



# LES AMENAGEMENTS DE LONG TERME DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS



**PRESENTATION DU PROJET**  
**Réunion publique à Ambérieu-en-Bugey**  
**13 Juin 2019**





# Un effort sans précédent

## Principaux travaux en cours

### Investissements nationaux (maintenance)

2000  
1 Md €/an



2019  
2,8 Md €/an



2022  
3,2 Md €/an

#### 2018 :

- La Valbonne : suppression du PN 20

#### 2019-2020 :

- Balan : étude suppression du PN19 et ouvrage de rétablissement

#### 2020-2021 :

- Ambérieu : études pour suppression PN34 et ouvrage de rétablissement
- Ambérieu : accès PMR (quais + 2 ascenseurs).

#### 2022 – 2025

- Meximieux : études accessibilité PMR + sécurisation traversée piétonne.

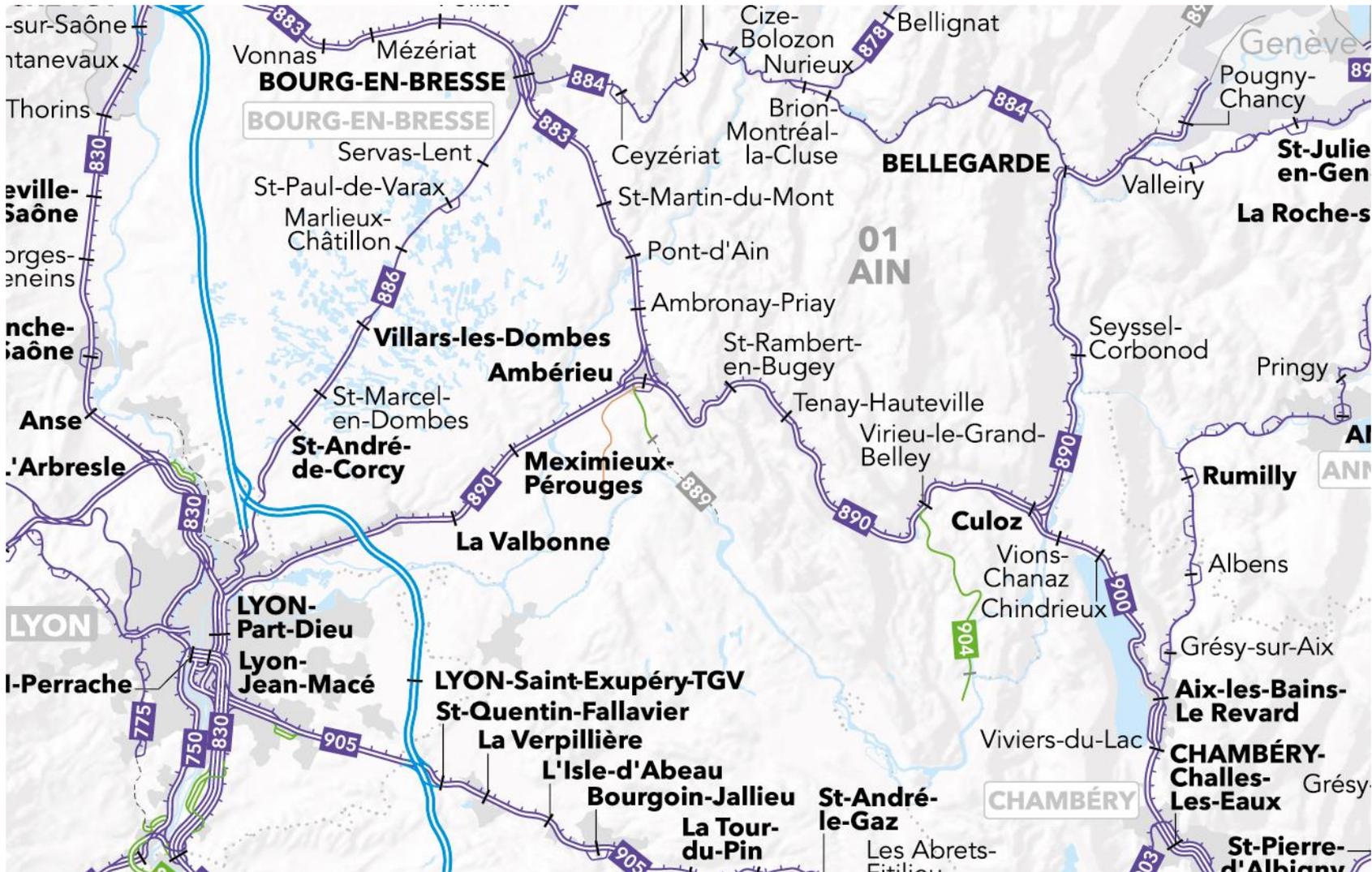
**Le contexte territorial et ferroviaire**

**Le projet NFL Long Terme**

**Les éclairages complémentaires pour le débat**

# Le contexte territorial et ferroviaire

# Le réseau ferré



# Un nœud complexe et congestionné

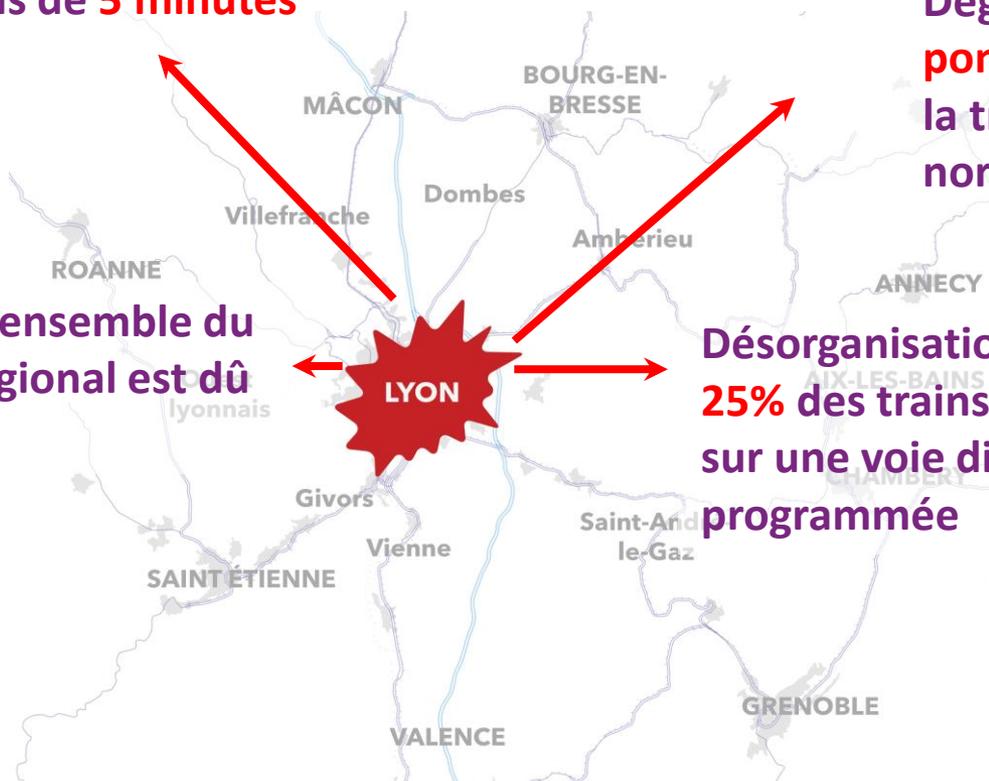
Le moindre incident a des fortes répercussions

1 train sur 5 avec plus de 5 minutes de retard

1/3 des retards sur l'ensemble du réseau ferroviaire régional est dû au nœud lyonnais

Dégradation de 16% de la ponctualité des TGV dans la traversée de Lyon (sens nord-sud)

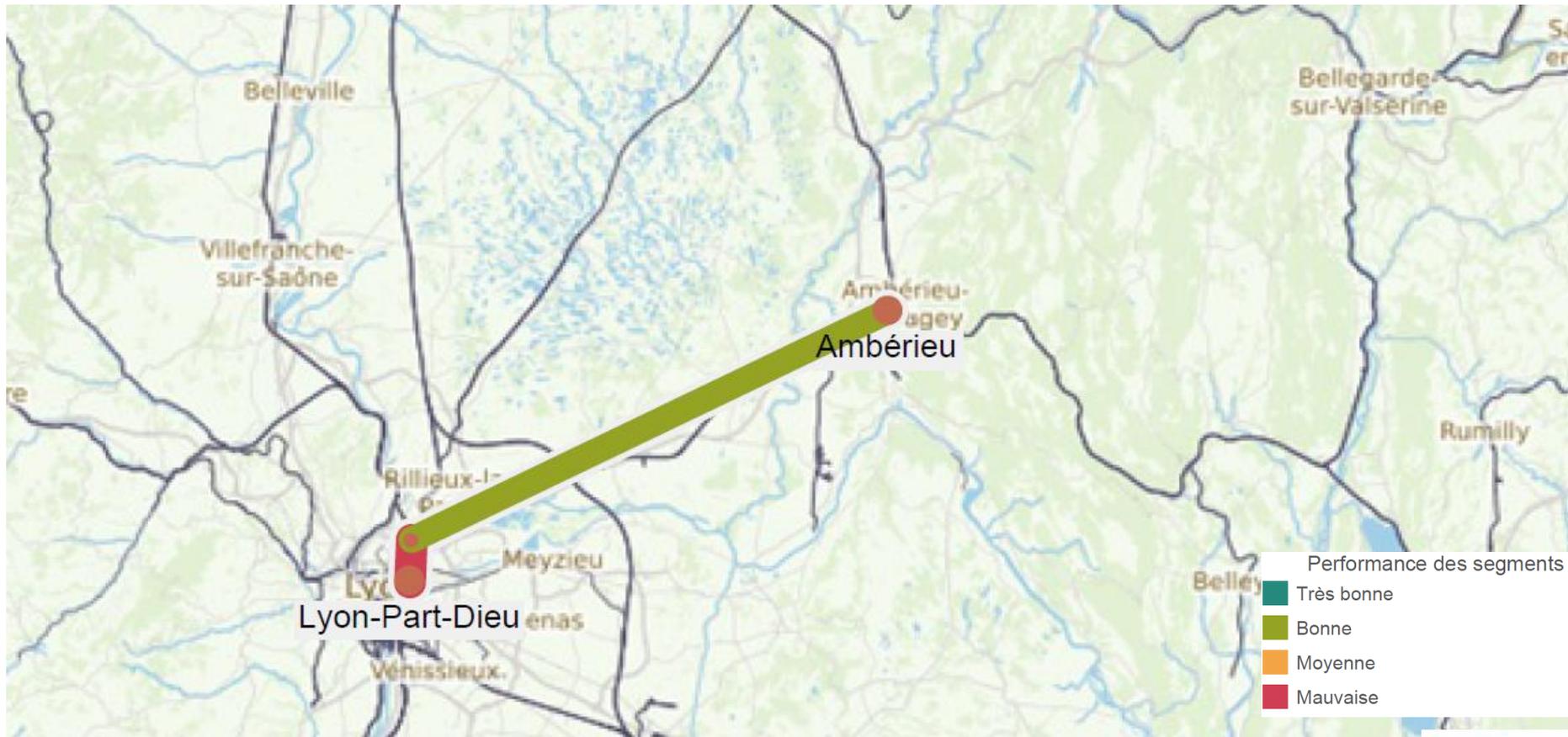
Désorganisation des circulations : 25% des trains reçus à Part-Dieu sur une voie différente de celle programmée



Il n'est plus possible d'insérer de train supplémentaire à l'heure de pointe dans le nœud lyonnais

# Origine des pertes de temps 2018

## TER



# Plan de Mobilisation en cours

**Travaux  
en cours**



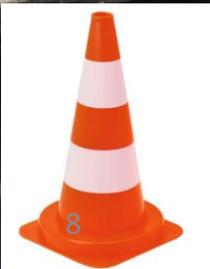
**15 À 20 % DE RETARD  
EN MOINS**



**+ DE CONFORT  
ET DE SÉCURITÉ**  
EN GARE DE LYON-PART-DIEU

**RETOUR A UN  
SYSTÈME FIABLE**

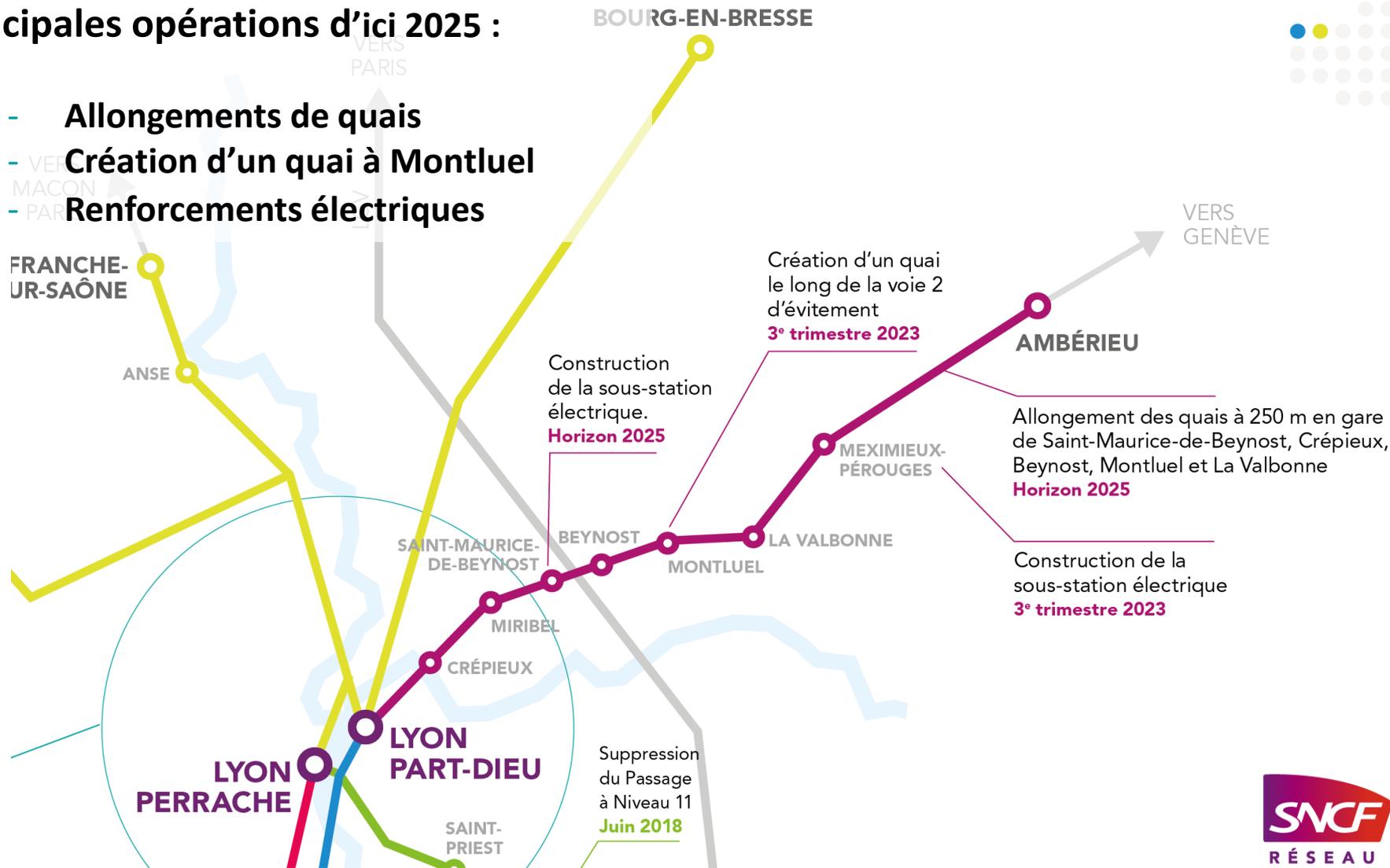
**500 M€  
d'investissement  
CPER 2015-2025**



# Actions du Plan de Mobilisation sur l'axe Lyon Ambérieu

## Principales opérations d'ici 2025 :

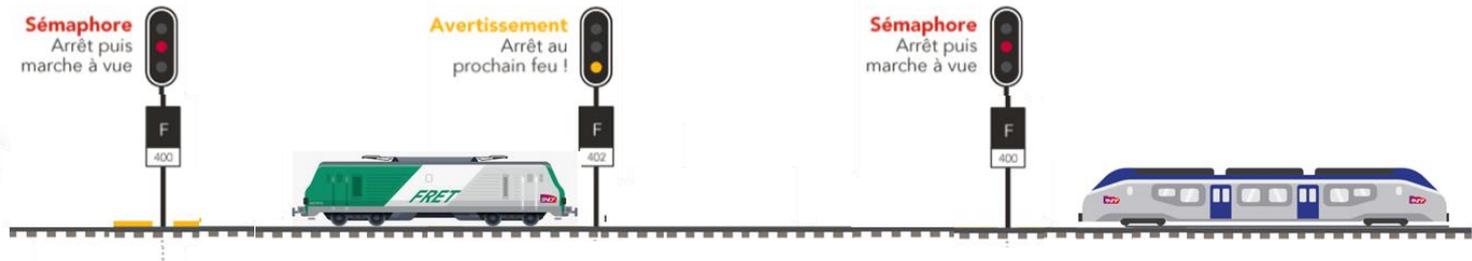
- Allongements de quais
- Création d'un quai à Montluel
- Renforcements électriques



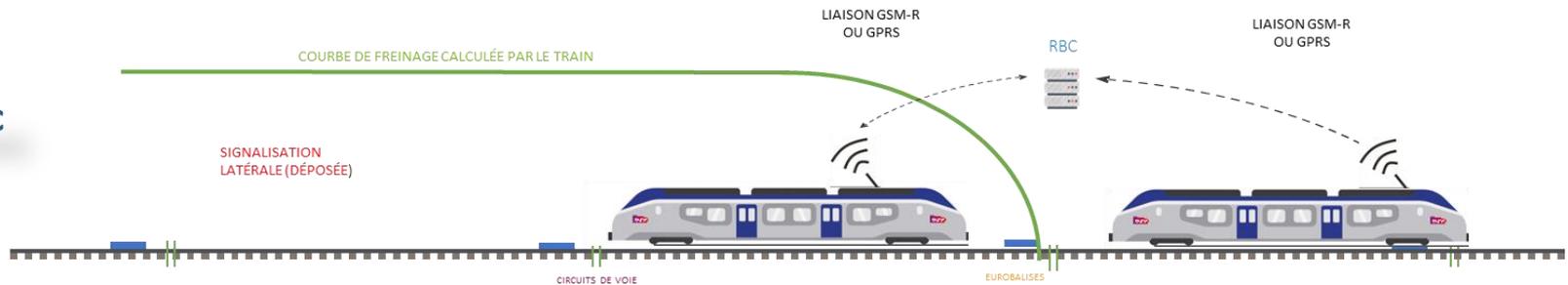
# Nouveau système de signalisation ERTMS

Aujourd'hui : l'espacement entre 2 trains est fixe et calculé pour les trains ayant les moins bonnes performances

Aujourd'hui



Demain avec  
ERTMS

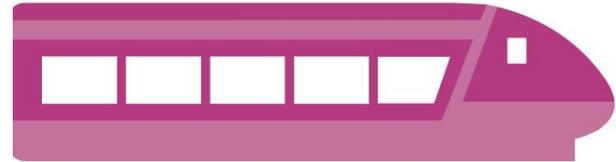


Demain : l'espacement est réduit car adapté à la capacité de freinage de chaque train → Permet de tirer le meilleur parti du réseau

# Le projet NFL Long Terme pour répondre aux besoins de déplacements de demain

# Les objectifs du projet NFL LT

→ Répondre aux besoins de transports durables du quotidien



2 fois plus de périurbains

→ Conforter le nœud lyonnais comme hub ferroviaire d'importance nationale et internationale



2 fois plus de TGV

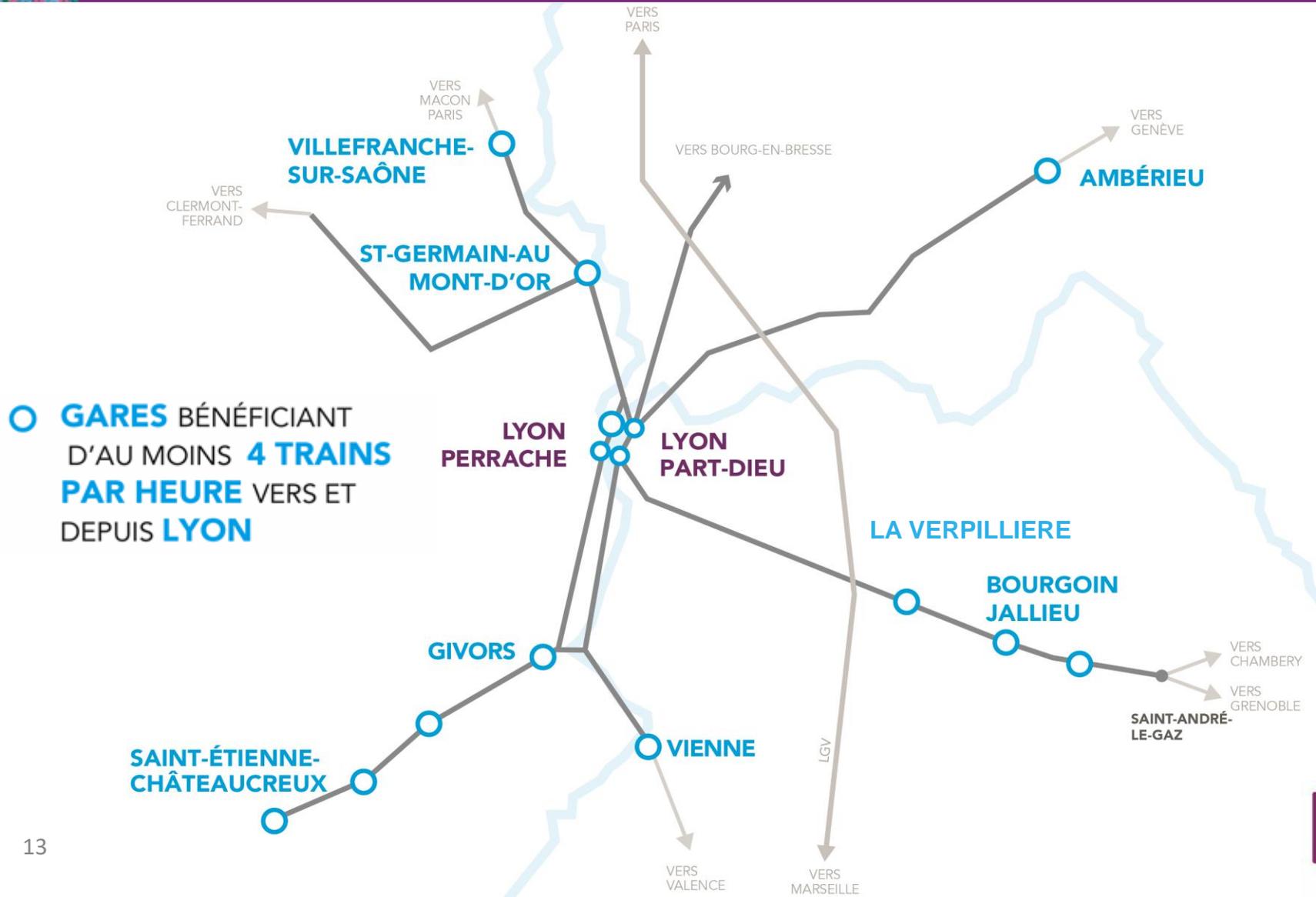
→ Mettre en place les conditions de développement du fret ferroviaire



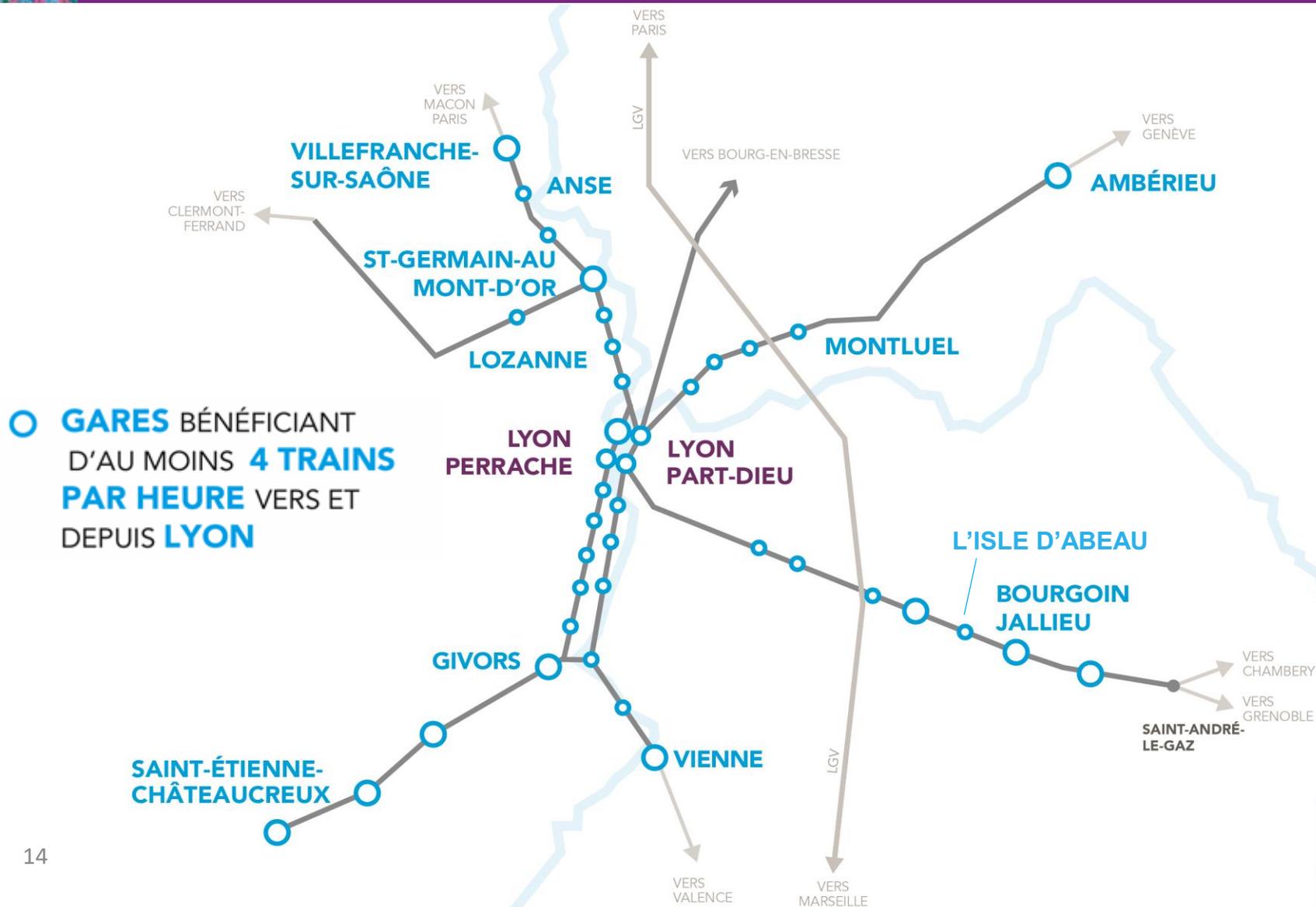
2 fois plus de fret

Avec un doublement de la fréquentation voyageurs à l'horizon 2050

# Gares périurbaines desservies par au moins 4 trains par heure en 2019



# Dessertes périurbaines au ¼ d'heure (Hypothèses long terme)

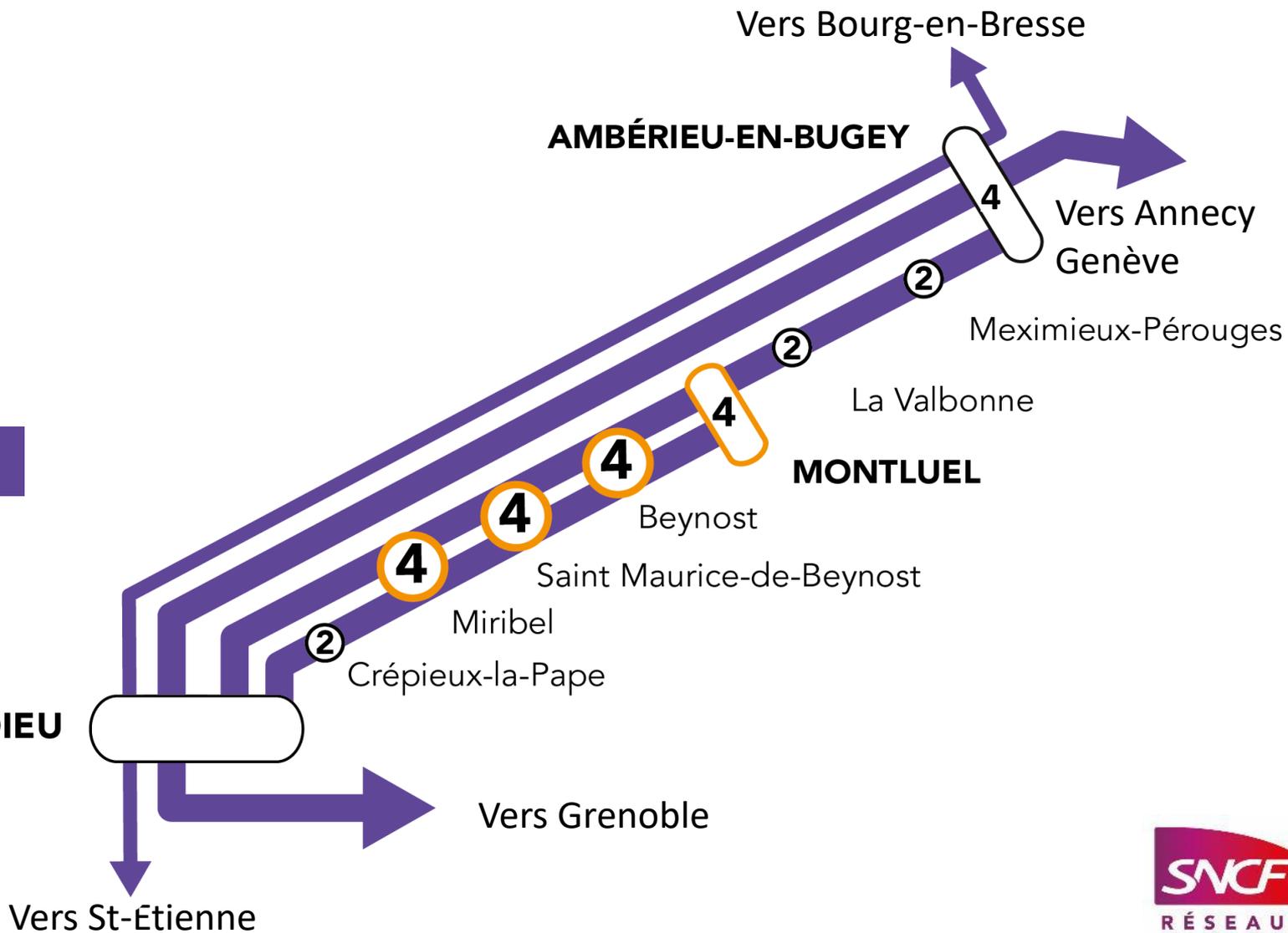


# Liaisons TER avec Lyon

## Hypothèses de long terme



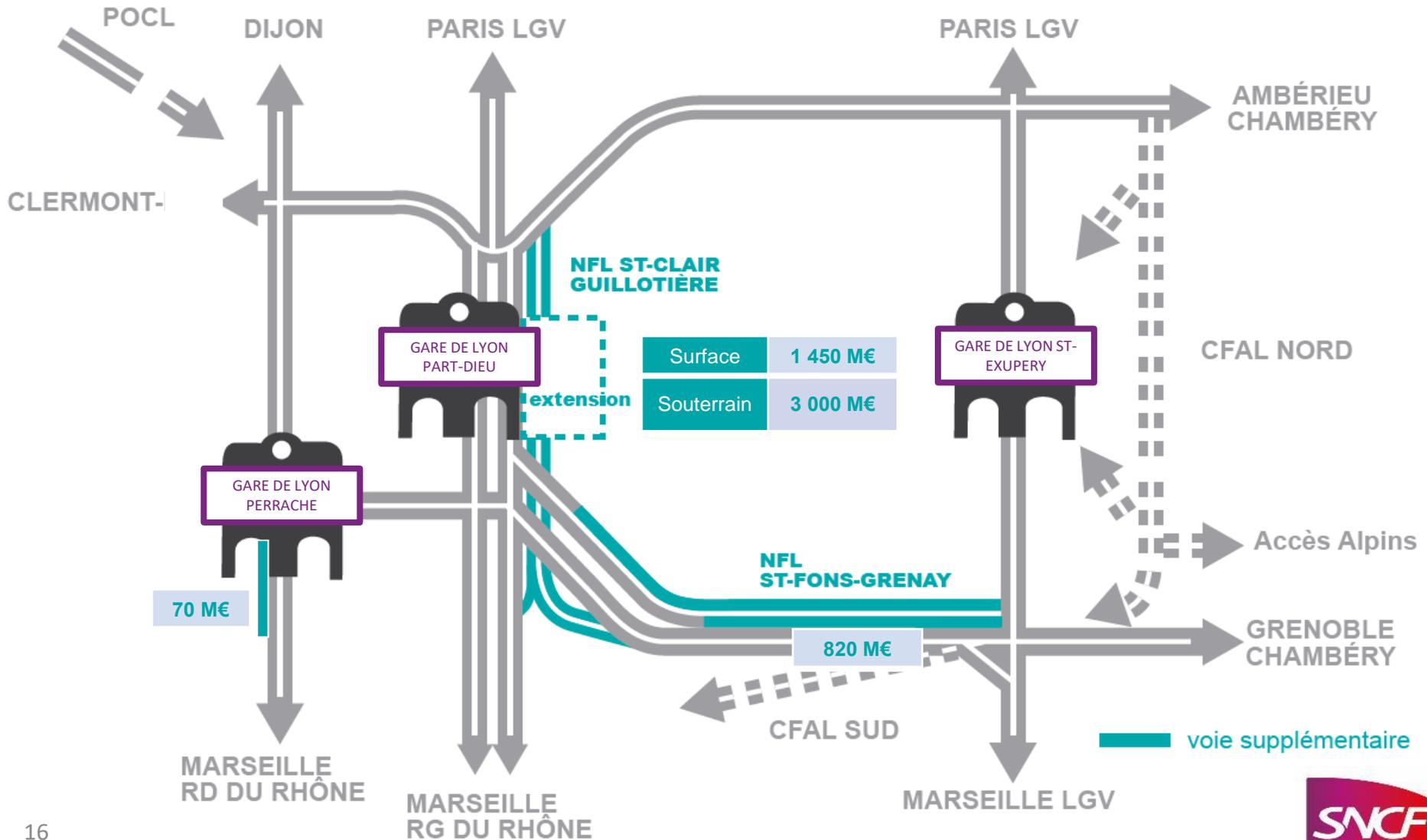
Long Terme



X  
15

Nombre de  
trains par heure

# Les aménagements proposés



# Les coûts du projet

		Option en surface	Option en souterrain
Aménagements de capacité en cœur de nœud	Saint-Clair / Guillotière	1 450 M€	3 000 M€
	Saint-Fons / Grenay	820 M€	
Aménagements complémentaires		500 M€	
<b>TOTAL</b>		<b>2 770 M€</b>	<b>4 320 M€</b>

# Les prochaines échéances

Études  
préalables  
au débat  
public

Débat  
public  
2019

Etudes préalables à l'enquête  
publique

Enquête  
publique

Etudes  
détaillées

Travaux



Opportunité et  
caractéristiques  
du projet

Etudes  
préliminaires

Etudes  
Variantes de  
gares / voies  
nouvelles

Etudes  
d'approfondissement de  
la variante retenue



8 ans

2 ans

2 ans

5 à 8 ans

*Concertation continue*

Expression du  
public sur  
l'opportunité  
du projet

Expression du public  
sur les variantes  
proposées par  
SNCF Réseau

Expression du public  
sur le projet et ses  
impacts

# Eclairages complémentaires pour le débat : desserte de Saint-Exupéry

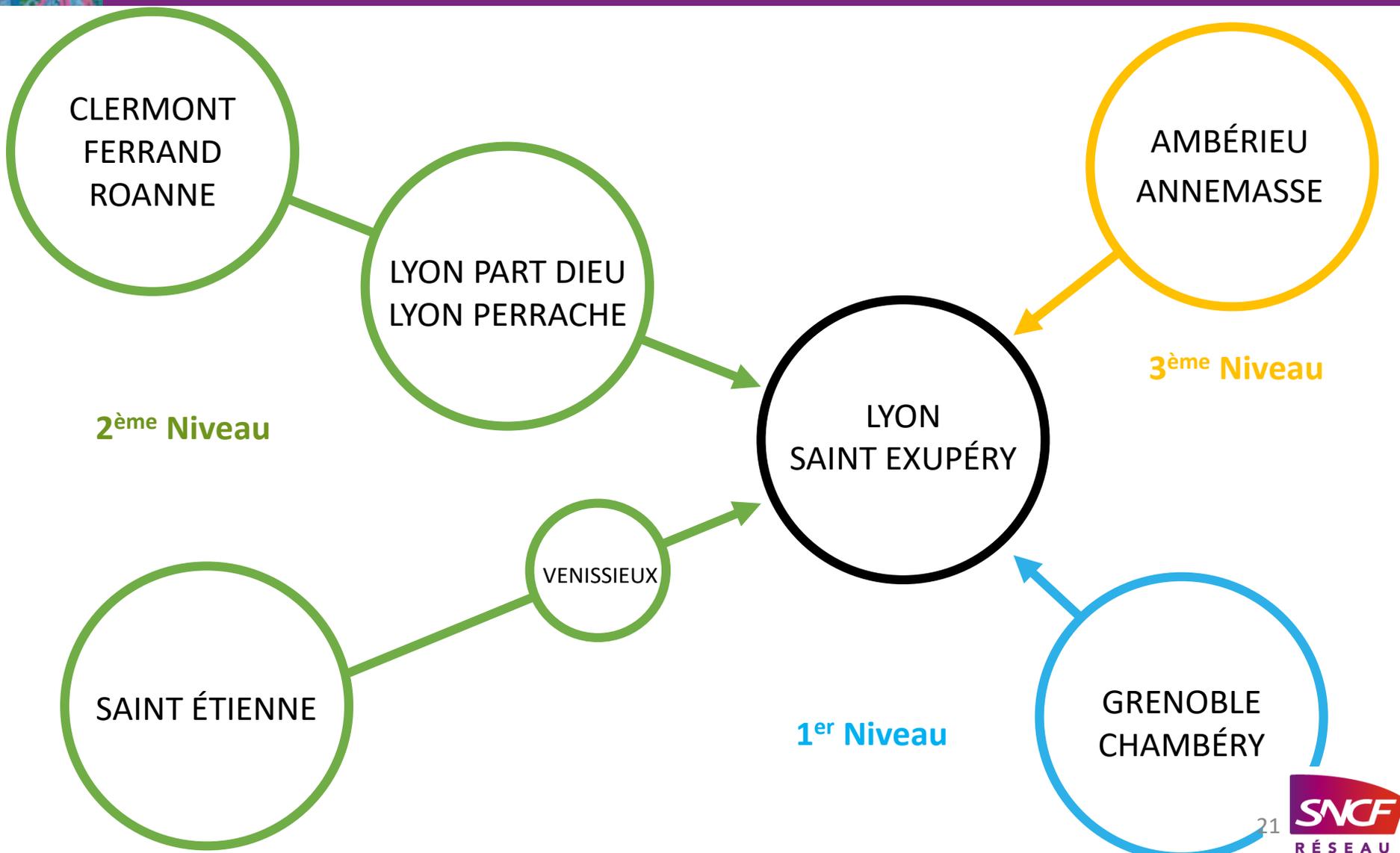
# Evolution de la fréquentation des principales gares lyonnaises entre 2007 et 2017

Millions de montées + descentes annuelles

Gare	Connexions Transport en commun	2007	2017	Evolution
Lyon-Part-Dieu	rhôneexpress M B BUS T 1 T 3 T 4 C 3	20,08	31,88	59%
Lyon-Perrache	M A T 1 T 2 BUS	6,95	5,75	-17%
Lyon-St-Ex-TGV	rhôneexpress CARS	0,39	1,49	280%
Lyon-Saint-Paul	C 3	0,71	1,46	106%
Lyon-Jean-Macé	M B T 2 BUS	-	0,77	-
Lyon-Gorge-de-L.	M D BUS	0,46	0,67	44%
Lyon-Vaise	M D BUS	0,39	0,63	60%
Vénissieux	M D T 4 BUS	0,15	0,17	14%
Oullins	M B BUS	0,05	0,17	252%
<b>Total</b>		<b>29,18</b>	<b>42,99</b>	<b>47%</b>

Tous types de trains confondus, hors voyageurs en correspondance

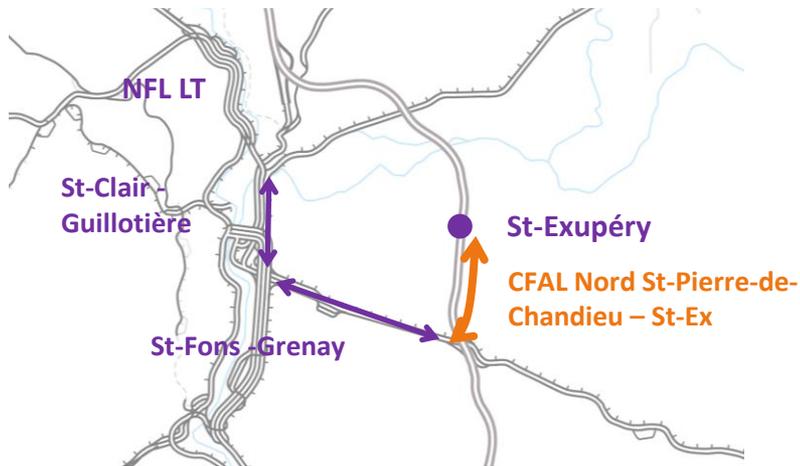
# Desserte TER de St-Exupéry





# Desserte de St-Exupéry

## 2<sup>ème</sup> Niveau : Dessertes TER Grenoble, Chambéry et ouest de la région

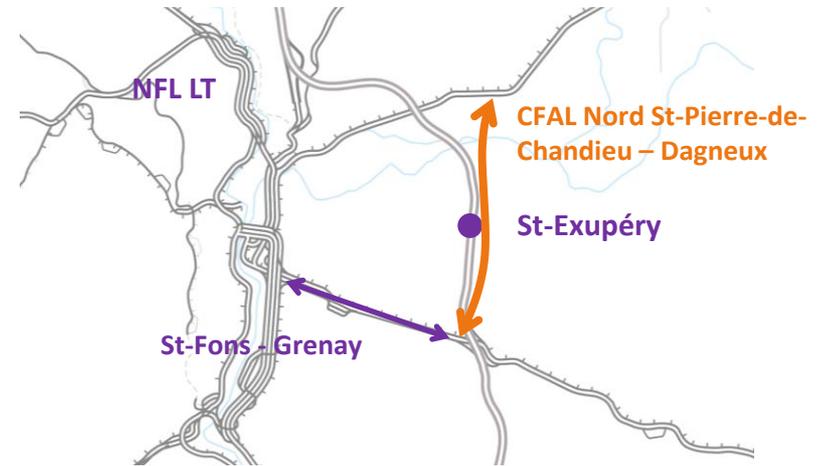


3,8 Md€

TER légère hausse  
 Lyon centre – St Ex  
 Autres liaisons

TGV stable

## 3<sup>ème</sup> niveau : Dessertes TER ensemble de la région et report des TGV province-province



3 Md€

TER légère hausse  
 Lyon centre – St Ex  
 Autres liaisons

TGV - 4 % environ  
 Province – province (-12%)  
 Stable pour les autres

# En synthèse

Une région dynamique avec de forts besoins de mobilité

Un nœud ferroviaire congestionné

Court terme : travaux engagés pour améliorer la fiabilité

Long terme : des propositions soumises au débat pour augmenter l'offre de service

Vos contributions

Pour un projet partagé