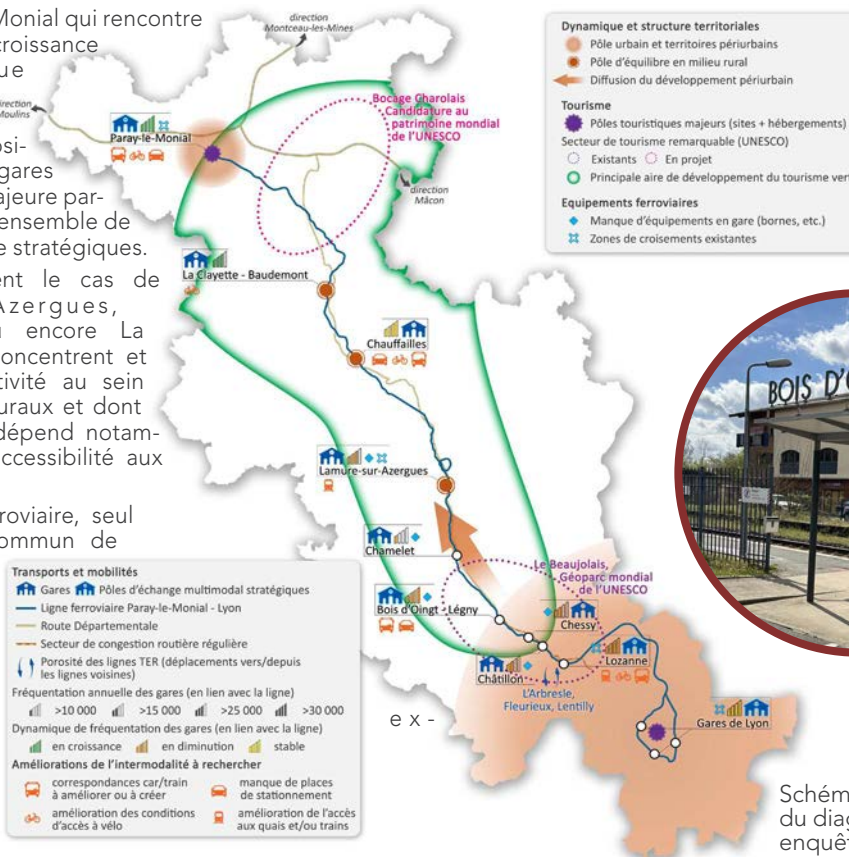
## ENTRE PÉRIURBAIN DYNAMIQUE ET DÉVELOPPEMENT LOCAL EN MILIEU RURAL

Près de la moitié des gares de la ligne desservent un territoire périurbain bénéficiant d'un très fort dynamisme tant démographique qu'économique (de Lozanne au Val d'Oingt), dynamique qui devrait s'étendre à l'avenir sur un territoire plus vaste allant jusqu'à Lamure-sur-Azergues.

Outre Paray-le-Monial qui rencontre également une croissance démographique et profite d'une dynamique économique positive, les autres gares desservent la majeure partie du temps un ensemble de pôles d'équilibre stratégiques.

C'est notamment le cas de Lamure-sur-Azergues, Chauffailles ou encore La Clayette qui concentrent et structurent l'activité au sein des territoires ruraux et dont le dynamisme dépend notamment de leur accessibilité aux autres espaces.

La desserte ferroviaire, seul transport en commun de moyenne à longue distance sur ce secteur, constitue un atout majeur contribuant à plier le développement et le dynamisme de ces communes.



## UN DÉVELOPPEMENT OU UN MAINTIEN DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

L'activité économique au sein des territoires desservis par la ligne présente une globalement bonne résilience aux aléas.

Cela se caractérise notamment par une croissance globale du nombre d'entreprises, un maintien des grands groupes implantés, mais aussi un taux de chômage moindre que sur les territoires voisins ou

qu'à l'échelle des départements auxquels ils appartiennent ainsi que des perspectives de recrutements plutôt favorables sur le territoire.



Schéma de synthèse du diagnostic et des enquêtes

## UN TOURISME D'EXCEPTION

L'ensemble des territoires desservis se caractérise également par la présence de nombreux sites touristiques remarquables, notamment le Beaujolais, classé Géoparc UNESCO, mais aussi le bocage charolais, candidat au patrimoine mondial de l'UNESCO ou encore la commune de Paray-le-Monial qui concentre un nombre important de sites touristiques et d'événements de rayonnement national, voire international.

A cela s'ajoutent également un important tourisme culturel (sites remarquables, villages classés) ainsi qu'un tourisme vert et itinérant (eurovéloroute, canal...).

## TRANSPORTS ET MOBILITÉS

La desserte TER constitue un outil puissant de développement du territoire. Pour autant, la faiblesse de l'offre ferroviaire (4 TER par jour et par sens, impossibilité d'effectuer un aller-retour dans la journée dans le sens vers Paray-le-Monial) et le faible équipement des gares (absence de guichets ou de bornes dans de nombreuses gares, difficultés d'accès aux trains dans certaines) génèrent des reports de gare pour nombre d'usagers du secteur de l'Azergue qui se reportent sur Lozanne,

laquelle bénéficie d'une desserte bien supérieure en termes de trains permettant de rejoindre la métropole lyonnaise.

Cela conduit également à des reports de lignes, avec des usagers ralliant les gares de la vallée de la Saône ou encore du Pays de l'Arbresle afin de bénéficier d'un niveau d'offre ferroviaire répondant davantage à leurs besoins de déplacements.

Parallèlement, le secteur de l'Azergue connaît un phénomène de congestion routière croissante, les habitants privilégiant bien souvent la voiture pour leurs déplacements.

Il existe aujourd'hui une réelle marge d'amélioration des déplacements pour mieux répondre aux besoins des usagers. En effet, une offre TER plus adaptée entre Paray-le-Monial et Lyon pourrait favoriser les déplacements en train, mais aussi faciliter le quotidien des usagers actuels, notamment de ceux qui se reportent sur les gares ou les lignes voisines, faute d'une offre ferroviaire adaptée sur la ligne reliant Paray-le-Monial à Lyon.

# L'EXPRESSION DES HABITANTS - RETOURS D'ENQUÊTES

Une campagne d'enquêtes conduite sur une période de **38 jours** a permis de recueillir les attentes et les besoins de près de **2 400 habitants** du territoire desservi par la ligne (usagers comme non-usagers).

*La participation représente près de 3% de la population vivant proche de la ligne, ce qui témoigne de l'importance de cette ligne pour l'ensemble des populations qu'elle dessert.*



**38% DE DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN**

particulièrement sur le secteur Rhodanien

## MOTIFS DES DÉPLACEMENTS

Les déplacements depuis les gares bourguignonnes de la ligne sont majoritairement occasionnels (personnels comme professionnels), tandis que ceux depuis les gares de l'Azergue sont en majeure partie des déplacements domicile-travail ou domicile-étude.



**1 USAGER SUR 8 EMPRUNTE LA LIGNE DEPUIS MOINS DE 1 AN**

et 1 usager sur 3 depuis moins de 2 ans.

## UNE LIGNE ATTRACTIVE

31% des usagers interrogés indiquent n'emprunter la ligne que depuis moins de 2 ans. Cette tendance à l'usage du TER traduit notamment une plus forte sensibilité aux sujets environnementaux, mais s'explique également par l'implantation de nouveaux habitants sur le territoire, notamment depuis la crise COVID.



**68% D'ACCÈS AUX GARES EN VOITURE**

en stationnement ou en dépose minute

## MODES D'ACCÈS ET DE DIFFUSION AUX GARES

Plus des 2/3 des usagers indiquent se rendre à la gare en voiture (stationnés ou déposés). 32% à l'inverse privilégient les modes doux ou les transports collectifs. Il ne sont que 9% à utiliser la voiture depuis leur gare d'arrivée, ce qui s'explique par des flux majoritairement à destination de la métropole lyonnaise.



**82% DE FLUX À DESTINATION DE LYON**

pour seulement 9% des départs depuis Lyon

## RÉPARTITION DES FLUX ENQUÊTÉS

Les usagers enquêtés réalisent très majoritairement des déplacements vers Lyon, ce qui peut s'expliquer en grande partie par la structure actuelle de l'offre ferroviaire (orientée vers Lyon en période de pointe). 83% des flux au départ de Lyon sont à destination des gares bourguignonnes.



**72% POUR D'AVANTAGE DE FRÉQUENCES TER**

la régularité arrive en 2e position des souhaits

## LES AMÉLIORATIONS LES PLUS ATTENDUES

Les enquêtes ont démontré une hiérarchisation très nette des attentes de la population avec, en priorité, un souhait d'augmenter la fréquence des TER, puis d'améliorer la régularité. Les circulations les plus attendues portent sur un renfort des périodes de pointe (vers Lyon le matin et vers Paray-le-Monial le soir).



**40% ATTENDENT UNE AMÉLIORATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS**

parmi les non-usagers

## AMÉLIORATIONS SUR LES MODES DE RABATTEMENT

Les non-usagers attendent prioritairement une amélioration d'offre de transports en commun pour rallier la gare la plus proche. 35% souhaitent davantage de places de stationnement et 16% une amélioration des déplacements à vélo (principalement des aménagements de voies cyclables). *Ceux-ci sont majoritairement situés sur le secteur entre Lozanne, Chazay-d'Azergues et Civrieux-d'Azergues*



**88% DE CEUX QUI ONT CESSÉ D'UTILISER LE TER PRIVILÉGIENT LA VOITURE**

9% utilisent le train depuis une autre ligne



**95% UTILISERAIENT (DAVANTAGE) LE TER AVEC UNE OFFRE ADAPTÉE**

83% également le week-end



Affiche de communication autour de l'enquête



*La capacité des trains (manque de places assises) et le tarif ferroviaire sont deux aspects régulièrement cités comme limitant l'usage du TER par les habitants.*

# UNE INFRASTRUCTURE POUVANT ÊTRE DAVANTAGE EXPLOITÉE

## CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE D'EXPLOITATION

Une **sous-utilisation de la ligne** et des trains qui lui sont dédiés.

**i** *seulement 22% d'utilisation du matériel roulant en 2023*

*+2 AR quotidien possible avec le niveau d'équipement actuel de la ligne, ce qui permettrait déjà la réalisation d'un aller-retour dans la journée dans le sens vers Paray-le-Monial.*

Cette étude a également permis de déterminer les **aménagements et évolutions stratégiques** nécessaires afin de permettre une amélioration de l'offre ferroviaire permettant de répondre au mieux aux principales attentes exprimées par les usagers et habitants.

*Création d'un croisement au niveau de la gare de Chauffailles et ajout d'un agent de circulation au poste de Lamure-sur-Azergues le matin.*

**i** *possibilité d'une utilisation à 69% du matériel roulant*

*Possibilité de passer de 4 à 10 allers-retours par jour, et d'ajouter un 11<sup>e</sup> aller-retour entre Lyon et Lozanne.*

L'augmentation de l'offre ferroviaire pourrait permettre un allègement ou une réaffectation de près de **10 circulations de cars** quotidiennes.

## POINT SUR LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

L'intermodalité au niveau des gares nécessiterait l'installation de **bornes TER** dans chacune des gares desservies et, d'une manière générale un développement et une plus grande flexibilité du fonctionnement des consignes à vélos, pour favoriser le **développement des modes doux**. Il serait également souhaitable de favoriser les emplacements de parking pour covoitureurs, dépose-minute et, éventuellement, taxis.

Enfin, l'étude a trouvé des opportunités à **améliorer les horaires de passage de certains cars** afin de permettre des correspondances avec les TER, notamment au niveau de Chauffailles, du Bois d'Oingt et de Lozanne, des gares constituant naturellement des **pôles d'échanges multimodaux stratégiques**.

# UN POTENTIEL DE FRÉQUENTATION DE LA LIGNE IMPORTANT

## CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE DE TRAFICS

L'amélioration de l'offre de déplacements (+135% en moyenne globale) permettrait une augmentation de la fréquentation de la ligne de l'ordre de **+170%**.

Le niveau de fréquentation moyen des trains passerait de **81 à 89** voyageurs par train en moyenne.

La hausse de fréquentation porterait en premier lieu sur les déplacements en lien avec Lyon, puis, sur ceux entre EPCI.

Les principaux déplacements entre intercommunalité s'effectueraient entre le Charolais et le Brionnais, ainsi qu'entre le Brionnais et le Beaujolais.

En proportion, les hausses de fréquentation les plus importantes se situeraient au niveau des gares du Bois d'Oingt-Légny, de Chessy et de Châtillon-d'Azergues, lesquelles bénéficieraient le plus des effets de reports depuis les lignes voisines ainsi que depuis la gare de Lozanne.

*Les indicateurs synthétiques issus des analyses attestent a priori de la pertinence de l'offre envisagée, au regard de la demande potentielle.*

**i** *le ratio du nombre de voyageurs.km supplémentaires ramené au nombre de trains.km supplémentaires permet une première appréciation de la pertinence économique de l'offre mise en place.*

## PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

Il semble possible d'améliorer l'offre ferroviaire **sans investissement**. Toutefois, cette amélioration ne permettrait pas de bien répondre à l'ensemble des besoins exprimés par les habitants et les usagers actuels.

L'étude a démontré qu'une augmentation sensible de l'offre ferroviaire, répondant aux attentes des populations desservies, se traduirait par une **forte croissance de la fréquentation**.

Pour autant, l'atteinte d'un tel niveau d'utilisation de la ligne nécessiterait des **mesures d'accompagnement** notamment au niveau des **pôles d'échanges multimodaux** que constituent les gares ; efforts passant par un développement de l'intermodalité et des équipements : possibilité d'acheter des titres de transport, facilitation des déplacements en modes doux sur certains secteurs, meilleure articulation des correspondances possibles entre trains et cars dans certaines gares, meilleure accessibilité des quais et des trains.

Les conclusions de l'étude tendent à démontrer une **pertinence de l'amélioration de l'offre** ferroviaire en phase d'exploitation. Elles sont donc **très encourageantes** et invitent à pousser la réflexion plus loin dans le cadre d'une analyse intégrant les coûts d'investissement nécessaires et vérifiant les possibilités d'insertion des TER dans le noeud ferroviaire lyonnais.