



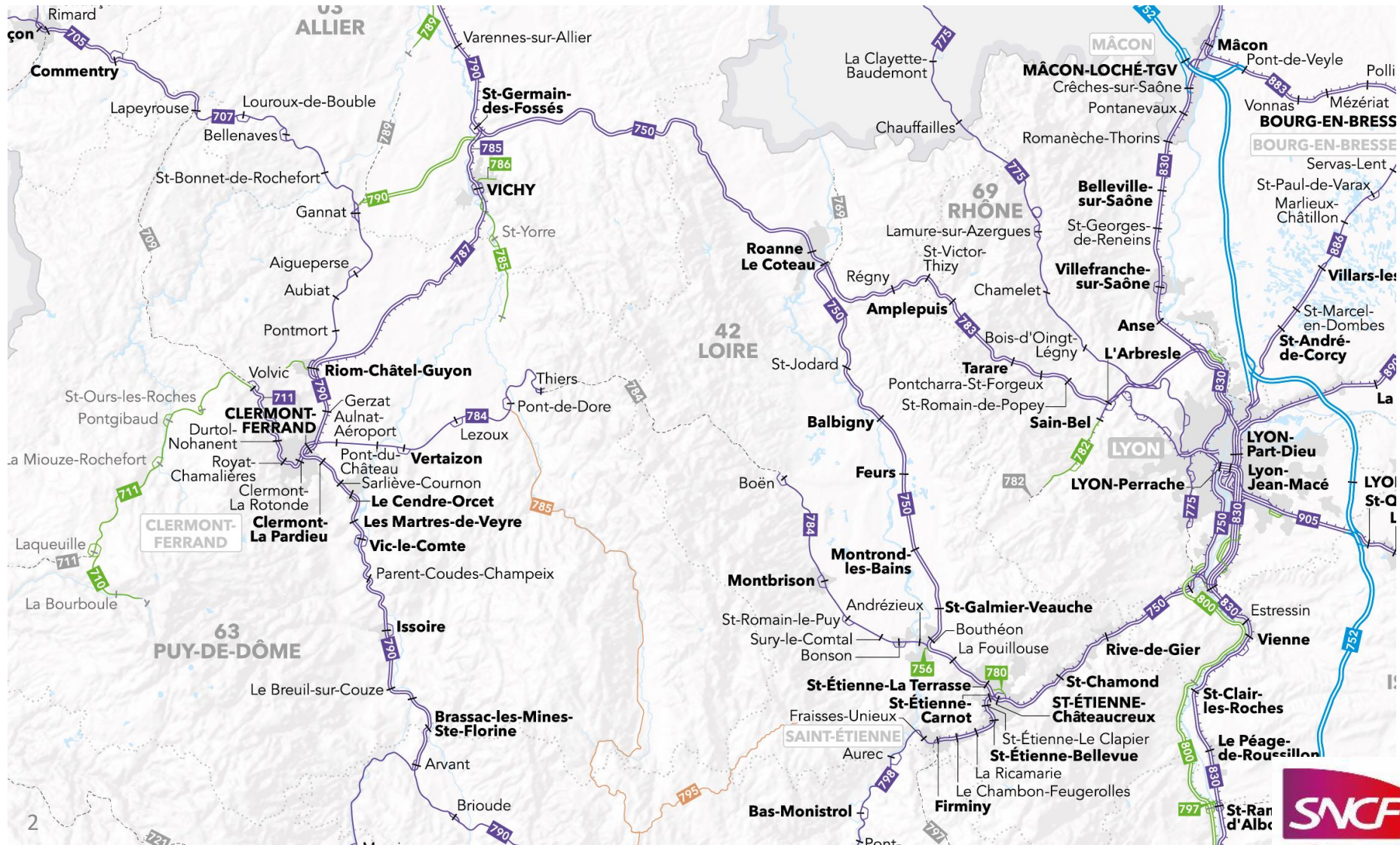
LES AMENAGEMENTS DE LONG TERME DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS



PRESENTATION DU PROJET
Réunion publique Clermont-Ferrand
19 Juin 2019



Le réseau ferré



Le contexte ferroviaire

Le projet NFL Long Terme

Les éclairages complémentaires pour le débat

Le contexte ferroviaire et le projet NFL Long Terme

Un nœud complexe et congestionné

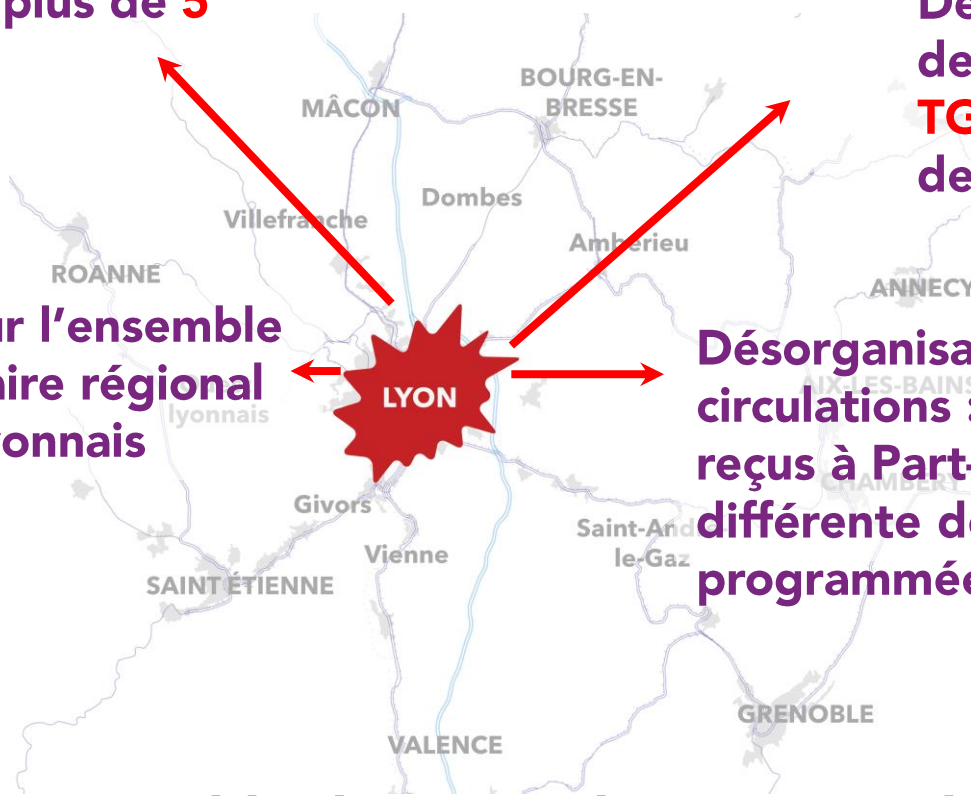
Le moindre incident a des fortes répercussions

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

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





Clermont-Lyon : les améliorations apportées

- Raccordement de Saint Germain des Fossés évitant le rebroussement des trains (2006, 10,5 M€)
- Modernisation des voies (12,5 M€)

→ Gain de temps de parcours de l'ordre de **15 minutes**
Soit, avec 4 arrêts, **2h26** contre 2h41



Clermont-Lyon : un schéma directeur

- Une étude en 2006 (gain de temps de parcours sur la ligne existante)
- Le cas échéant, un financement prévu au Contrat Plan Etat Région pour actualiser ce schéma directeur

Le projet NFL Long Terme

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



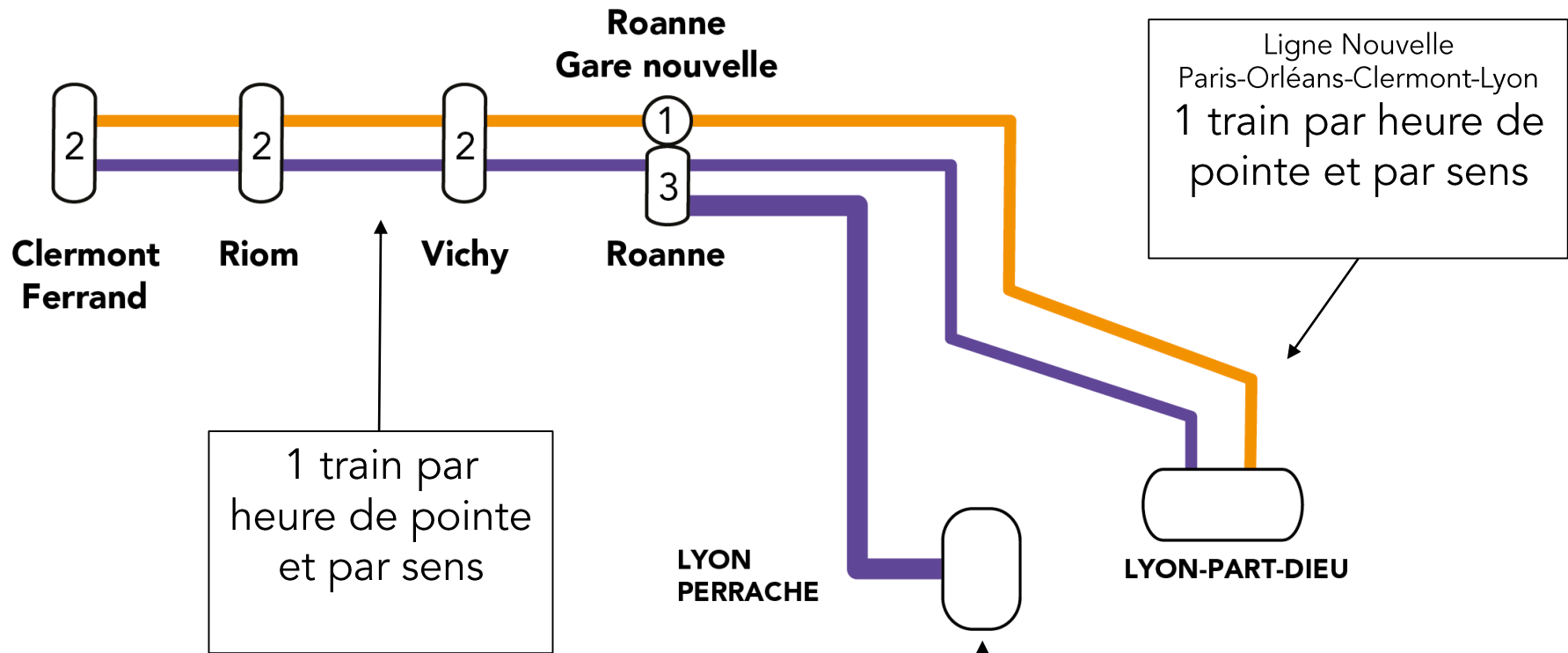
2 fois plus de fret

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



Liaisons avec Lyon

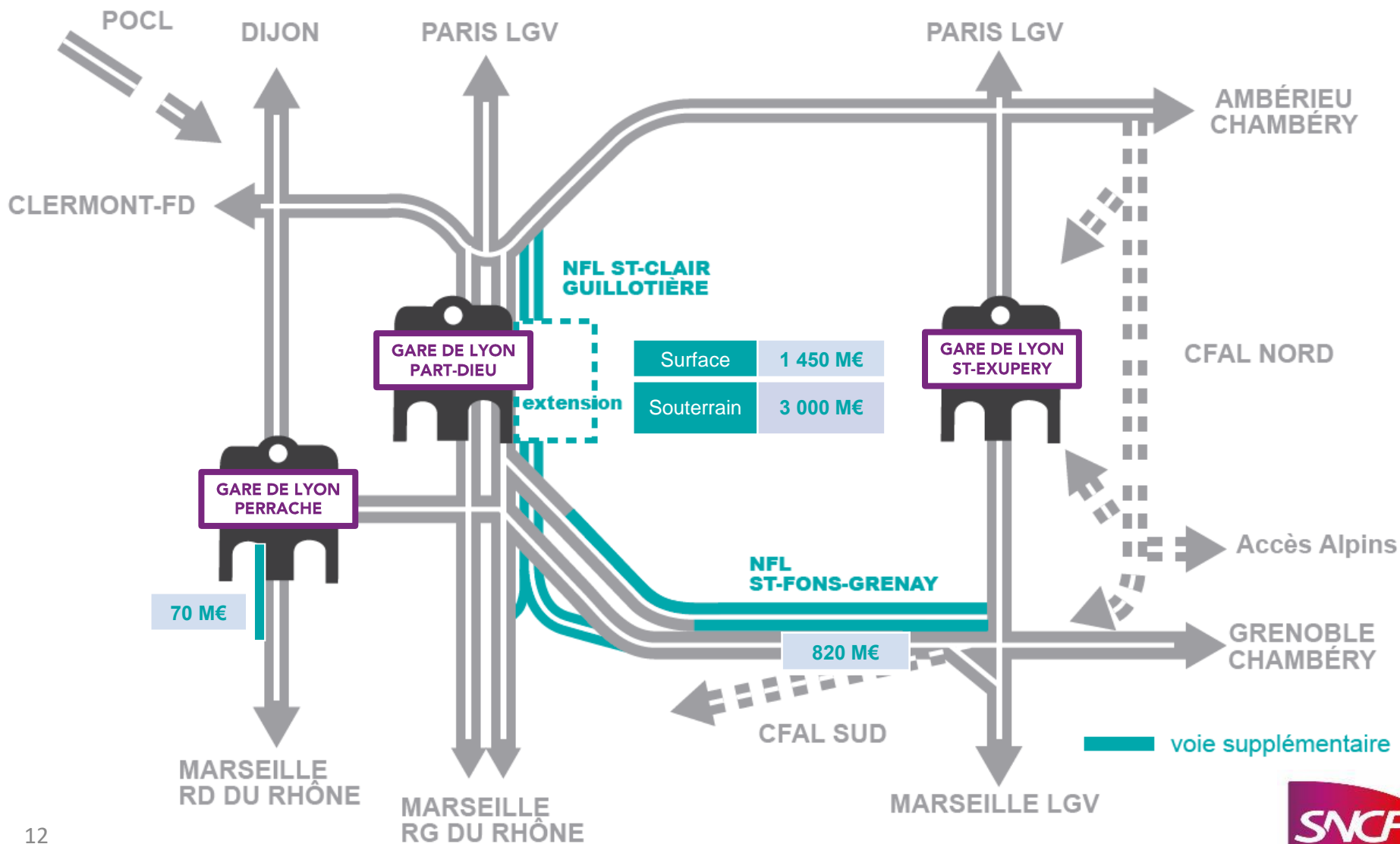
Hypothèses de long terme aux heures de pointe



Long Terme

x Nombre de trains par heure et par sens
11

Les aménagements proposés pour augmenter la capacité du NFL



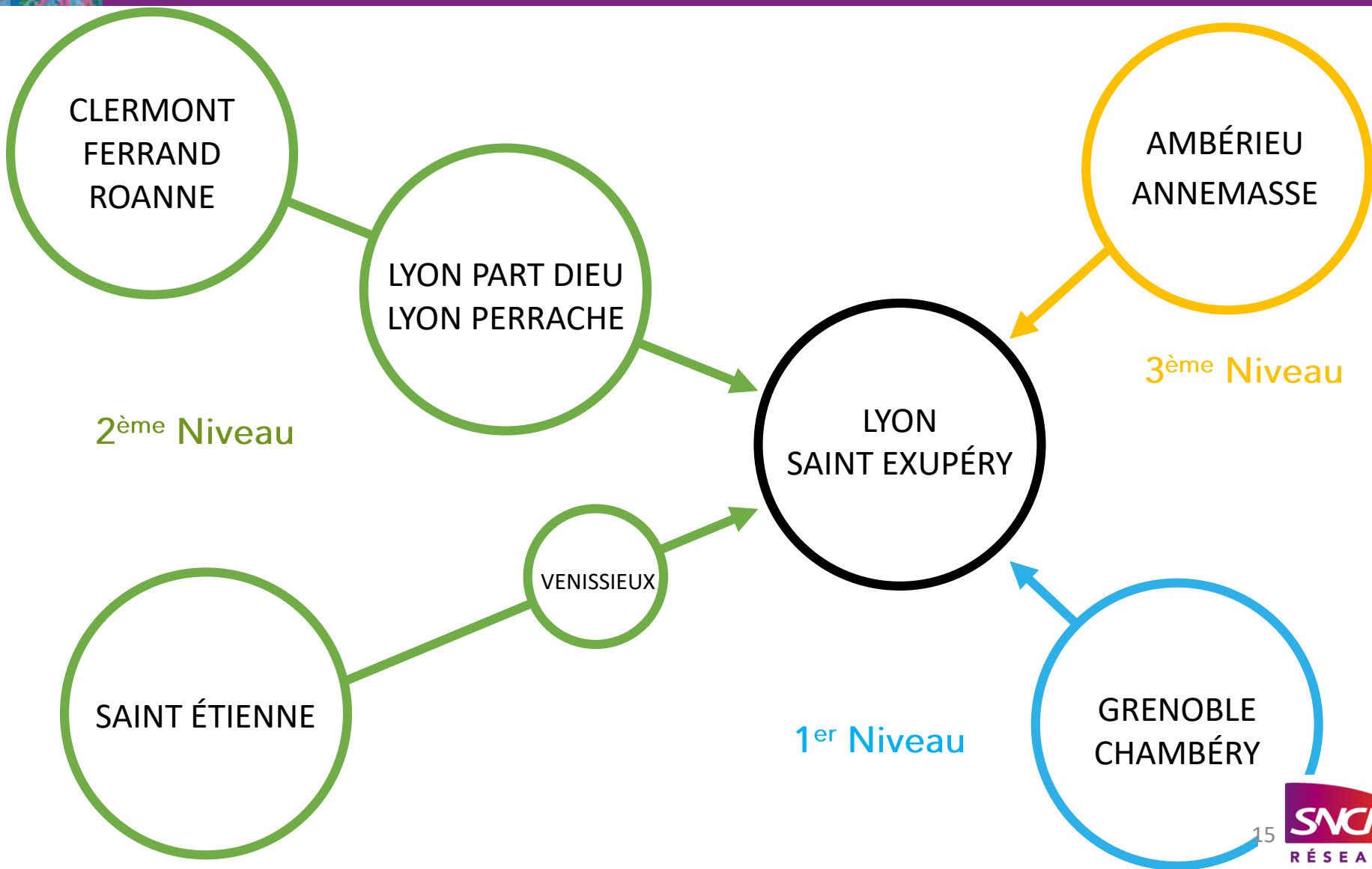
Les coûts du projet

		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€

Eclairages complémentaires pour le débat

- Desserte de Saint-Exupéry

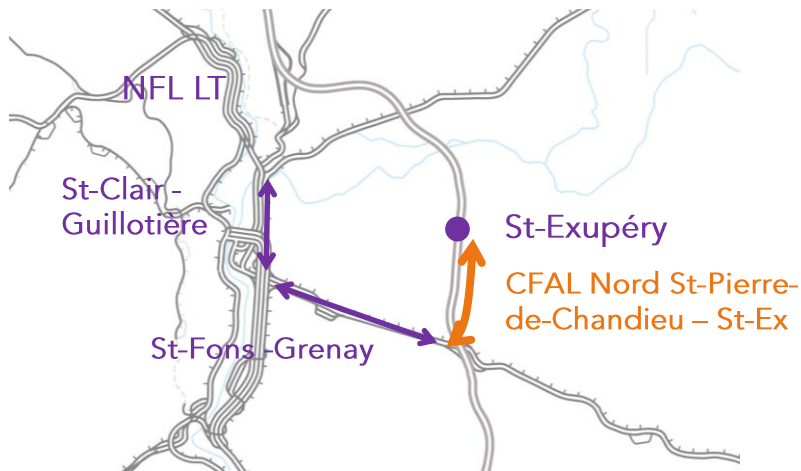
Desserte TER de St-Exupéry





Desserte de St-Exupéry

2^{ème} Niveau : Dessertes TER
Grenoble, Chambéry et ouest de la région

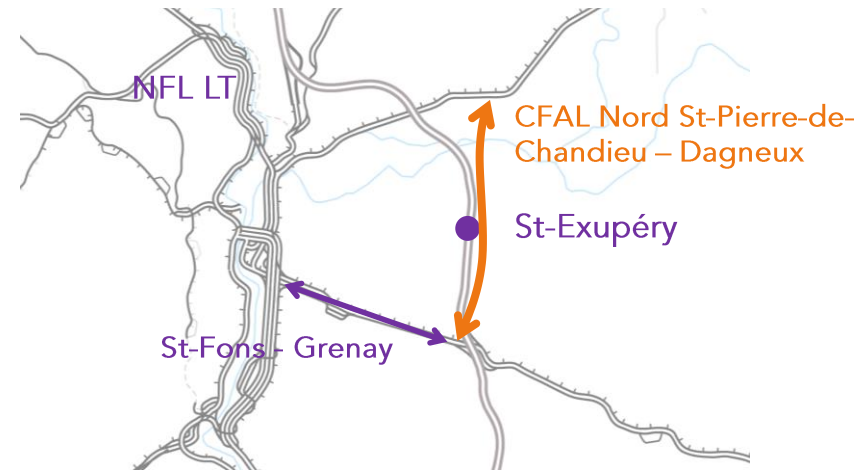


3,8 Md€

TER légère hausse
↗ Lyon centre – St Ex
↘ Autres liaisons

TGV stable

3^{ème} 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

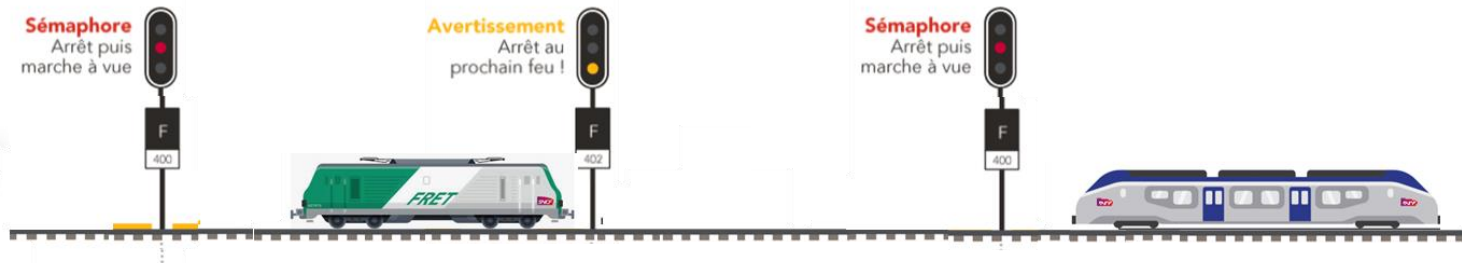
Pour un projet partagé

Annexes

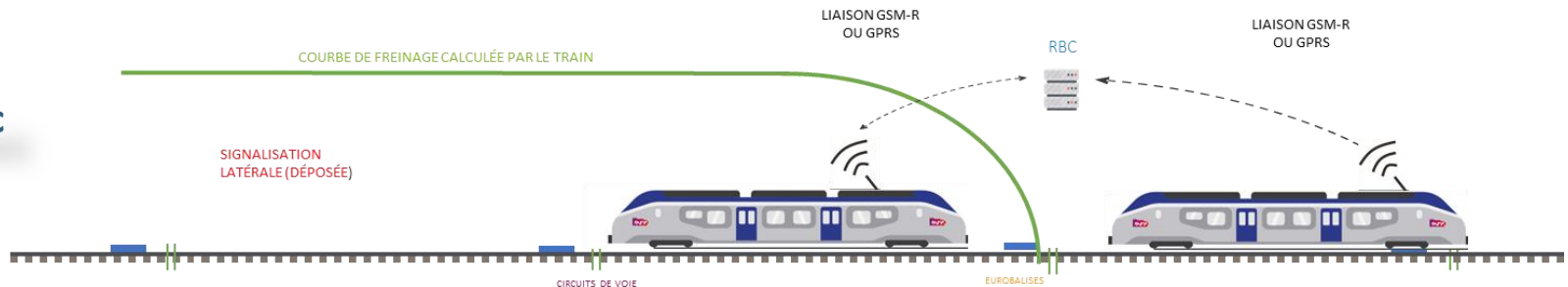
Des solutions pour le moyen terme ? De nouveaux systèmes de signalisation

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