



LES AMENAGEMENTS DE LONG TERME DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS



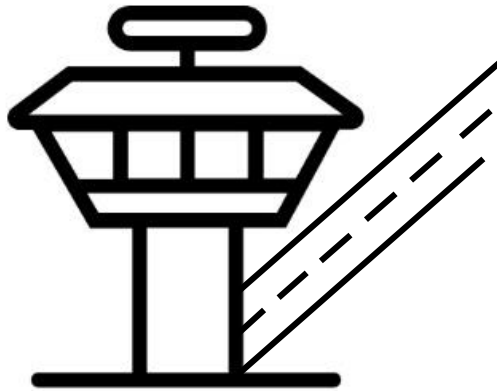
PRESENTATION DU PROJET
Réunion publique d'Anse
18 avril 2019



SNCF Réseau dans le système ferroviaire

TRANSPORT AERIEN

Gestionnaire
d'aéroport



Compagnies aériennes



Air France



Emirates



British Airways

TRANSPORT FERROVIAIRE



SNCF TER



Renfe

Entreprises ferroviaires



Thello



Des investissements massifs sur le réseau

NATIONAL

2000 : 1 Md€ 2009 : 2,8 Md€ 2022 : 3,2 Md€

+ transformation de l'exploitation de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon pour renforcer sa capacité

2018 : mise en service de la passerelle à Quincieux.

2018 : suppression du PN 299 à Limas.

2021 : confortement tunnel de la Pelonnière entre St Germain au Mont d'Or et Collonges – Fontaines

2021 / 2022 : Création d'accès pour personnes à Mobilité Réduite à Belleville sur Saône.

2022 : mise en service de la passerelle à St Georges de Reneins.

Les dynamiques territoriales

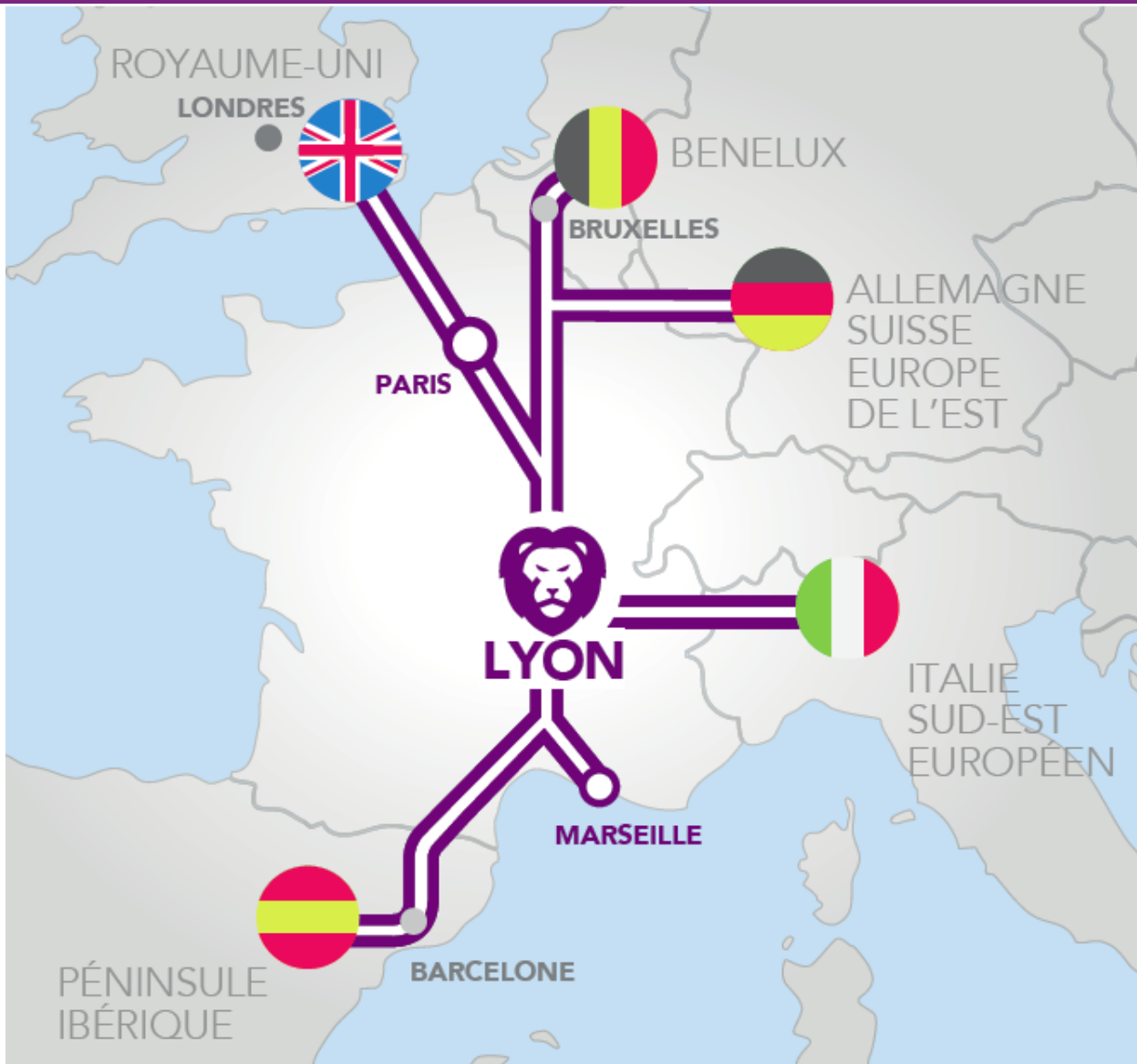
Le contexte du nœud ferroviaire lyonnais

Le projet NFL Long Terme

Les dynamiques territoriales

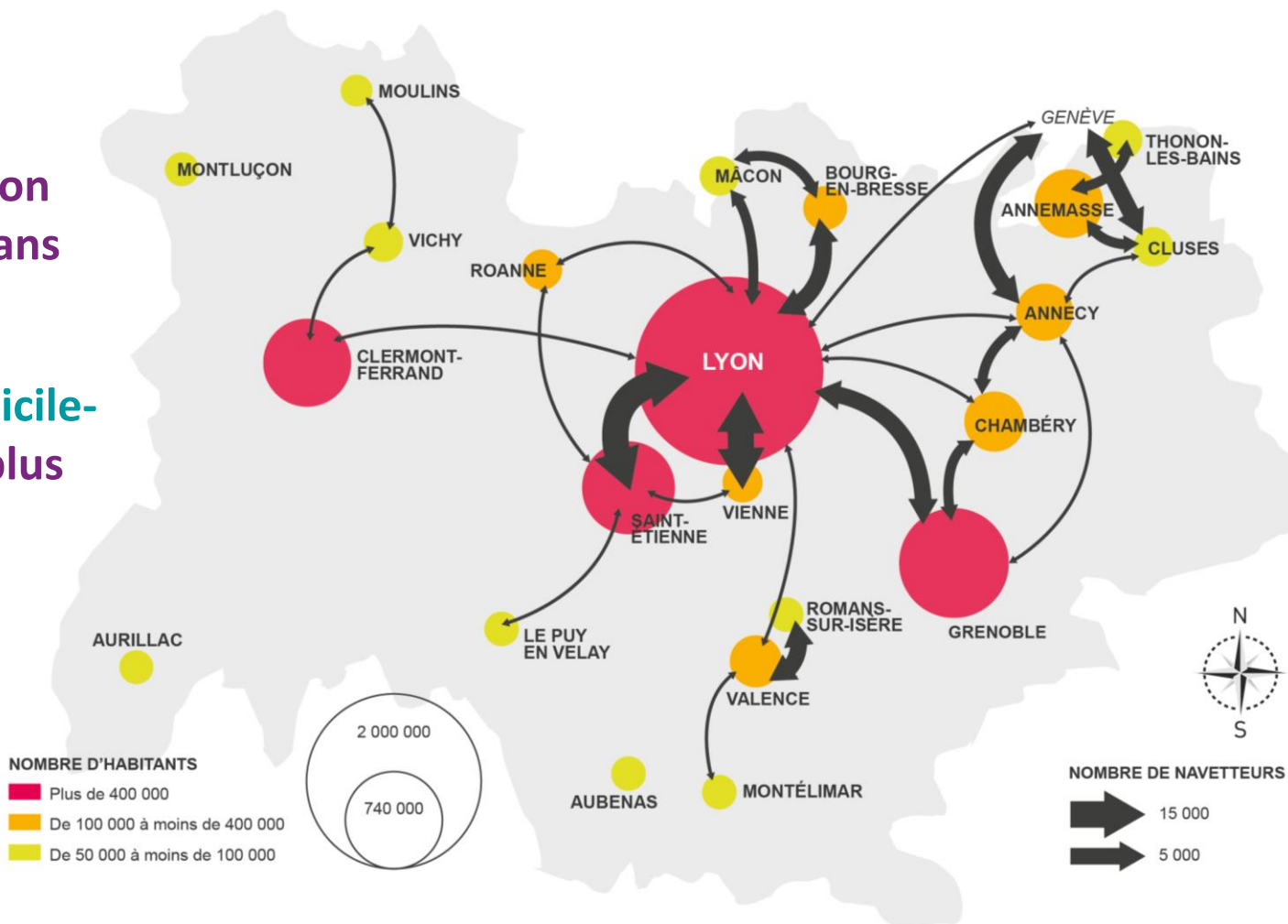
Un territoire multipolaire avec de forts enjeux de mobilité durable

Un nœud ferroviaire lyonnais au carrefour des grands réseaux d'échanges



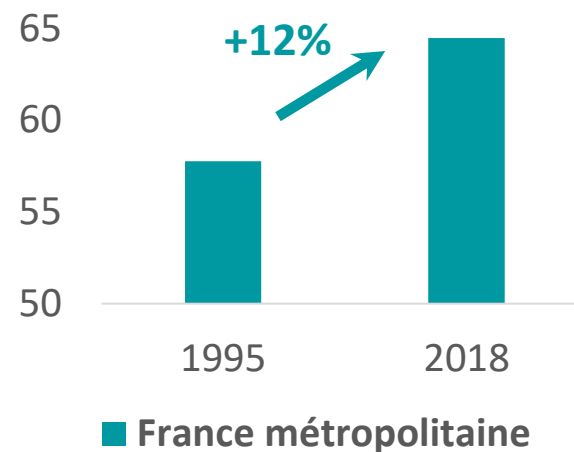
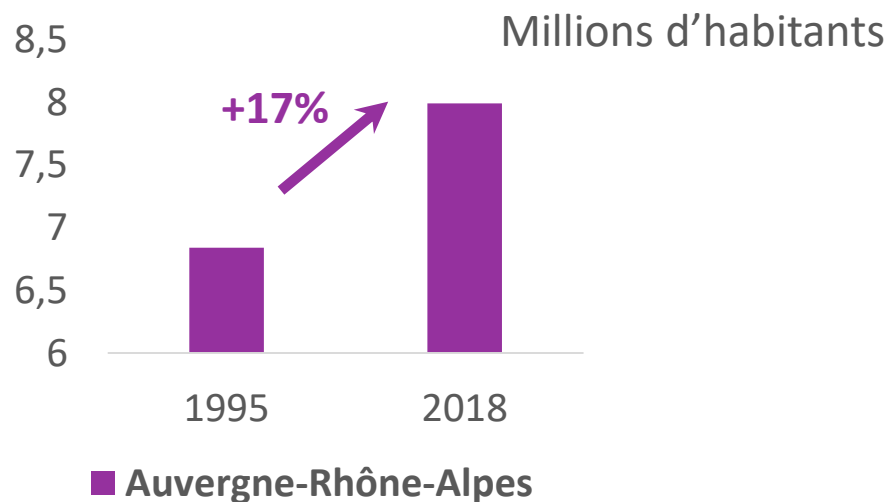
Un territoire multipolaire, générateur de déplacements

- 85% de la population régionale habite dans une aire urbaine
- Des distances domicile-travail de plus en plus longues



Un territoire très dynamique

Une croissance démographique soutenue depuis 20 ans



→ **1 million d'habitants supplémentaires attendus en 2040** (source INSEE)



Un territoire très dynamique

Une forte activité économique régionale

→ 3,4 millions d'emplois en 2017

→ 12% de la richesse nationale



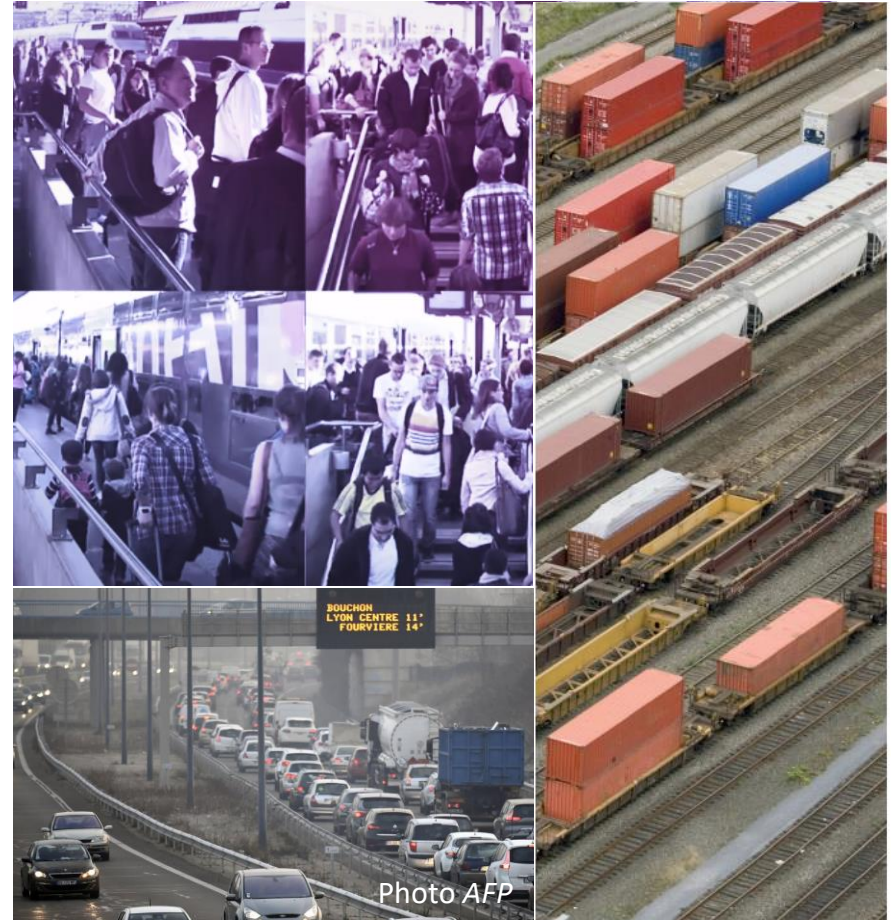
- 1^{ère} région pour l'investissement en R&D
- 2^{ème} PIB national
- 2^{ème} région en nombre d'emplois
- 2^{ème} région touristique
- 3^{ème} région exportatrice

qui bénéficie de l'attractivité métropolitaine lyonnaise

Une forte croissance des besoins de déplacement

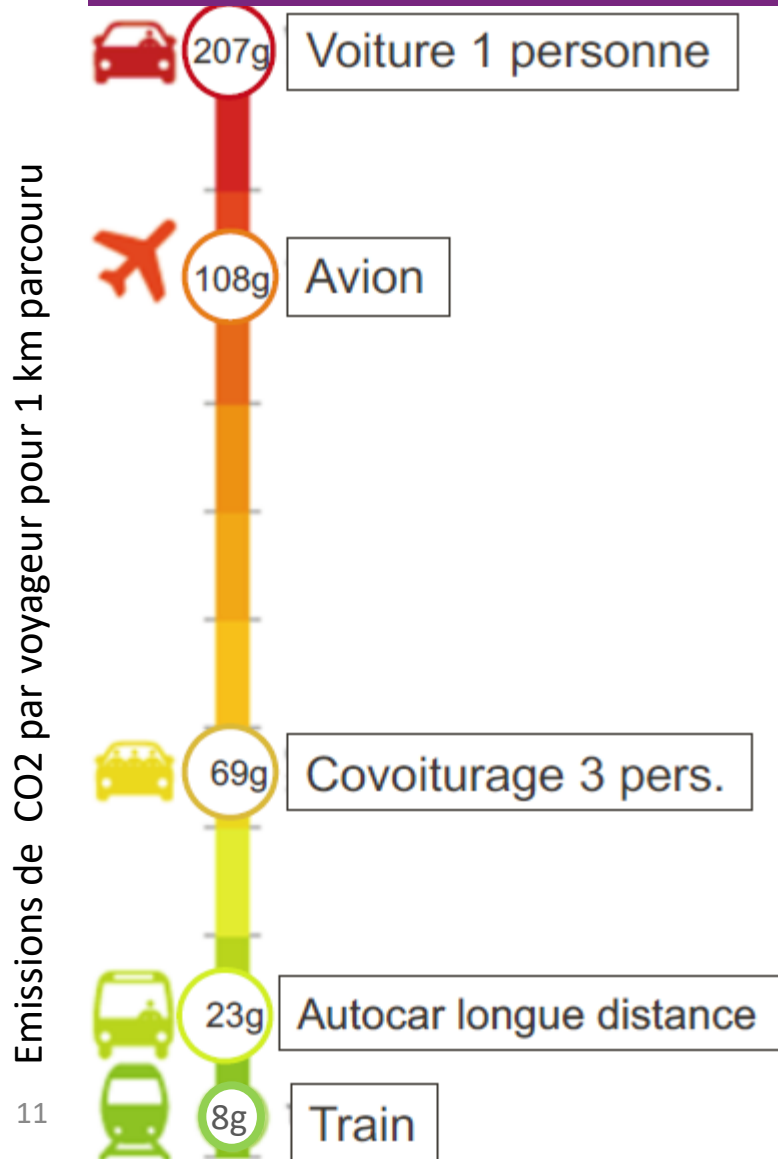
→ +20% de besoins de déplacements **tous modes** en couronne périurbaine de Lyon à l'horizon 2050

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



Essentiellement portée par le ferroviaire

Une sensibilité accrue à la qualité de vie et à l'environnement



Des défis à relever

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

Des objectifs de baisses d'émissions : SRADDET, SCOT, PDU, PCAET, ...

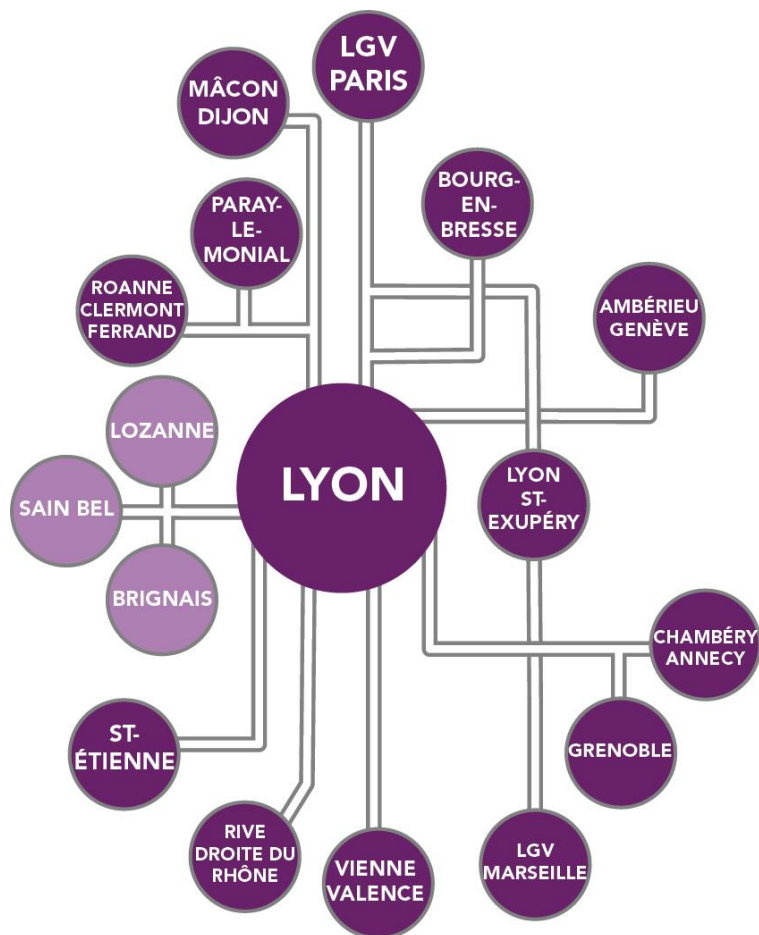
Le ferroviaire, une réponse durable

Le contexte ferroviaire

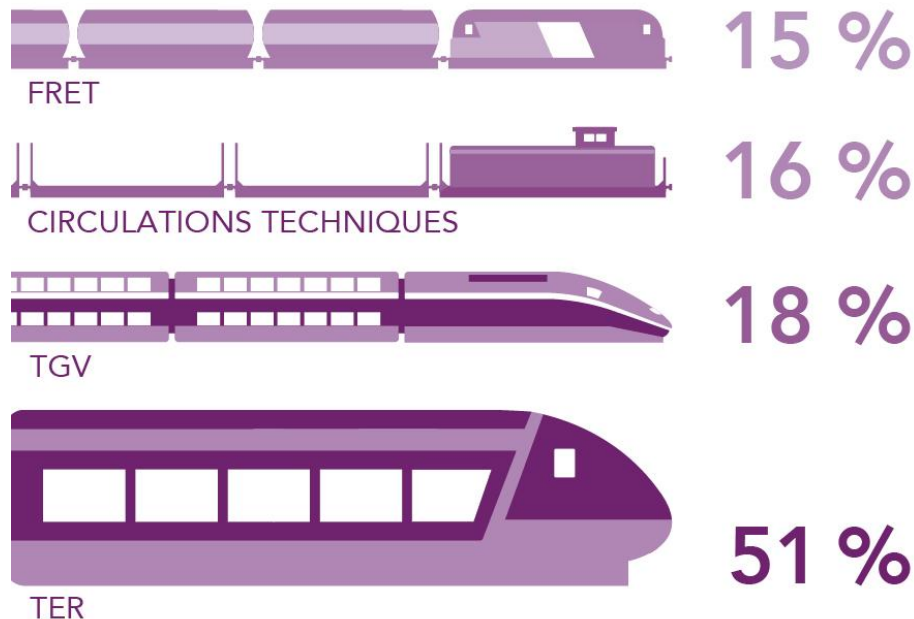
Un nœud lyonnais congestionné

Un nœud ferroviaire lyonnais complexe qui accueille de multiples trafics

12 lignes ferroviaires



1 200 trains par jour



Une saturation qui dégrade la qualité de service ferroviaire

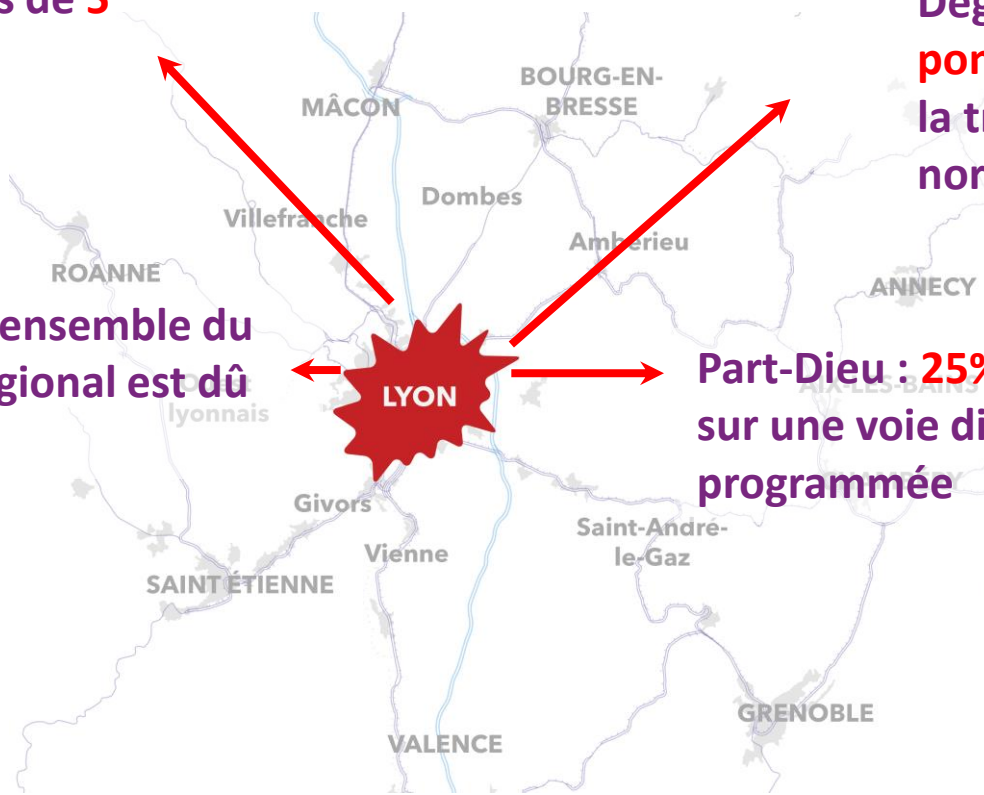
Le moindre incident a des fortes répercussions

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)

Part-Dieu : 25% des trains reçus 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

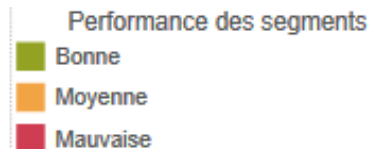
Origine des pertes de temps 2018 Lyon – Anse - Villefranche - Mâcon



Lyon Perrache



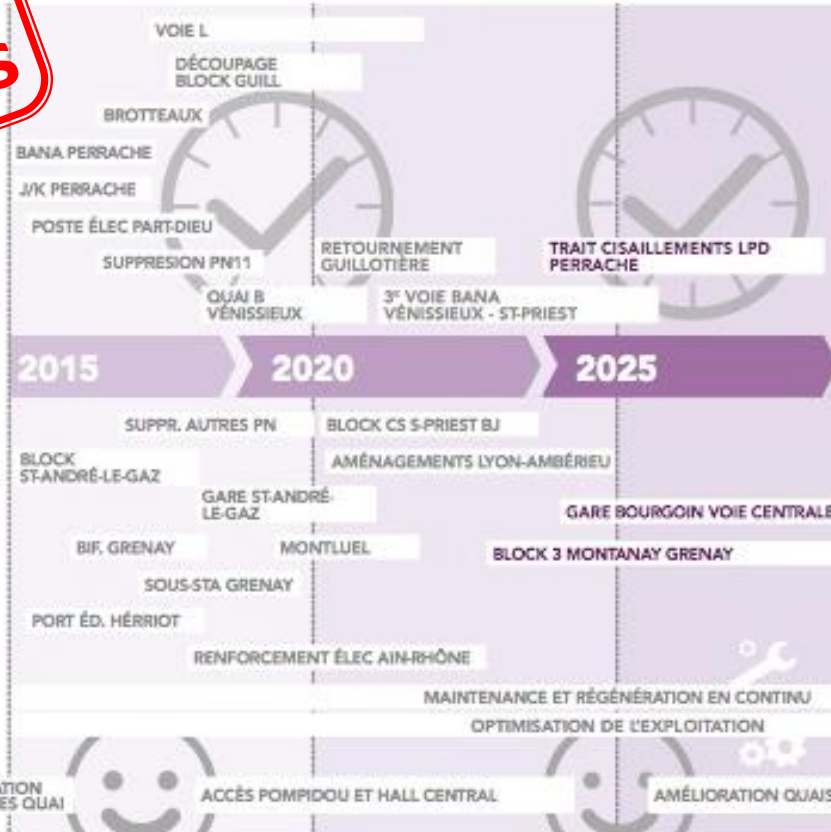
Lyon Part-Dieu



Améliorer le service ferroviaire à court et moyen termes

Travaux en cours

PLAN DE MOBILISATION COURT ET MOYEN TERME



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

PAS DE TRAIN SUPPLEMENTAIRE

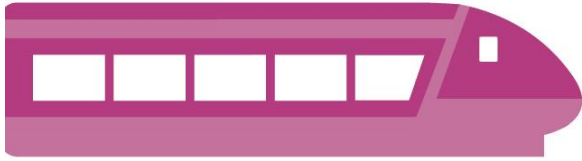
Le projet NFL Long Terme pour répondre aux besoins de déplacements de demain

Les objectifs du projet NFL LT



- Répondre aux besoins de transports durables du quotidien
- Conforter le nœud lyonnais comme hub ferroviaire d'importance nationale et internationale
- Mettre en place les conditions de développement du fret ferroviaire

Pouvoir faire circuler plus de trains



2 fois plus de TER



2 fois plus de TGV



2 fois plus de fret

+ de TER périurbains (desserte au ¼ h)

- Gares lyonnaises
- Villefranche-sur-Saône
- Bourgoin
- Montluel
- Vienne
- Givors
- Saint-Etienne

+ de TER vers les métropoles régionales

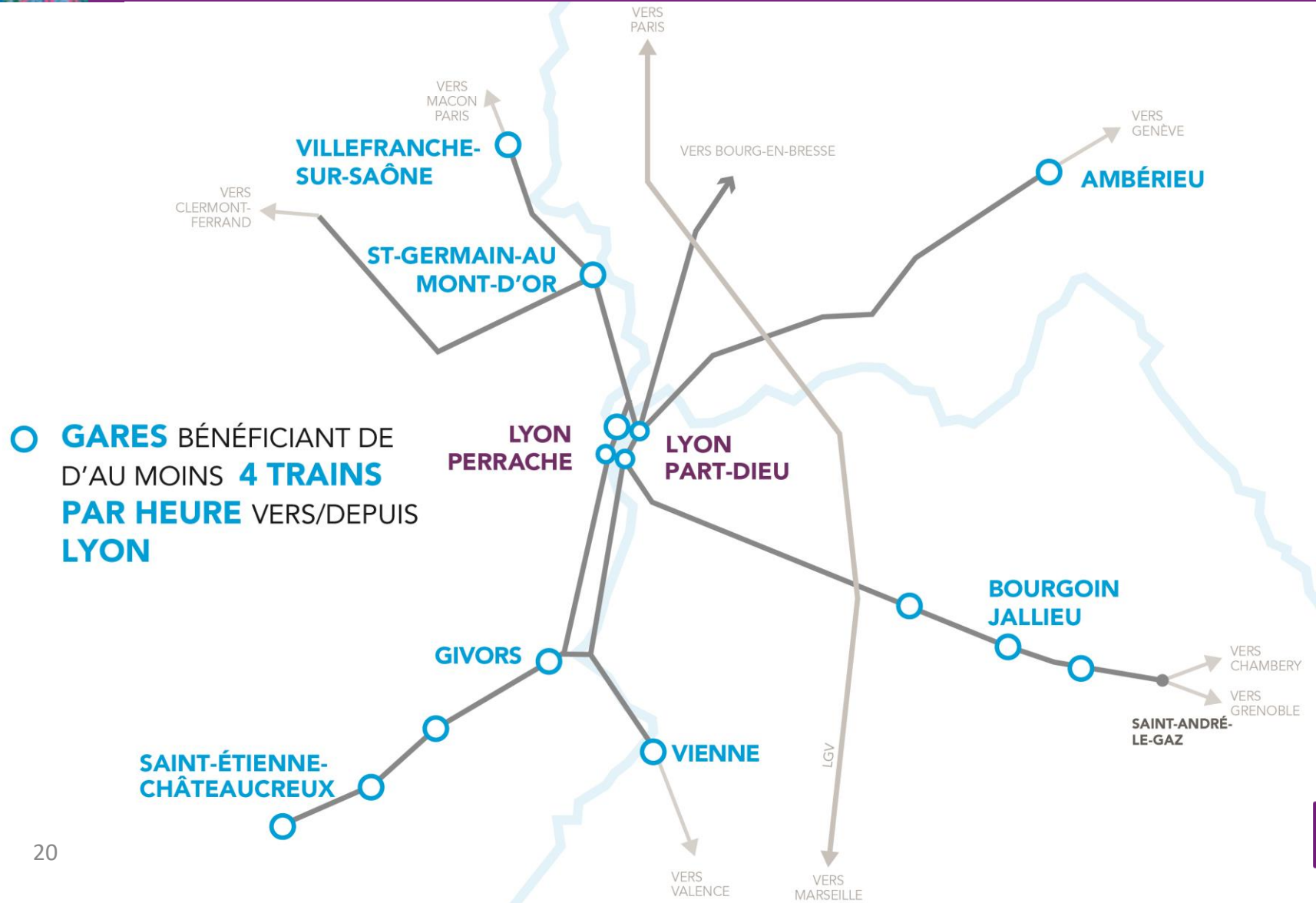
- Mâcon
- Clermont
- Valence
- Grenoble
- Chambéry
- Annecy

+ de TGV à Part Dieu

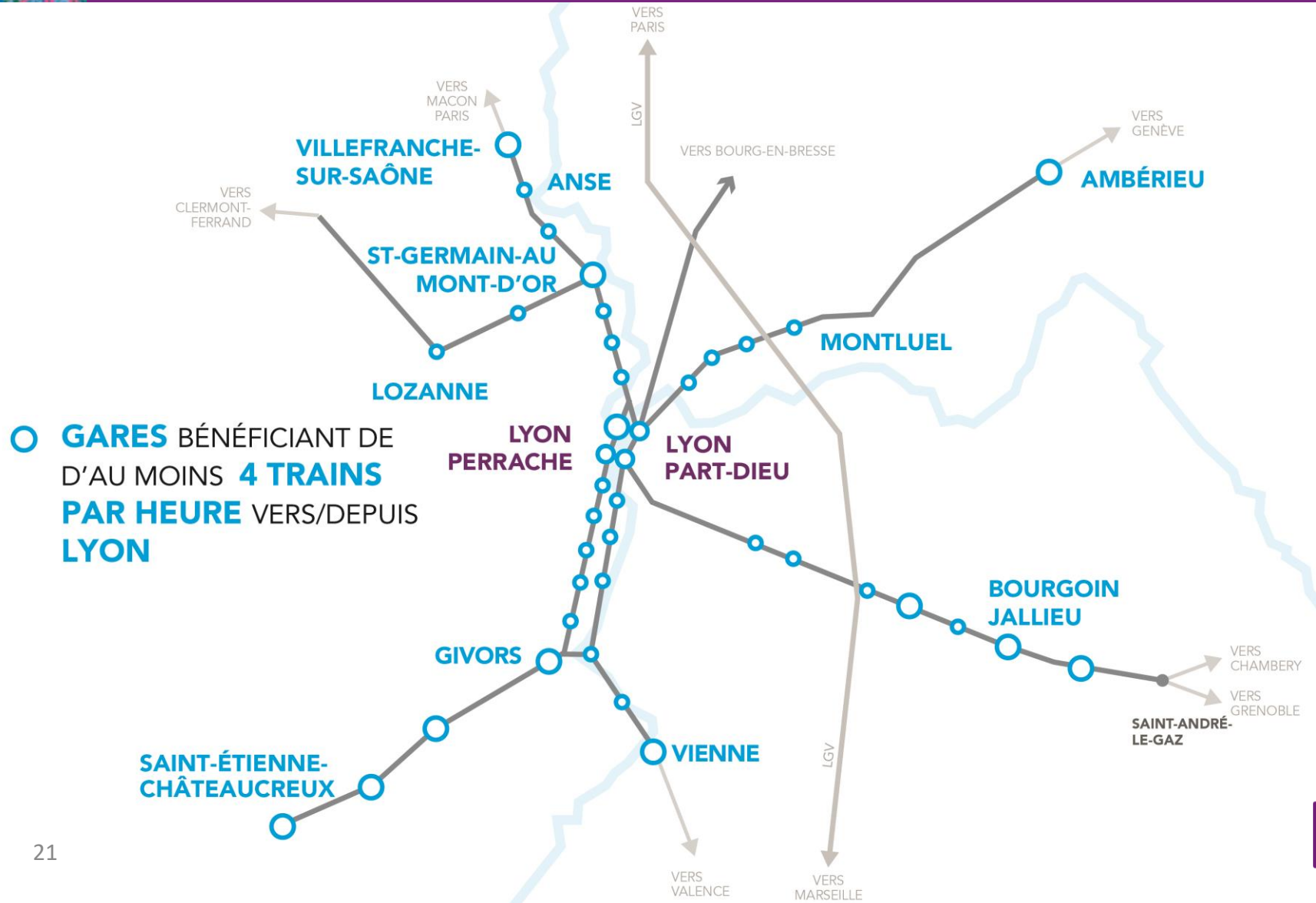
- Nationaux
- Européens

+ de trains de marchandises

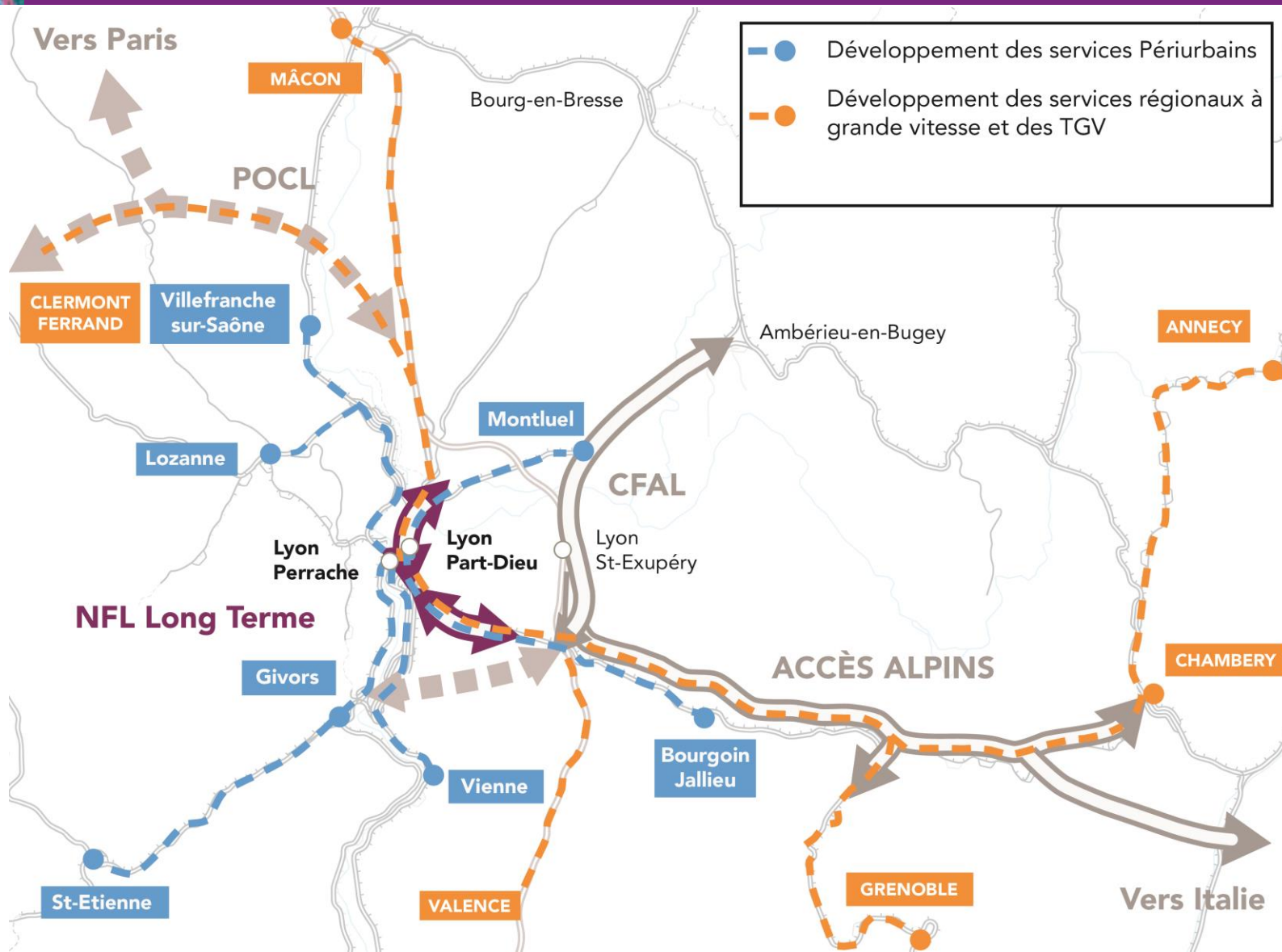
Gares desservies par au moins 4 trains par heure en 2019



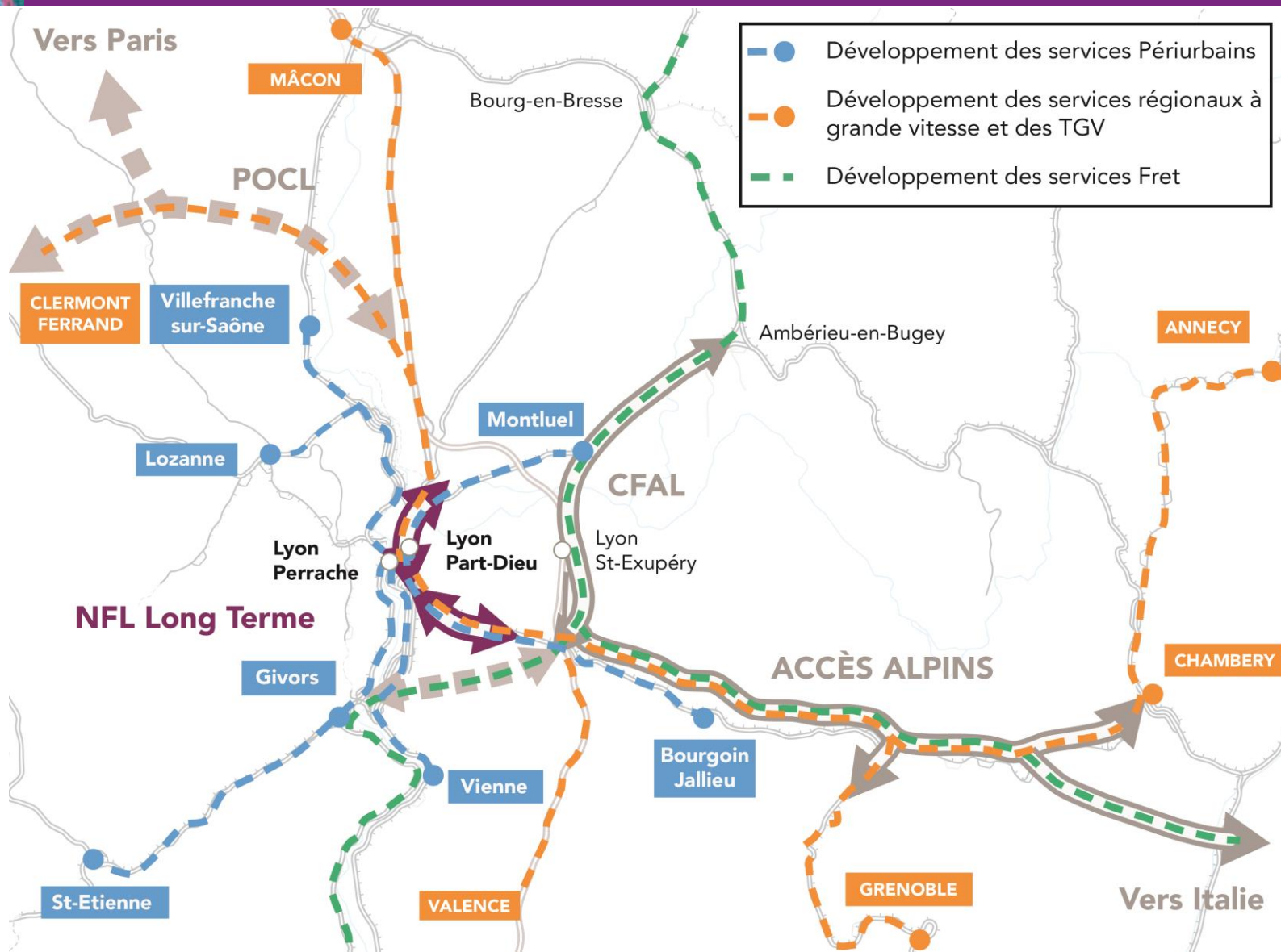
Dessertes au ¼ d'heure (Hypothèses long terme)



Hypothèses des services de long terme



Hypothèses des services de long terme



Liaison TER Lyon – Villefranche-sur-Saône

Hypothèses de long terme

VILLEFRANCHE-SUR-SAONE - LYON

Trains / h / sens en heure de pointe

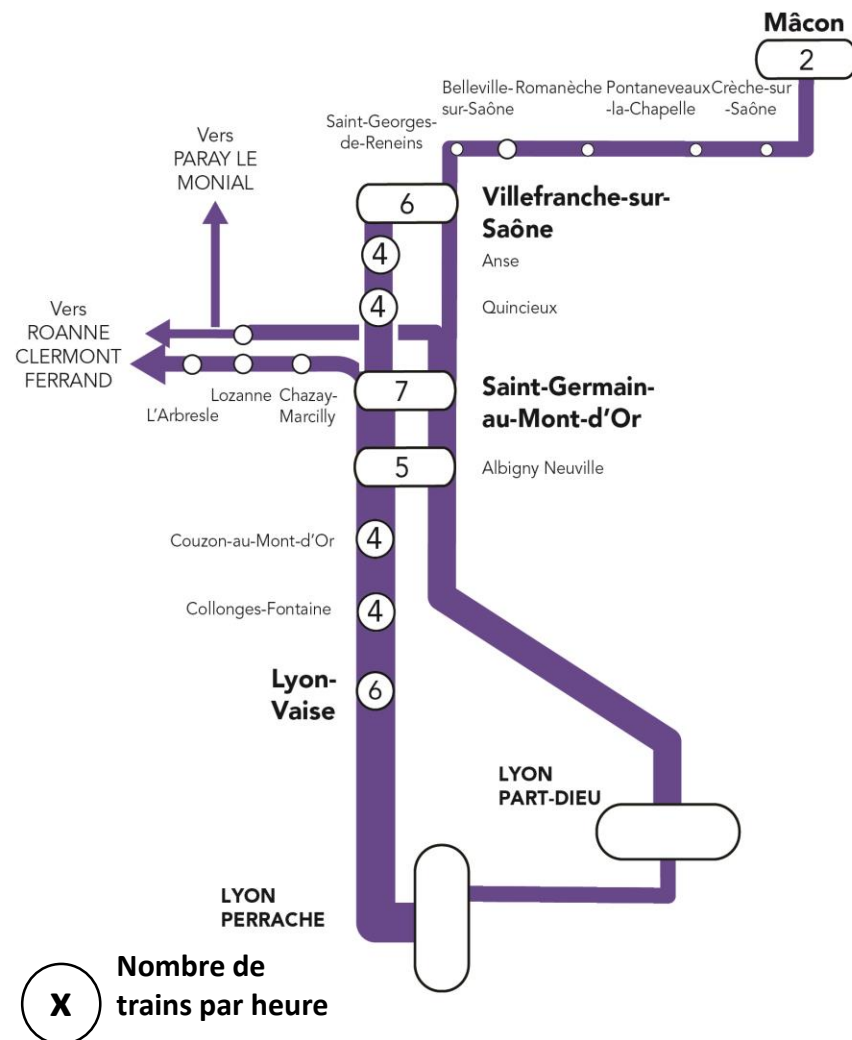
	2019*	NFL LT
Lyon-Perrache	3	4
Lyon-Part-Dieu	1	2

*Renfort le matin :

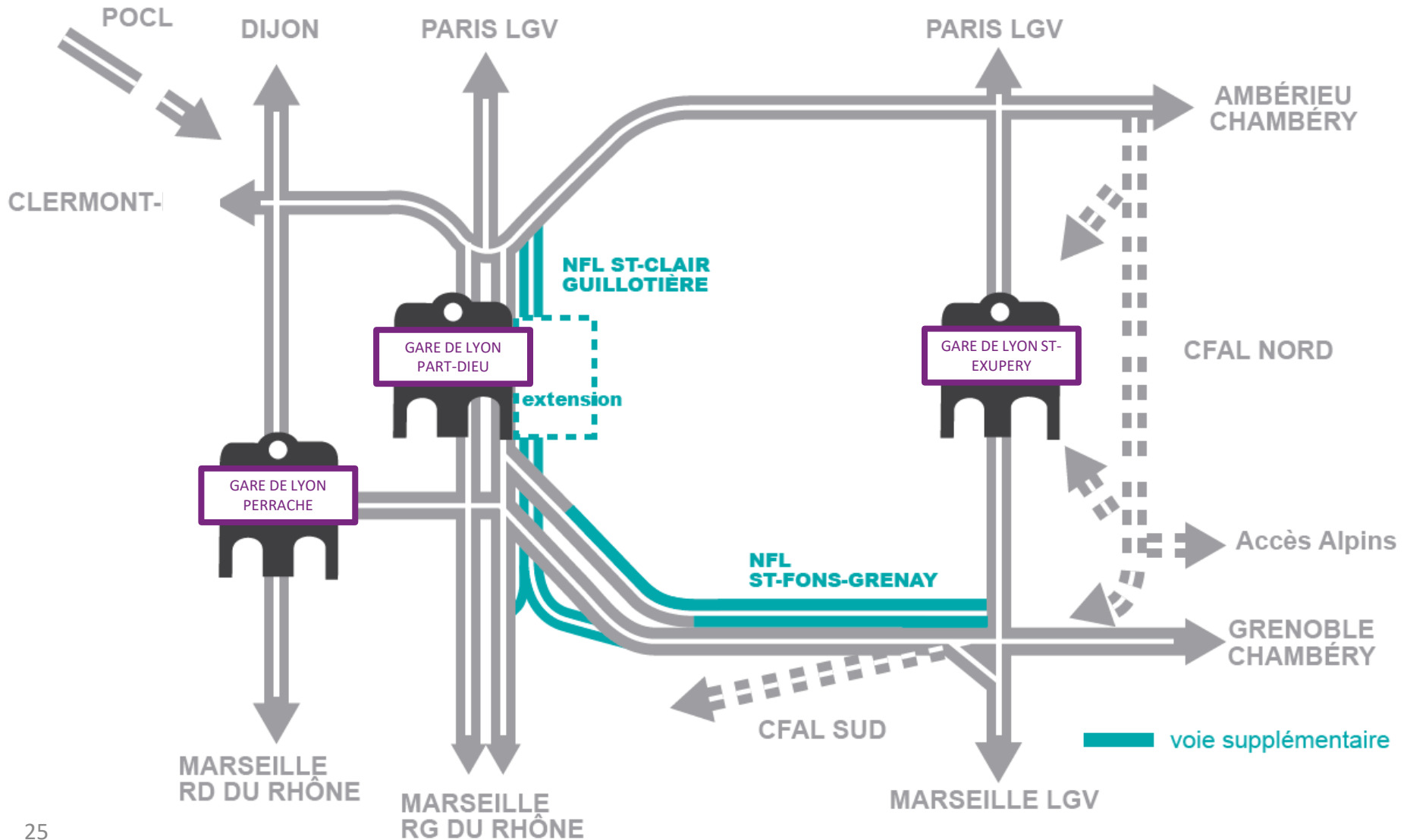
1 TER en plus Villefranche ==> Lyon Part-Dieu

Renfort le soir :

1 TER en plus Lyon Part-Dieu => Villefranche



En créant de nouvelles voies



Estimation des 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€