



LES AMENAGEMENTS DE LONG TERME DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS



PRESENTATION DU PROJET
Réunion publique Vienne
14 mai 2019



SNCF Réseau dans le système ferroviaire

TRANSPORT AERIEN

Gestionnaire
d'aéroport



Compagnies
aériennes



Air France



British Airways

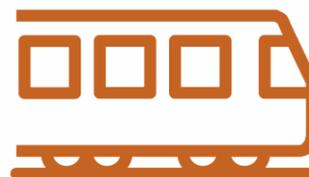


Emirates

TRANSPORT FERROVIAIRE



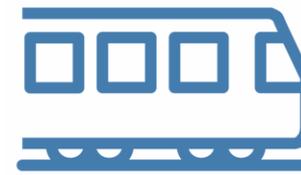
Entreprises
ferroviaires



Fret SNCF



EuroPorte France



ECR

Un effort sans précédent sur le réseau



2018-2020 : renouvellement voie rives droite et gauche entre Givors et St-Rambert-d'Albon

2018 -> 2025 : rattachement à la tour de contrôle (Commande Centralisée) des postes de la rive Gauche au sud de Lyon

2020 : remplacement d'un pont rail à Vienne

2020-2023 : amélioration des accès ferroviaires à la zone portuaire de Salaise-sur-Sanne

2021-2022 : régénération des postes d'alimentation électrique de Croix-Barret, St-Irénée, Gerland, Vaise.

2021-2023 : accès PMR en gares de Péage-de-Roussillon, Tain l'Hermitage - Tournon, St-Clair-les-Roches

Les dynamiques territoriales

Le contexte du nœud ferroviaire lyonnais

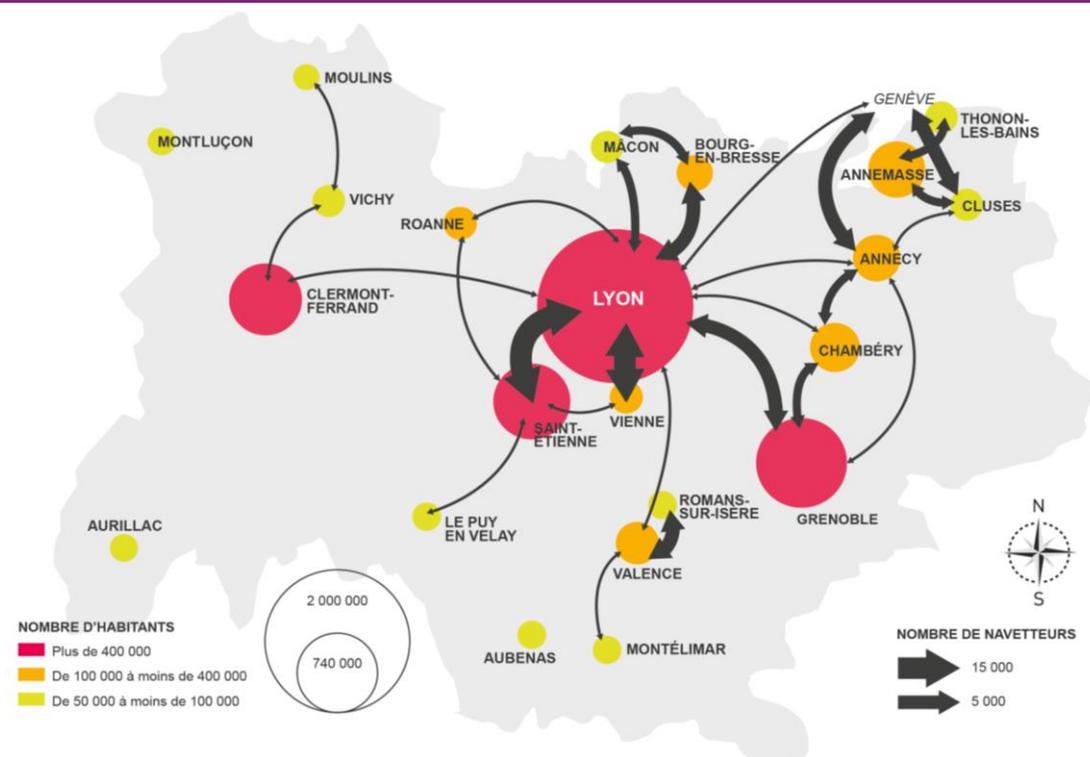
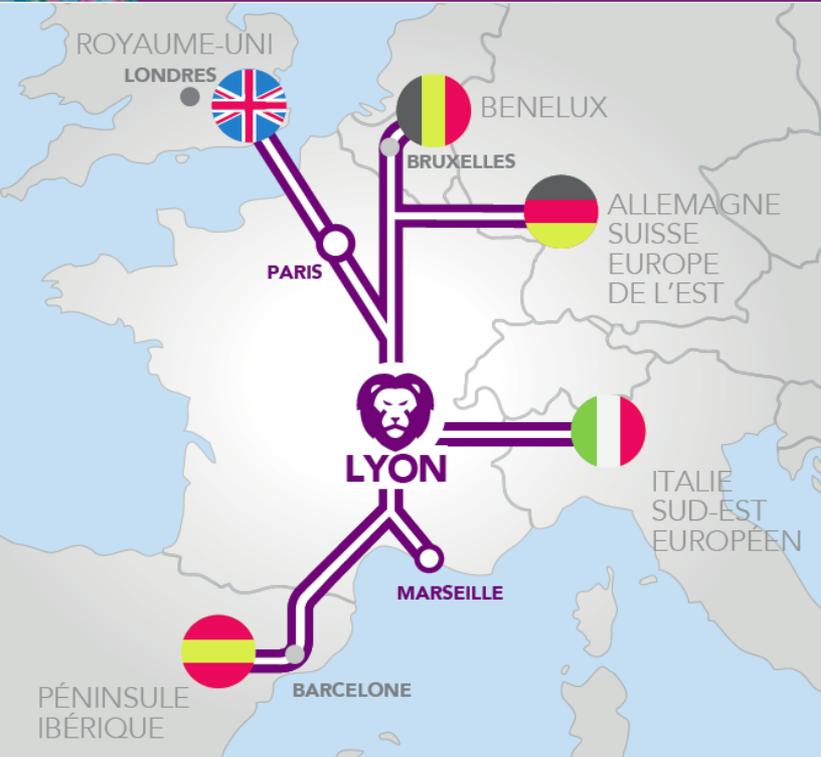
Le projet NFL Long Terme

Les études complémentaires

Le contexte territorial

*Propice au développement du mode
ferroviaire*

Une position stratégique et un territoire dynamique générateur de déplacements



- 85% de la population régionale habite dans une aire urbaine
- Des distances domicile-travail de plus en plus longues
- 1 million d'habitants supplémentaires attendus en 2040 (source INSEE)

Le ferroviaire, une réponse durable aux besoins de déplacement

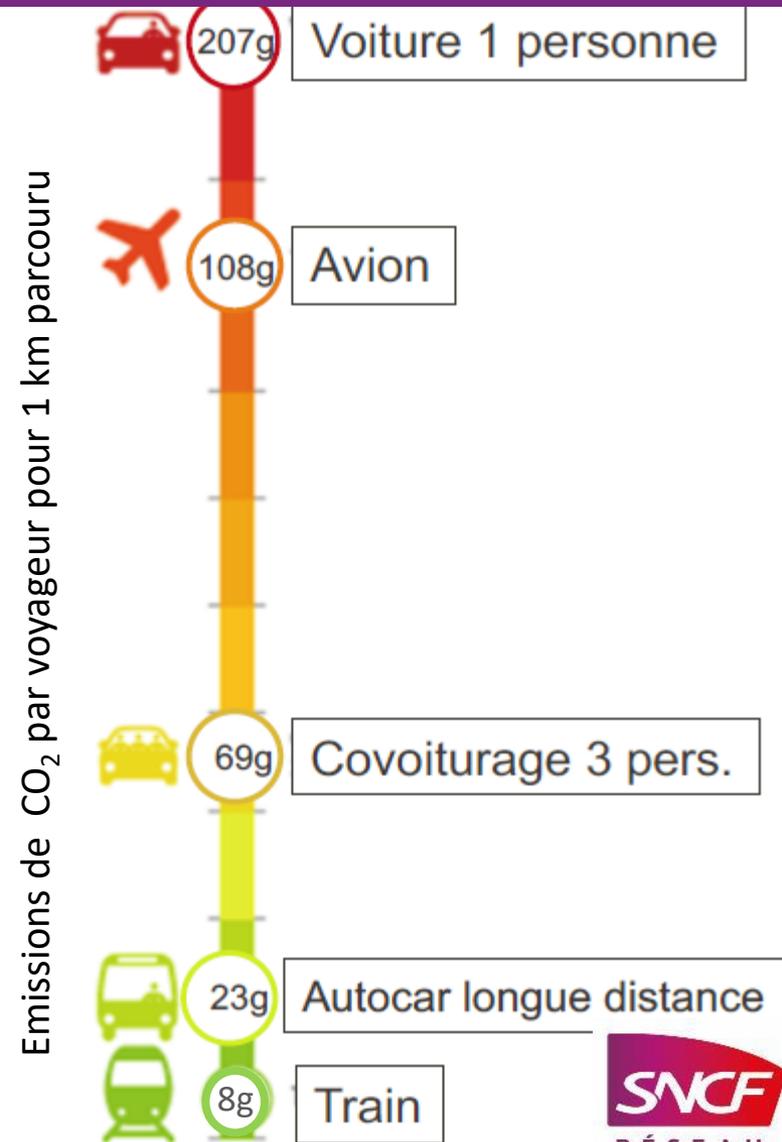
→ +20% de besoins de déplacements **tous modes** en périphérie de Lyon à l'horizon 2050

→ +50% de besoins de transport de marchandises à l'horizon 2030

→ **Des défis à relever**

- Améliorer la qualité de l'air
- Lutter contre le réchauffement climatique

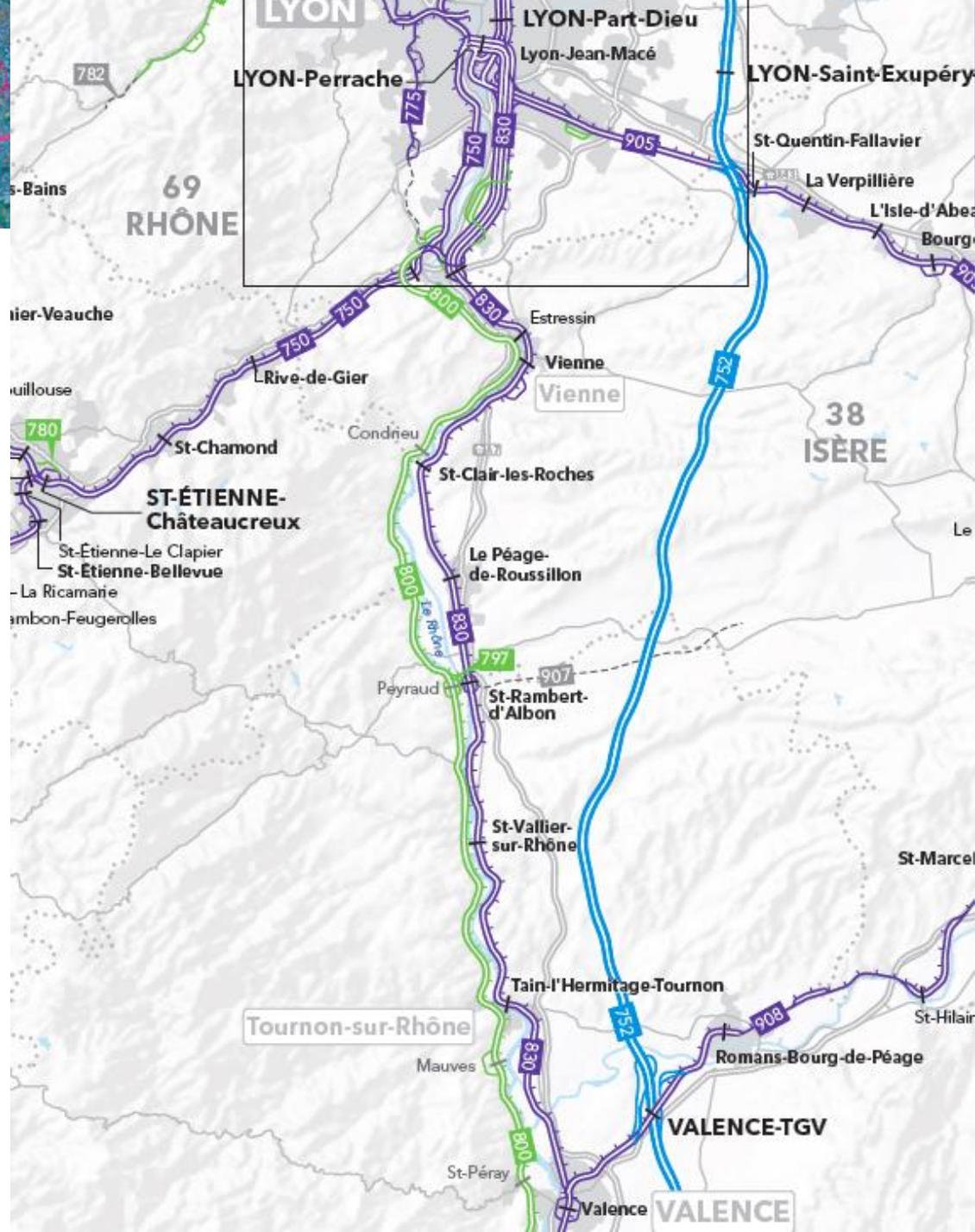
Le ferroviaire une réponse durable



Le contexte ferroviaire

Un nœud lyonnais congestionné

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

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

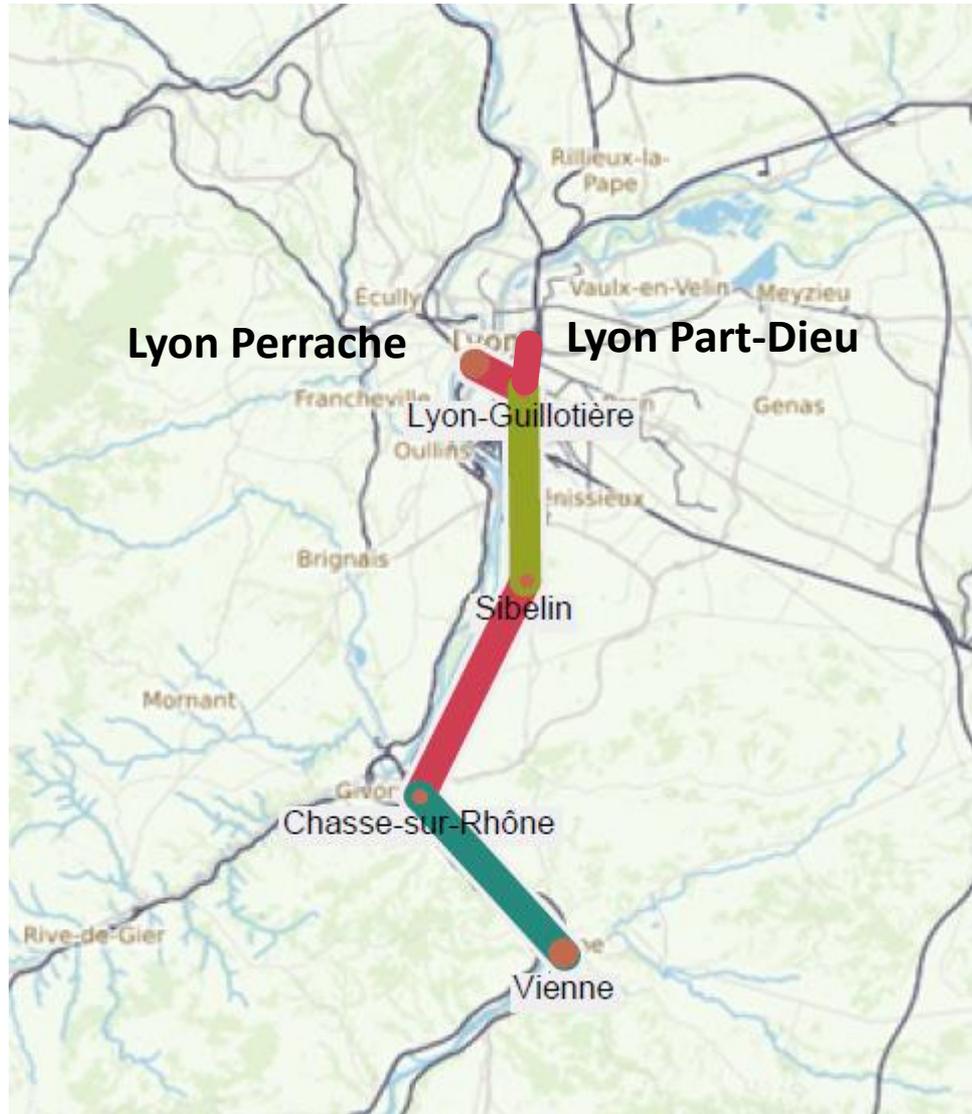
1/3 des retards sur l'ensemble du réseau ferroviaire régional est dû au nœud lyonnais

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

Ponctualité en Auvergne-Rhône-Alpes : une des moins bonnes de France

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 Lyon – Vienne



- Performance des segments
- Très bonne
 - Bonne
 - Moyenne
 - Mauvaise

Plan de Mobilisation en cours

**Travaux
en cours**



**MOINS DE
RETARDS**



**+ DE CONFORT
ET DE SÉCURITÉ**

EN GARE DE LYON-PART-DIEU

**RETOUR A UN
SYSTÈME FIABLE**

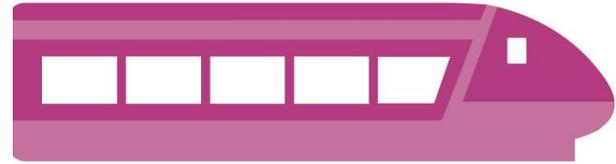
**500 M€
d'investissement
CPER 2015-2025**



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

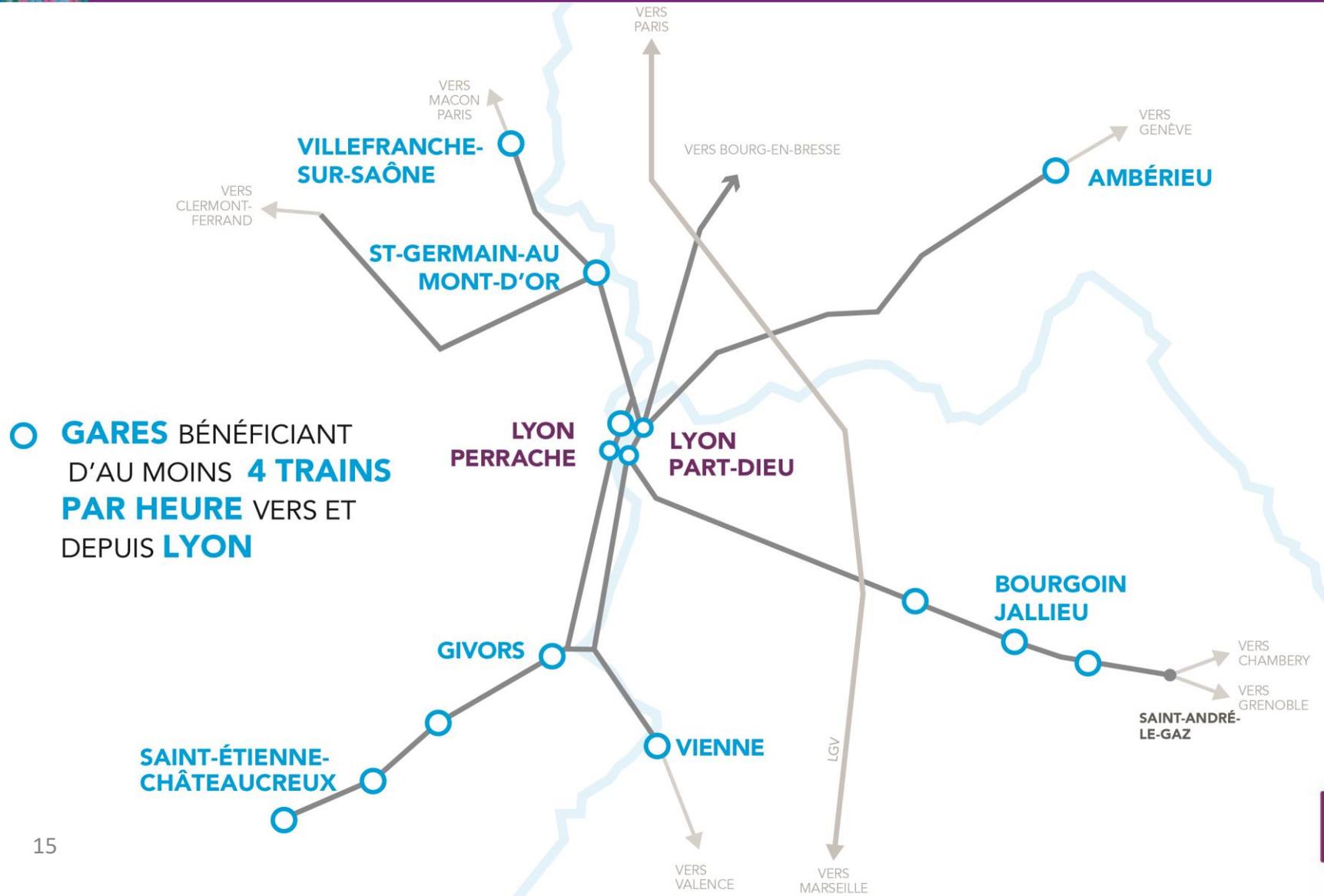
→ Mettre en place les conditions de développement du fret ferroviaire



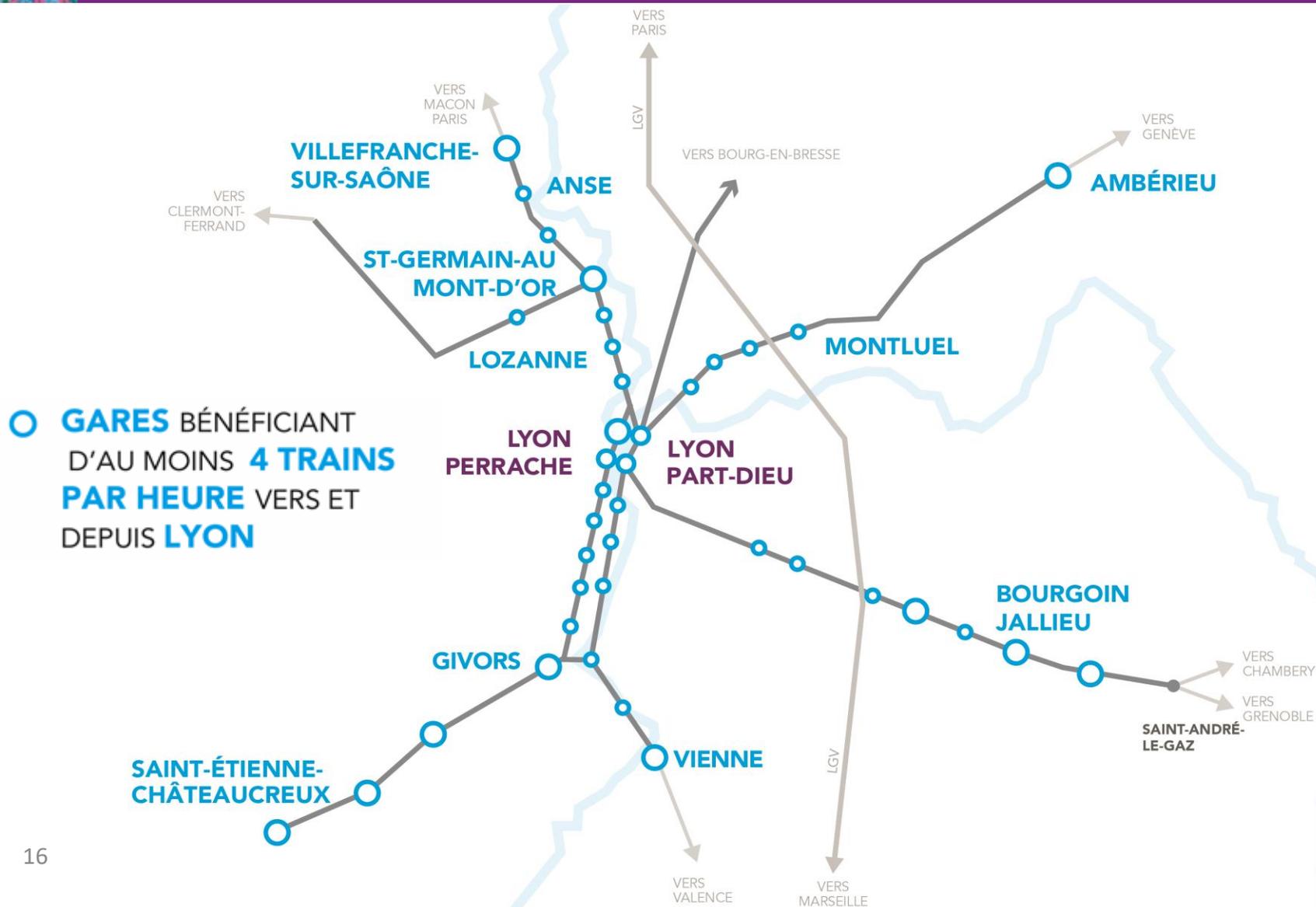
2 fois plus de fret

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

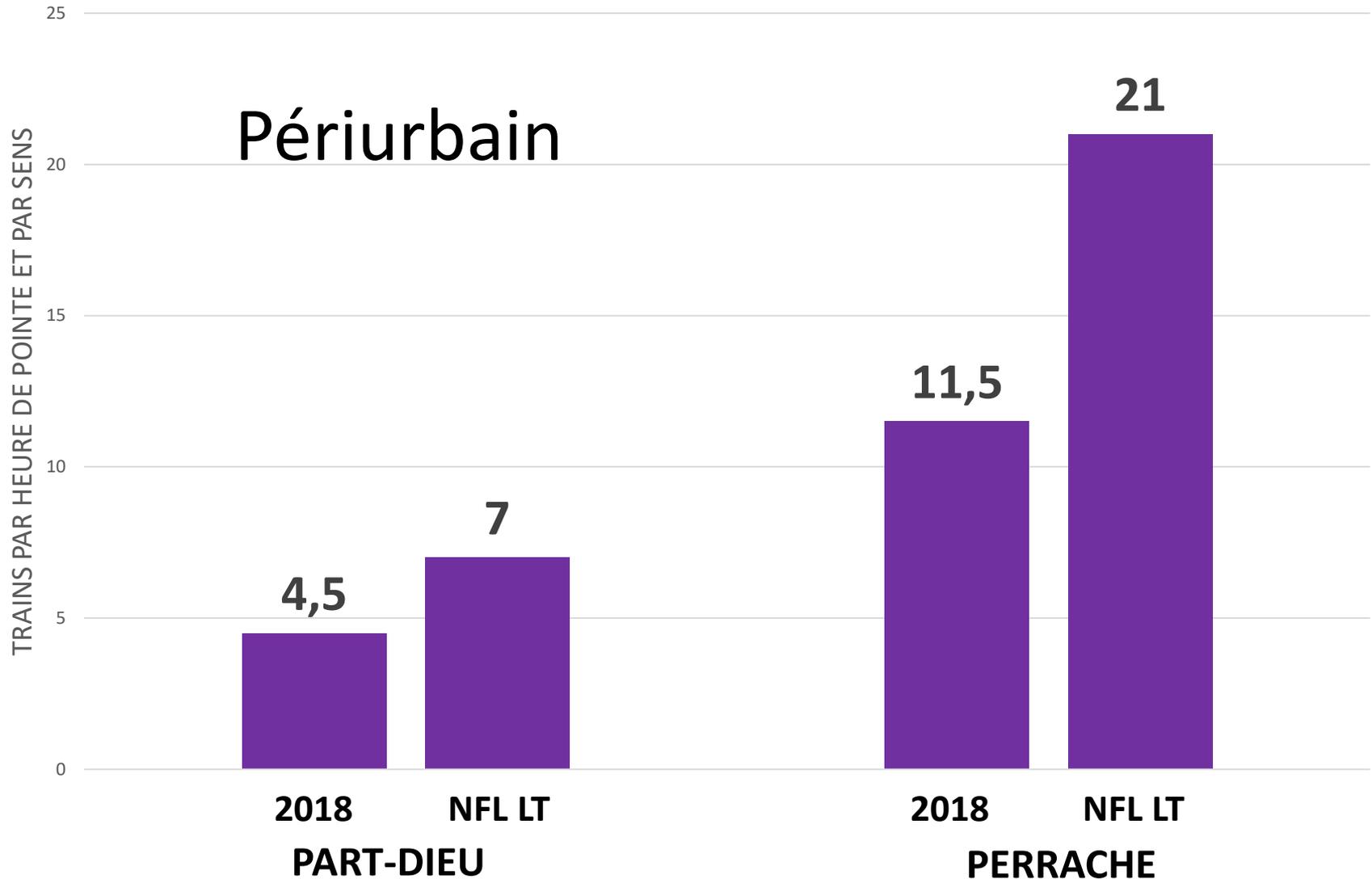
Gares périurbaines desservies par au moins 4 trains par heure en 2019



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



Hypothèses proposées pour les services voyageurs de long terme



Liaison TER Lyon – Vienne

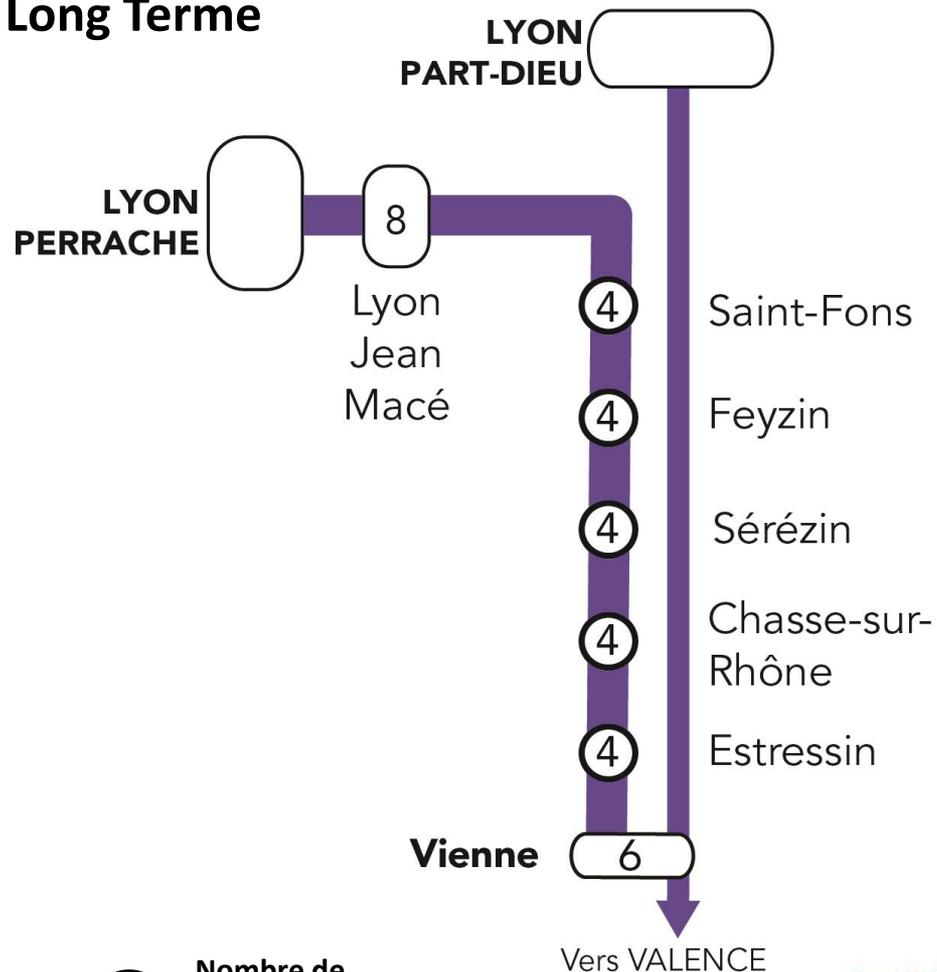
Hypothèses de long terme

VIENNE – LYON

Trains / h / sens en heure de pointe

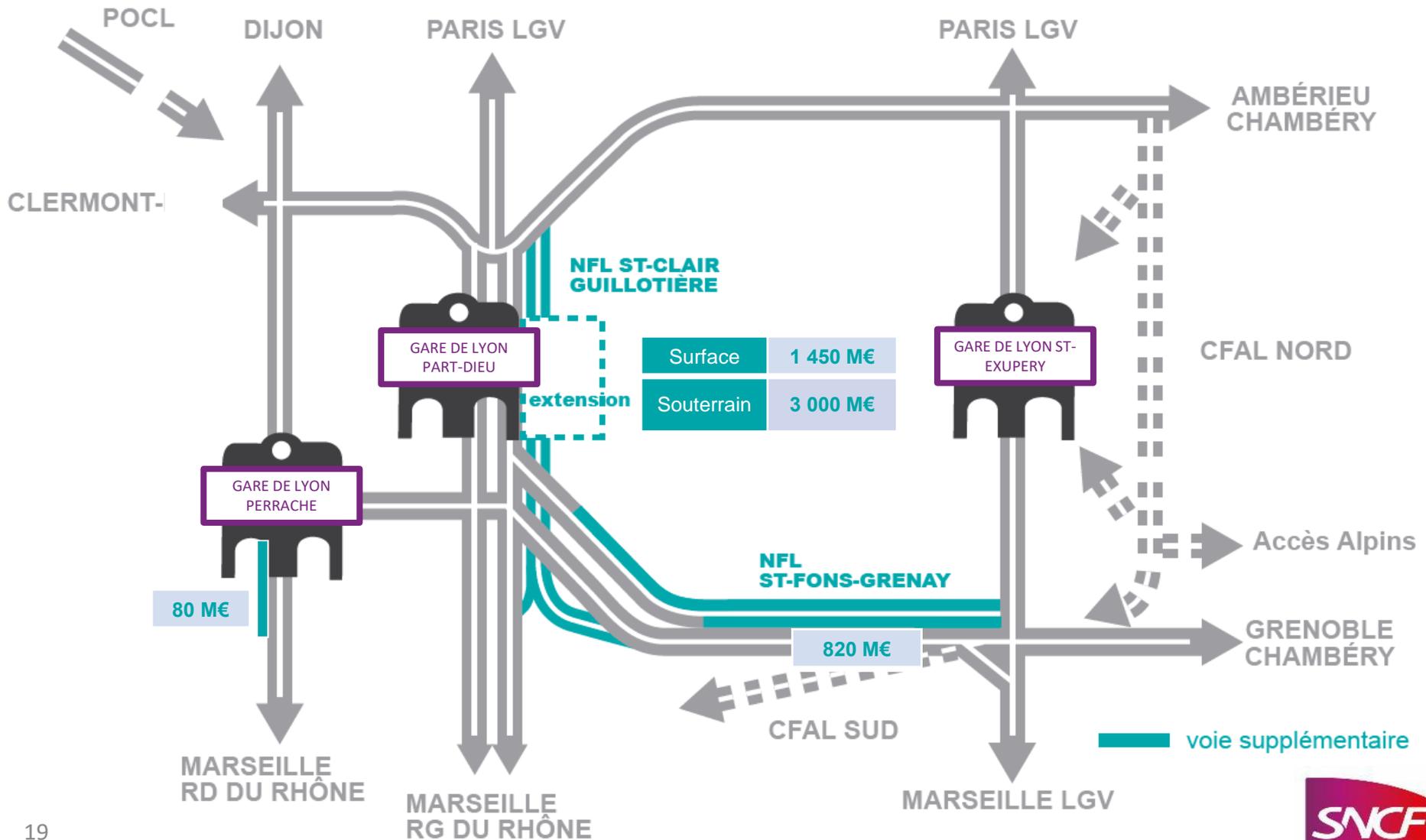
	2019	NFL LT
Lyon Perrache	4	4
Lyon Part-Dieu	1	2

Long Terme



(X) 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€	
TOTAL		2 770 M€	4 320 M€

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

Des études complémentaires pour le débat public



Trois éclairages sur

- **Un réseau haute performance** dans le nœud lyonnais
- Une augmentation de la **desserte de St-Etienne**
- Une augmentation de la **desserte de St-Exupéry**

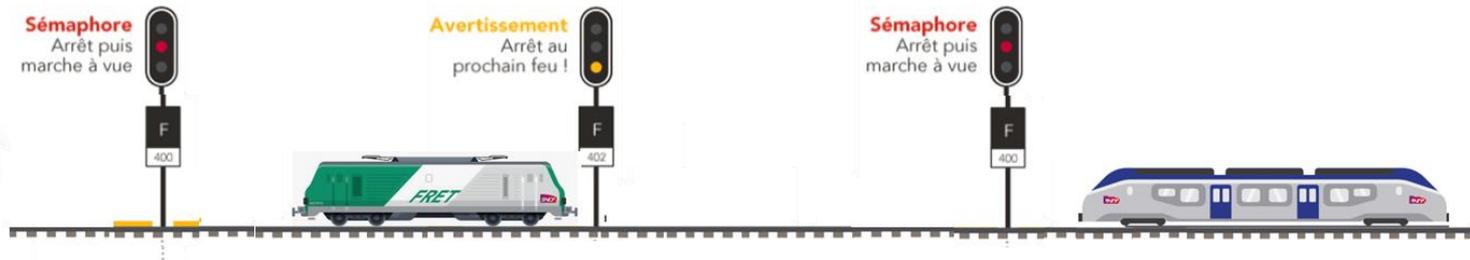
Un réseau haute performance

Nouveau système de signalisation ERTMS

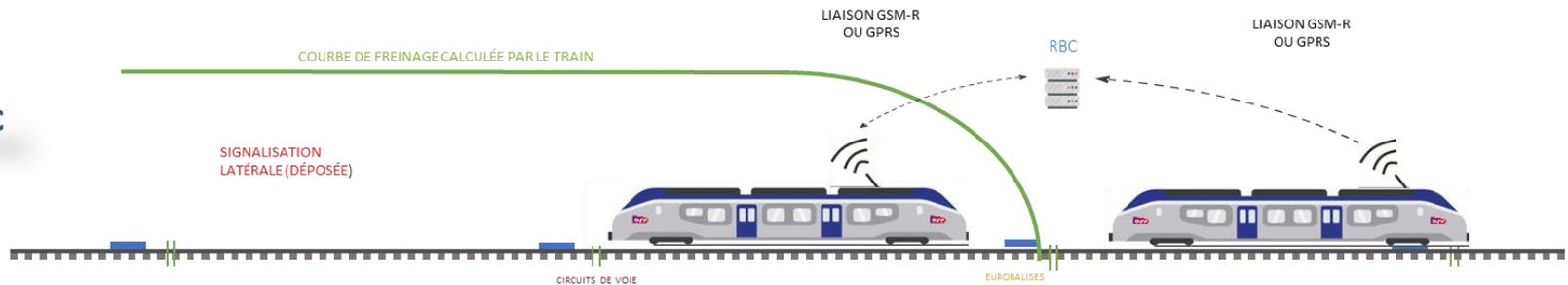
Nouveau système de signalisation ERTMS dans le nœud lyonnais

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 chaque train → 20 à 25 % d'offre de capacité potentielle en plus



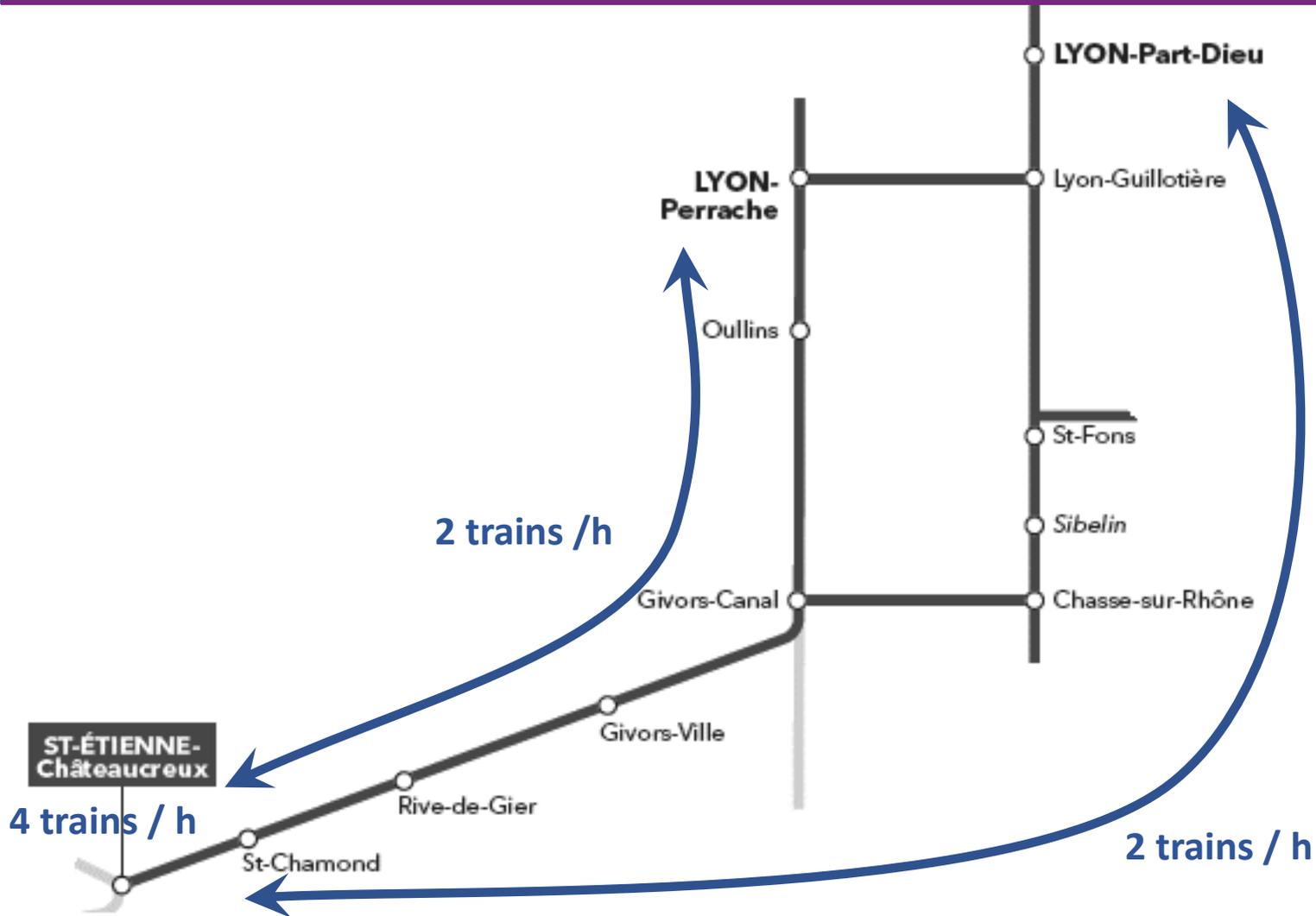
Nouveau système de signalisation ERTMS dans le nœud lyonnais

Permet de tirer le meilleur parti du réseau actuel et futur

Nécessite également un investissement sur le matériel roulant

Desserte de St-Etienne

Lyon-St-Etienne 2019



Lyon-St-Etienne

Renforcement de la desserte

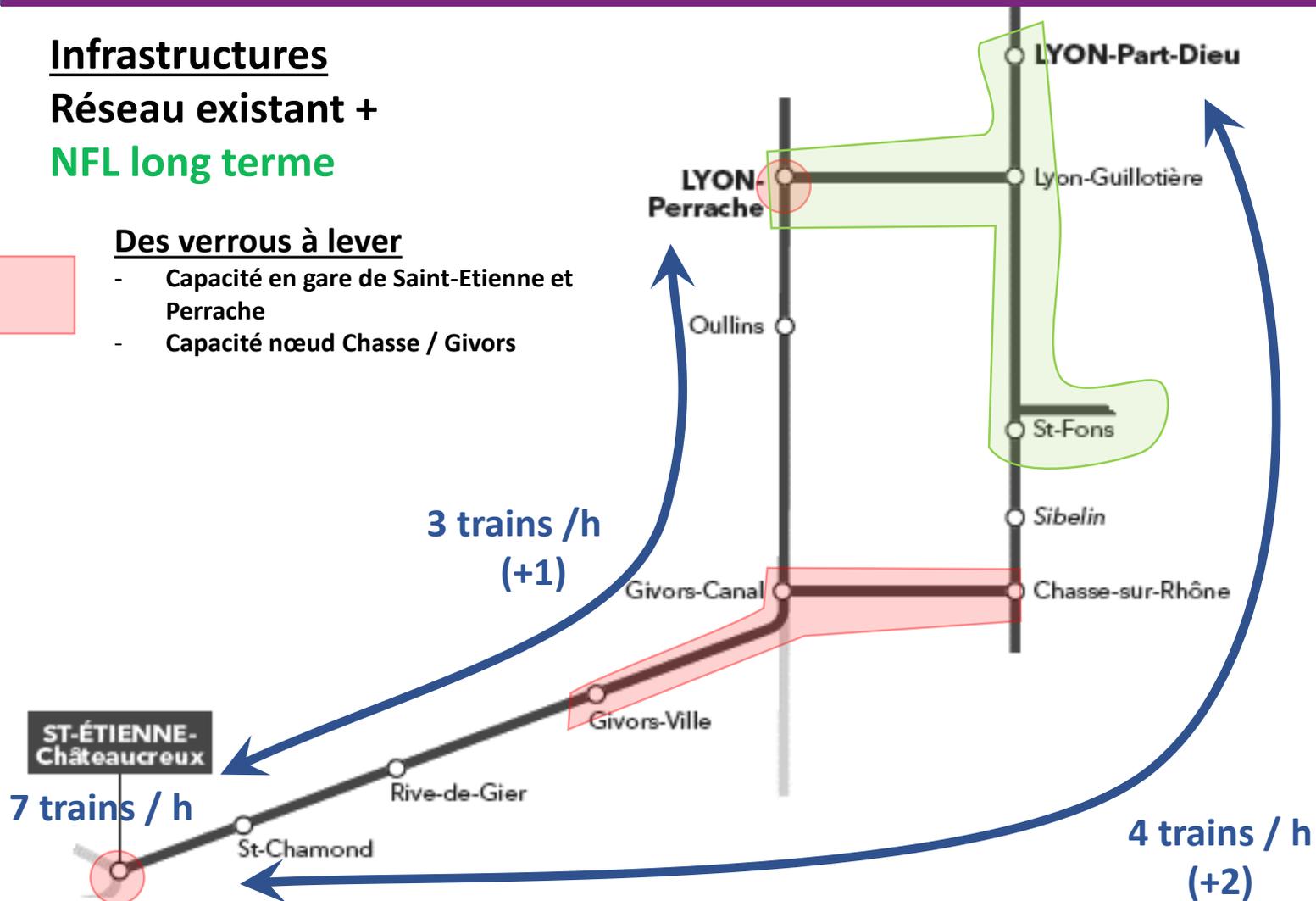
Infrastructures

Réseau existant +

NFL long terme

Des verrous à lever

- Capacité en gare de Saint-Etienne et Perrache
- Capacité nœud Chase / Givors



Desserte de Saint-Exupéry

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

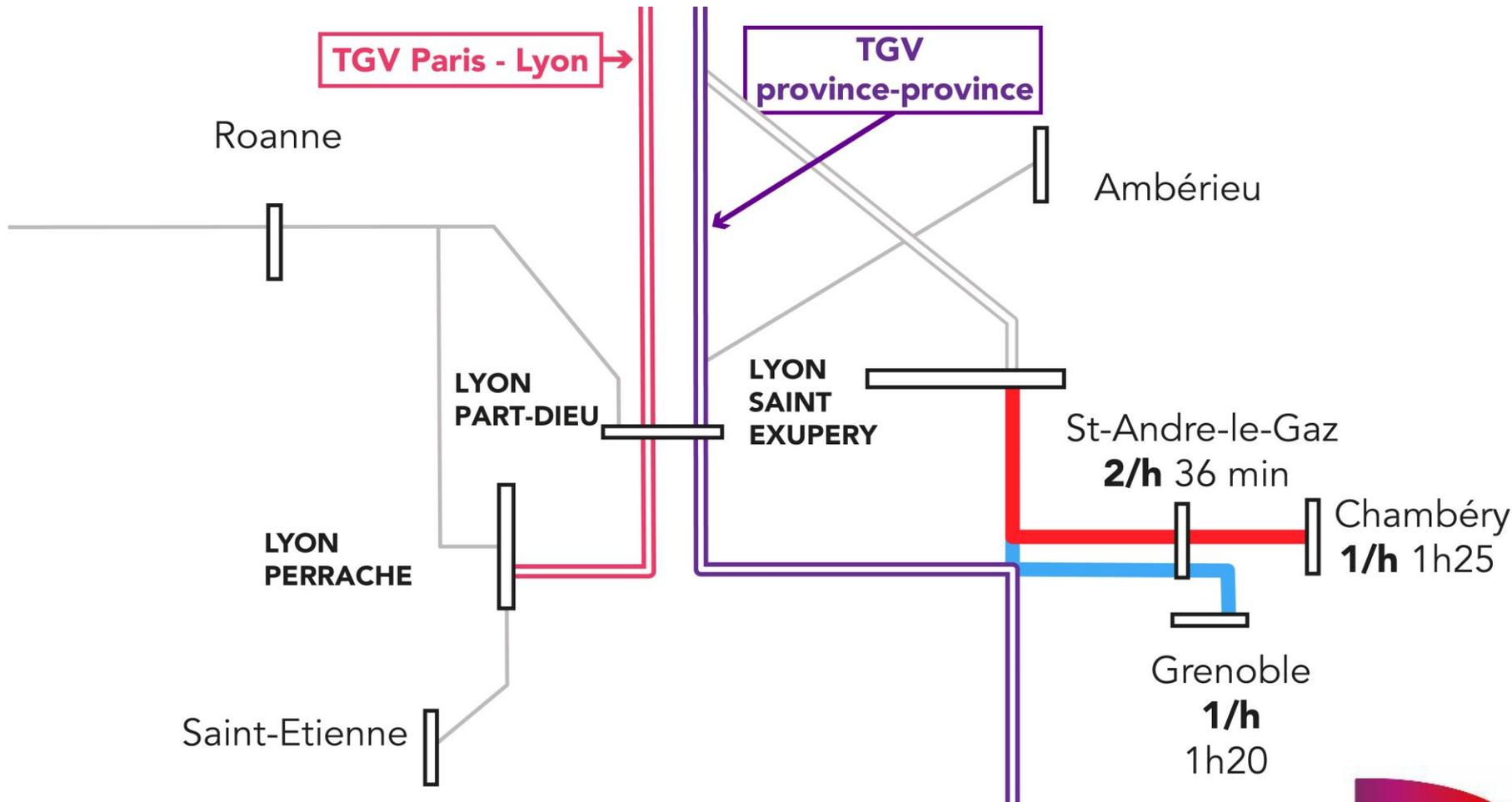
Millions de montées + descentes annuelles

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%
Total		29,18	42,99	47%

Tous types de trains confondus, hors voyageurs en correspondance

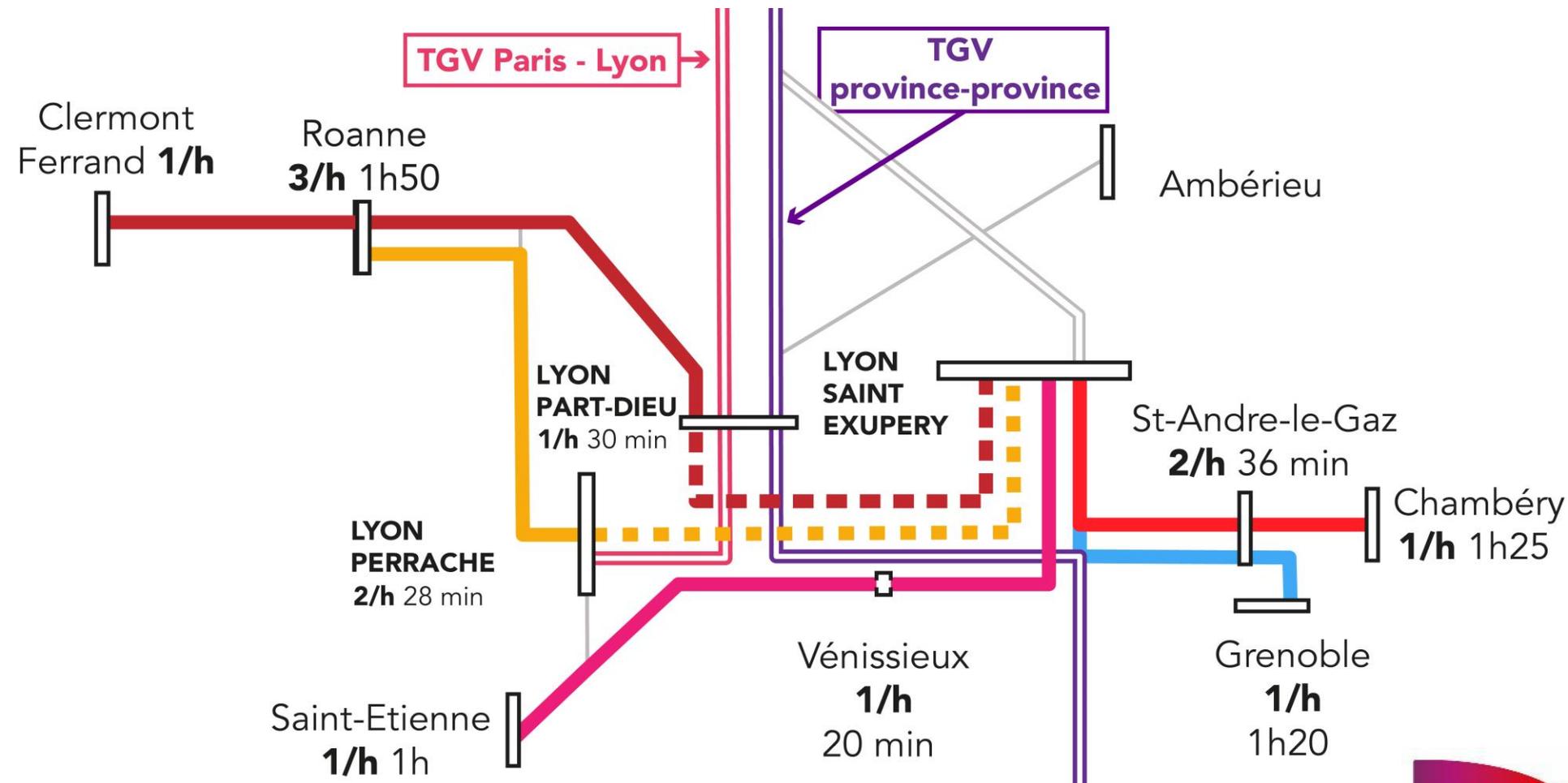
Desserte de St-Exupéry 1er niveau hypothèses

TER vers Grenoble et Chambéry via les lignes actuelles



Desserte de St-Exupéry 2ème niveau hypothèses

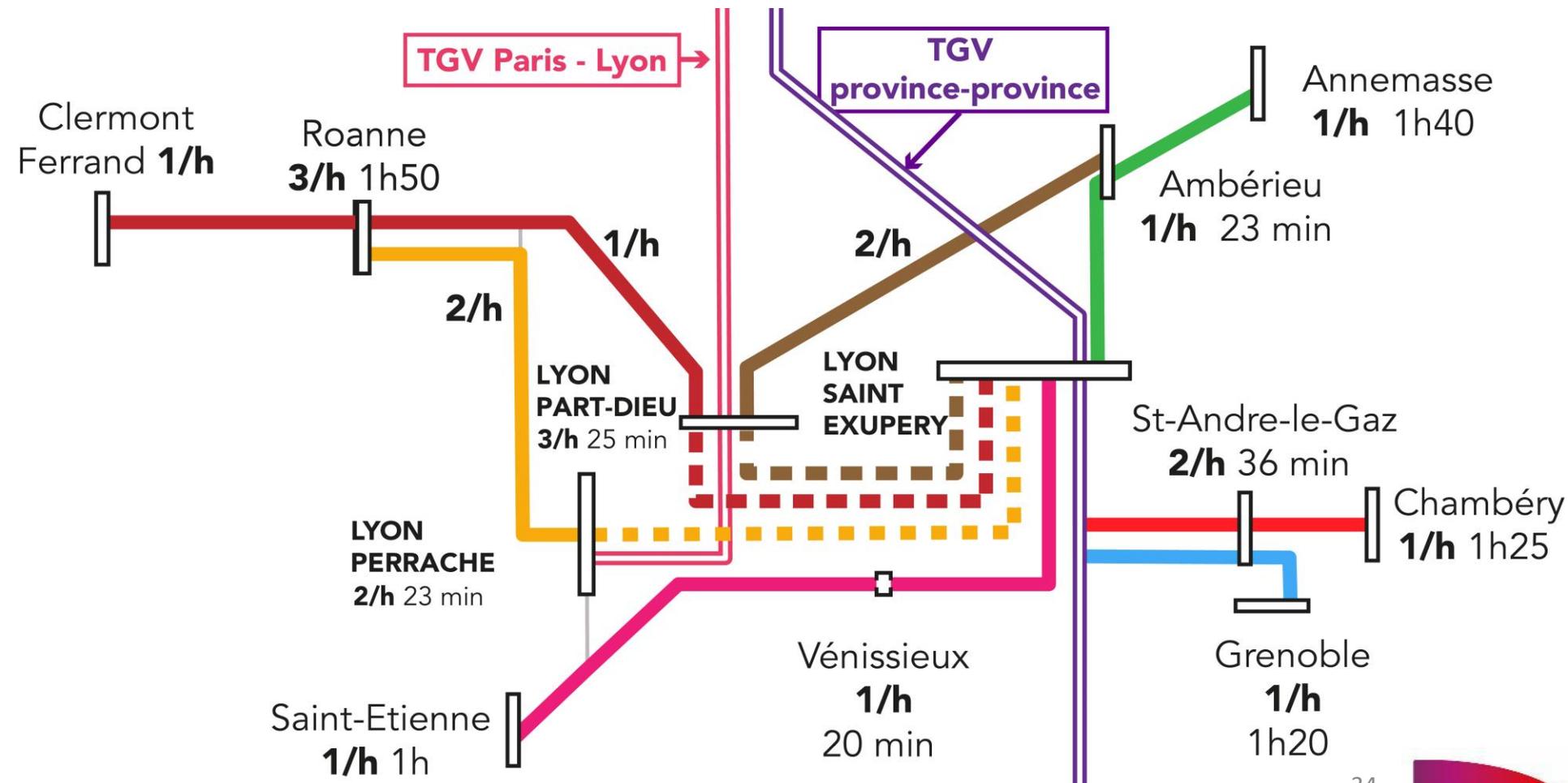
TER vers Grenoble, Chambéry, Clermont / Roanne et St-Etienne



Via lignes existantes + CFAL Nord entre St-P-de-Chandieu et St-Exupéry

Desserte de St-Exupéry 3ème niveau Hypothèses

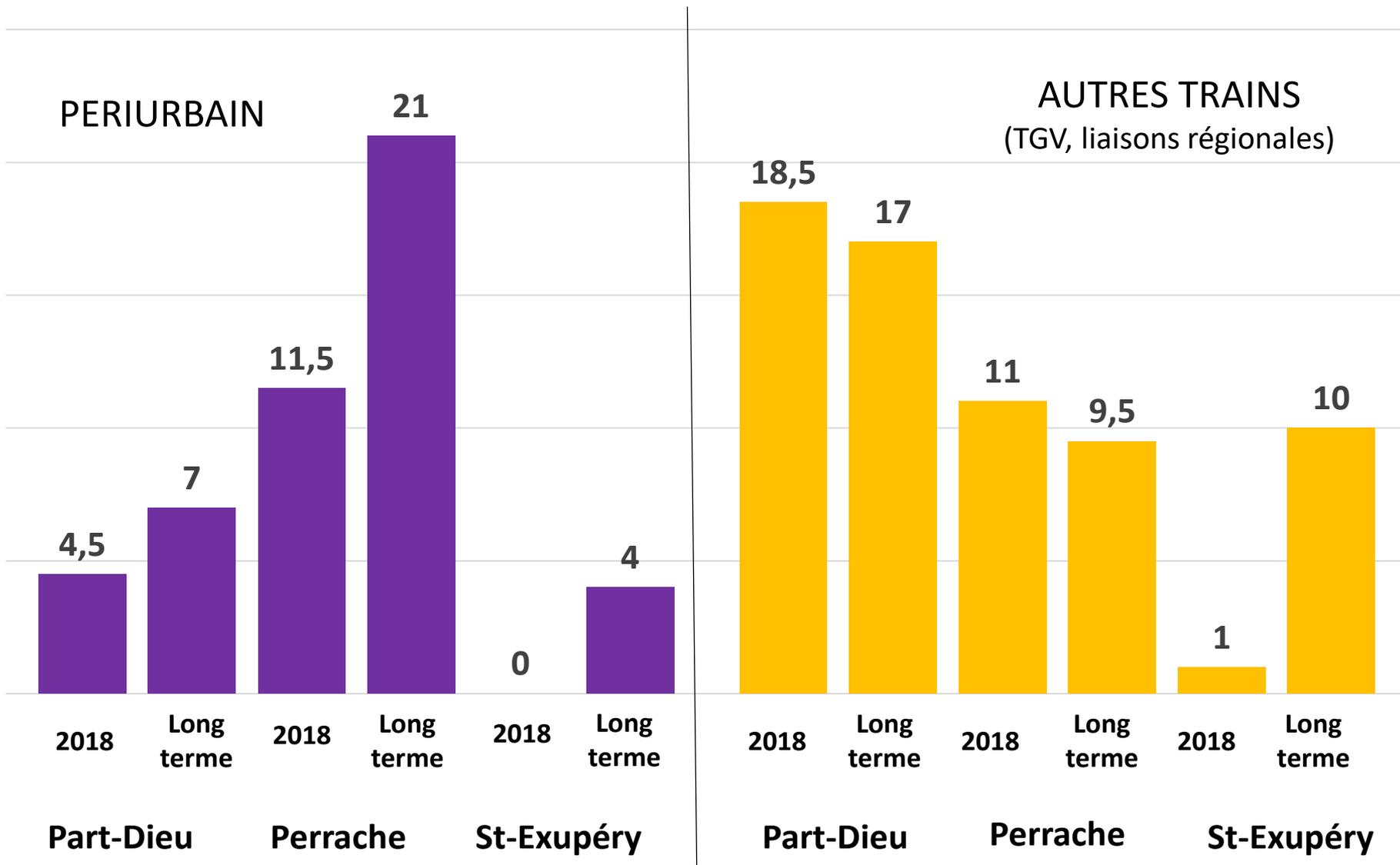
Création d'un hub de correspondance à St-Exupéry



Desserte St Exupéry - 3ème niveau

Hypothèses proposées pour les services voyageurs

TRAINS PAR HEURE DE POINTE ET PAR SENS



Etudes desserte de St-Exupéry

3 niveaux progressifs de desserte

	1 ^{er} Niveau	2 ^{ème} Niveau	3 ^{ème} Niveau
SERVICES	TER Grenoble / Chambéry	<ul style="list-style-type: none"> • TER Grenoble / Chambéry Clermont / Roanne et St-Etienne • TER Part-Dieu et Perrache → St-Ex 	<ul style="list-style-type: none"> • Report TGV province-province sur St-Ex • TER vers Grenoble, Chambéry, Clermont / Roanne, St-Etienne et Ambérieu / Annemasse • TER Part-Dieu et Perrache → St-Ex
DESSERTE GARES	Perrache : idem Part-Dieu : -1 /h/sens Saint-Ex : +2 /h/sens	Perrache : idem Part-Dieu : -2 /h/sens St-Ex : +6 /h/sens	Perrache : idem Part-Dieu : -7/h/sens Saint-Ex : +13/h/sens
COÛTS	2.800 M€ NFL LT (surf) + 100 M€ (report GP) + 10 M€ lignes existantes + Equipement TER TOTAL = 2,9 Mds€	2.800 M€ NFL LT (surf) + 100 M€ (report GP) + 70 M€ lignes et St Ex + 800 M€ partie CFAL Nord + Equipement TER TOTAL = 3,8 Mds€	820 M€ St Fons Grenay + 640 M€ (aménagement compl et report GP) + 350 M€ lignes et gare TER St Ex + 1.200 M€ partie CFAL Nord + Equipement TER TOTAL = 3 Mds€

Des études complémentaires sont nécessaires

Etudes desserte de St-Exupéry

Impacts fréquentations

1 ^{er} Niveau	2 ^{ème} Niveau	3 ^{ème} Niveau
<ul style="list-style-type: none">○ TER stable<ul style="list-style-type: none">• Baisse sur la liaison Chambéry – Lyon PD compensée par les nouvelles dessertes sur St Ex ○ TGV stable	<ul style="list-style-type: none">○ TER + 3 % environ<ul style="list-style-type: none">• Croissance portée par la liaison Lyon centre – St Ex• Perte globale de 0,5% sur l'ensemble des autres liaisons ○ TGV stable	<ul style="list-style-type: none">○ TER + 1,5 % environ<ul style="list-style-type: none">• Croissance portée par la liaison Lyon centre – St Ex• Perte globale de 1,5% sur l'ensemble des autres liaisons ○ TGV - 4 % environ<ul style="list-style-type: none">• -12% province - province• Stable pour les autres