

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	Tous types de trains confondus, hors voyageurs en correspondance
Lyon-Part-Dieu	 	20,08	31,88	59%	
Lyon-Perrache		6,95	5,75	-17%	
Lyon-St-Ex-TGV	 	0,39	1,49	280%	
Lyon-Saint-Paul		0,71	1,46	106%	
Lyon-Jean-Macé		-	0,77	-	
Lyon-Gorge-de-L.		0,46	0,67	44%	
Lyon-Vaise		0,39	0,63	60%	
Vénissieux		0,15	0,17	14%	
Oullins		0,05	0,17	252%	
Total		29,18	42,99	47%	

Schéma directeur d'accessibilité PMR



Aménagements

Points d'arrêts prioritaires

- ◆ Critère 1 national (14)
- ▲ Critère 1 régional (37)
- Critère 2 régional (10)
- Critère 3 régional (4)

Points d'arrêts complémentaires

- ◆ national (2)
- ▲ régional (3)

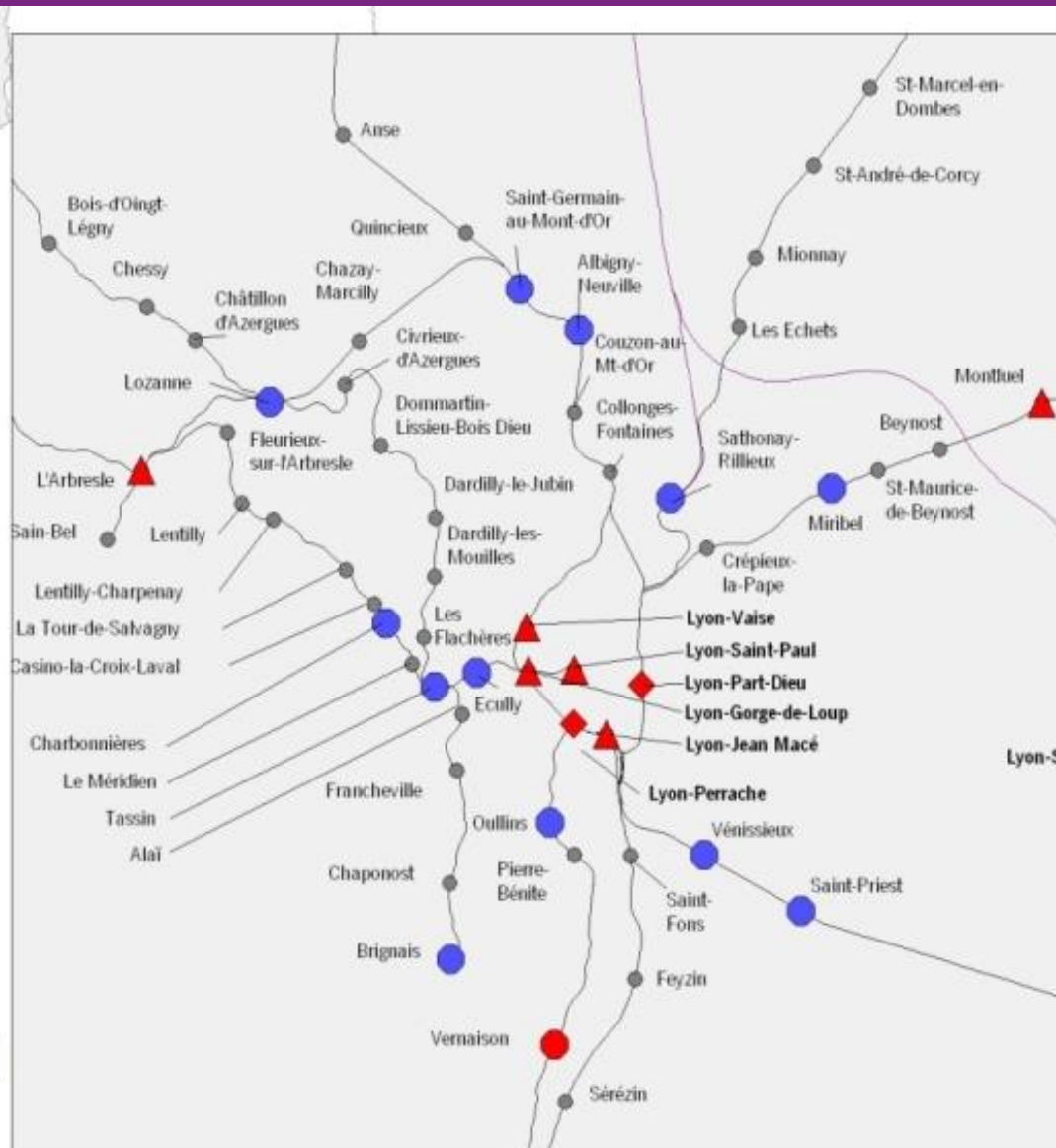
▲ Autres gares à aménager (2)

Mesures de substitution

- Gares non prioritaires éligibles à des mesures de substitution (50)

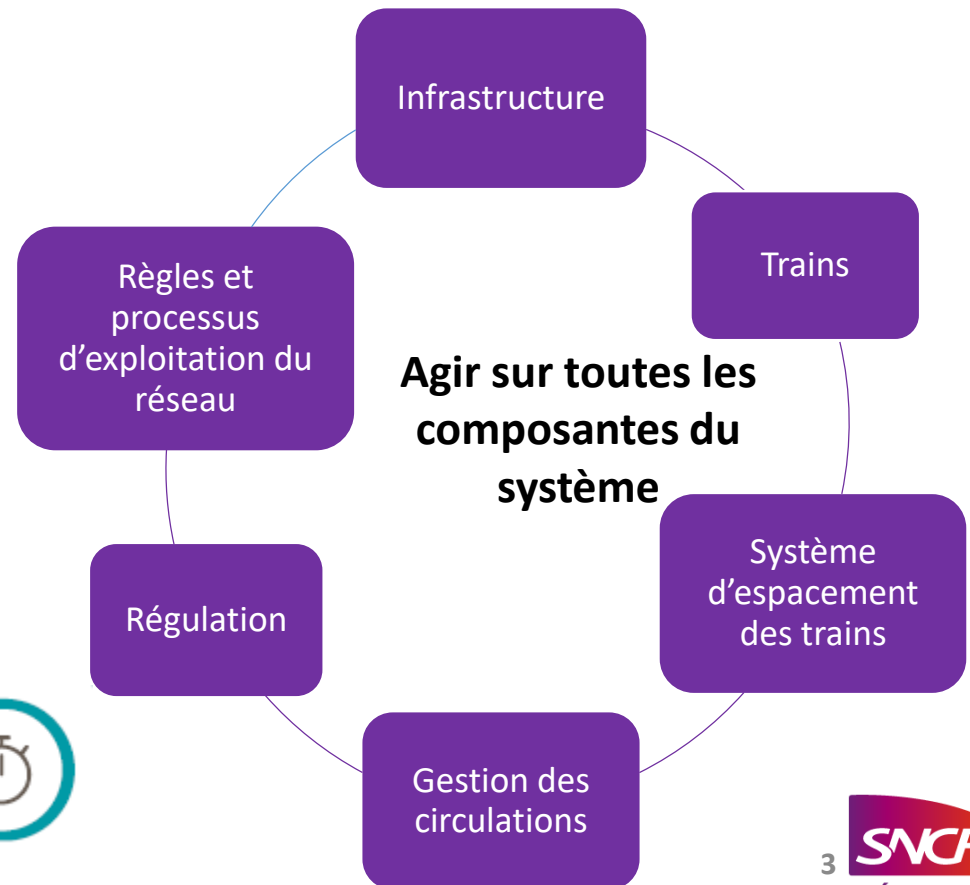
Pas d'obligation de service de transport accessible

- Autres haltes (129)



Réseau Haute Performance

Faire circuler plus de trains et dans de meilleures conditions grâce aux télécommunications et au digital



AUGMENTER LA CAPACITÉ
pour les sections qui le nécessitent

AMÉLIORER LA RÉGULARITÉ
pour l'ensemble du réseau





ERTMS

Nouveau système de signalisation fiable et robuste

Signalisation classique = feux de signalisation, positionnés latéralement à la voie ferrée

ERTMS = signalisation embarquée qui assure un contrôle de vitesse en temps réel et permet de réduire d'au moins 1min l'espacement entre les trains de même sens

Bénéfices attendus : plus de circulations, plus de régularité, plus de souplesse et d'efficacité

**Nécessite
l'équipement de
tous les trains**

LGV+

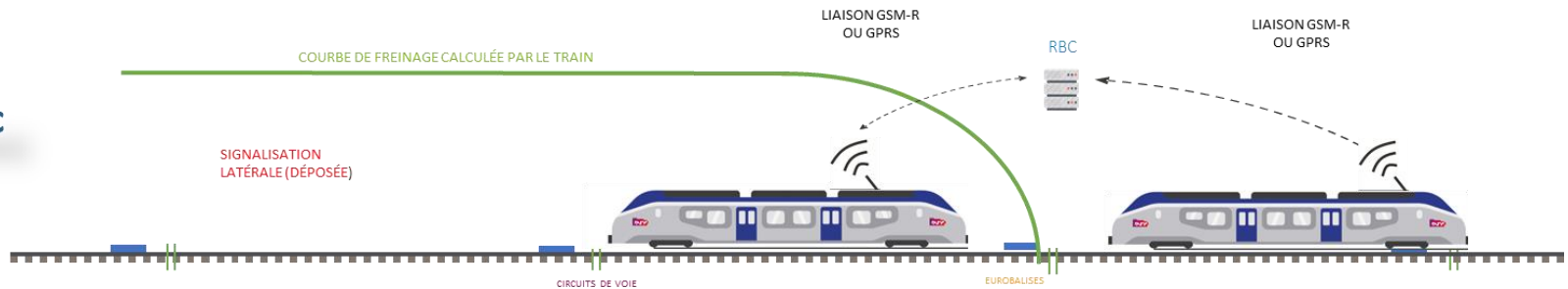
ERTMS

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

Aujourd'hui



Demain avec ERTMS



Demain : chaque train adapte sa vitesse à sa capacité de freinage par rapport au train qui le précède





LGV+

Passage progressif de 13 à 16 trains par heure et par sens sur la LGV actuelle Paris-Lyon grâce à l'ERTMS

Bénéfices :

- Répondre à la croissance attendue du trafic
- Améliorer la régularité
- Permettre à tous les TGV européens équipés d'ERTMS de circuler sur la ligne Paris-Lyon

610 M€
Horizon 2025



ERTMS dans le nœud

Permettrait une diminution de l'espacement entre les trains

Au bénéfice :

- de la robustesse pour gérer les situations perturbées
- de la capacité

Equilibre à trouver entre capacité et robustesse

Dans le NFL : potentiel de 20 à 25 % d'augmentation de capacité

Ne semble pas une solution suffisante pour répondre aux besoins de long terme

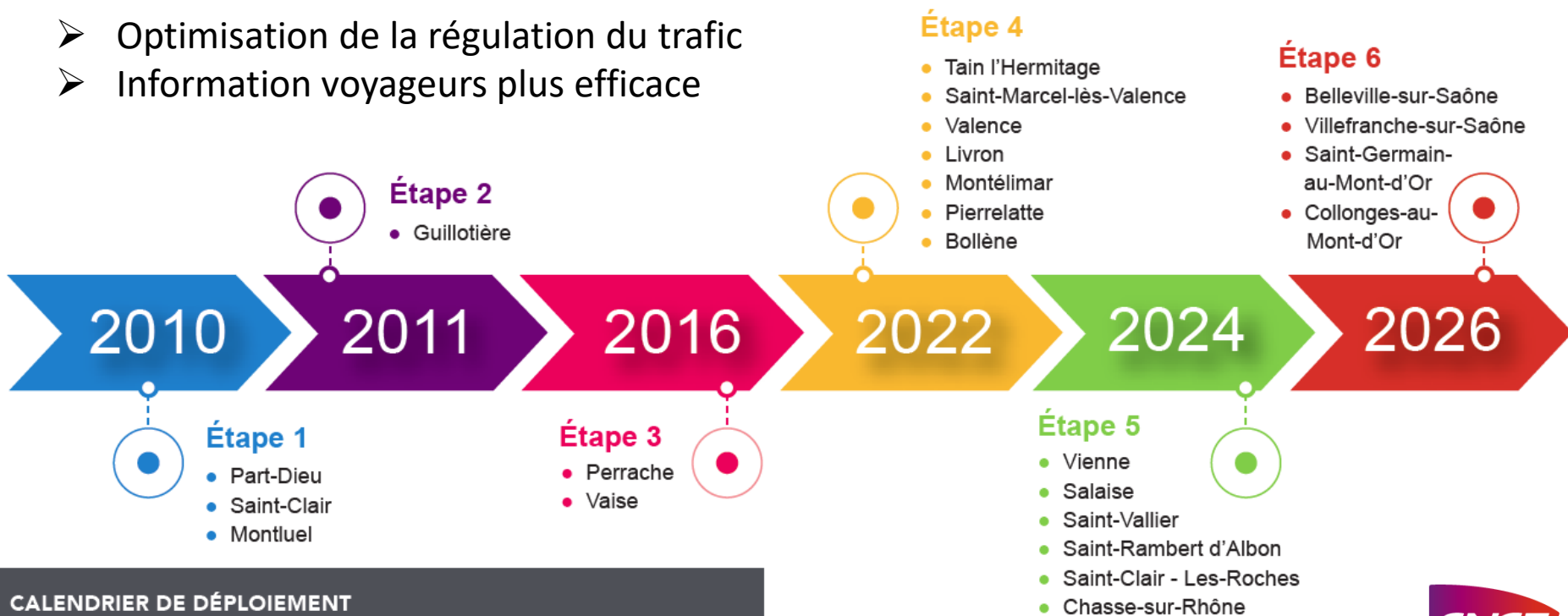
Nécessiterait l'équipement de tous les trains : par exemple, pour les 300 rames TER en AuRA → investissement compris entre 150 et 300 M€

Potentiel exploitable ?
Etudes à mener sur le schéma de service retenu

CCR Rhône-Alpes

La Commande Centralisée du Réseau (CCR) = regroupement des postes d'aiguillage dans des « tours de contrôle »

- Optimisation de la régulation du trafic
- Information voyageurs plus efficace



CALENDRIER DE DÉPLOIEMENT
DE LA COMMANDE CENTRALISÉE DU RÉSEAU

Source : SNCF Réseau