



LES AMENAGEMENTS DE LONG TERME DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS



Conférence Débat

Le Nœud Ferroviaire Lyonnais et le Fret :
Contraintes, saturations, conflits d'usage et autres projets
4 juin 2019

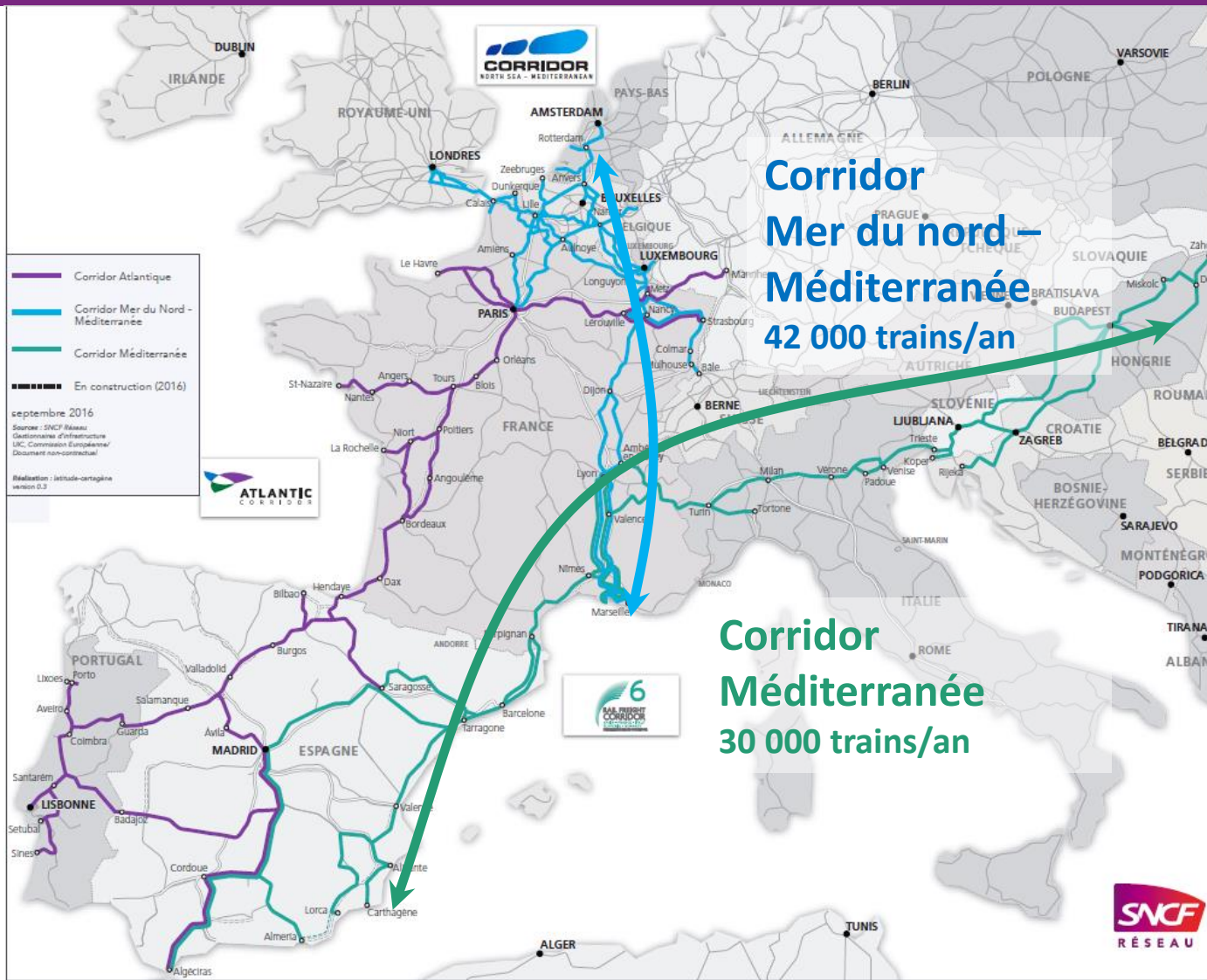


Fret et intermodalité

La capacité fret

L'interopérabilité

Les corridors de fret

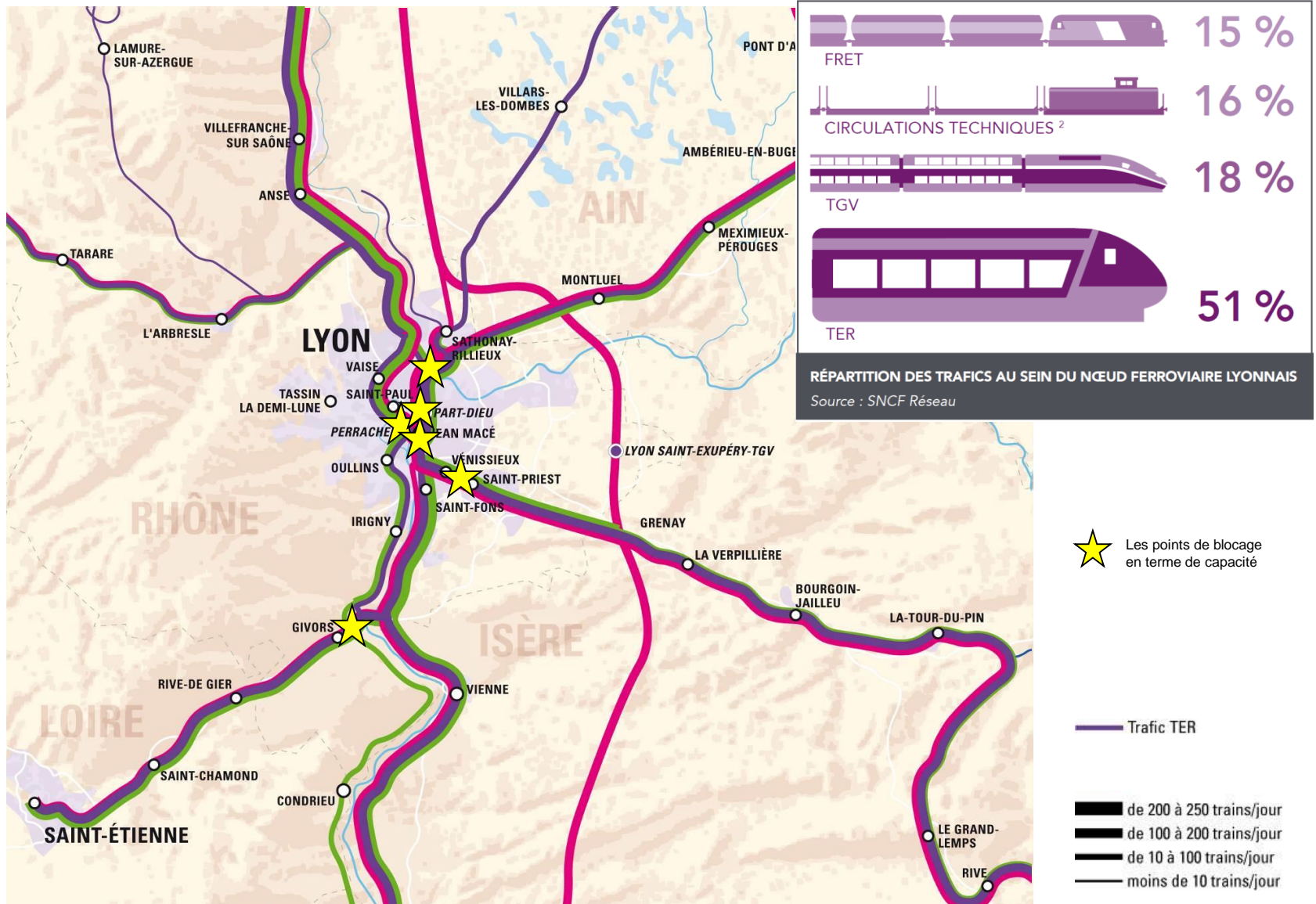


Trafics et intermodalité : les plateformes fret en AuRA



- **Sibelin** : 72 trains / jour
- **Le site de transport combiné de Vénissieux / St-Priest** : 10 trains / jour
- **Le Port Edouard Herriot** : 6 trains / jours
- **Terminal autoroute ferroviaire Alpine** : 8 trains / jour
- **Salaise / Inspira** : 1 à 2 trains / jour

Saturation du nœud ferroviaire lyonnais



Plan de Mobilisation en cours

Travaux
en cours



**MOINS DE
RETARDS**



**+ DE CONFORT
ET DE SÉCURITÉ**

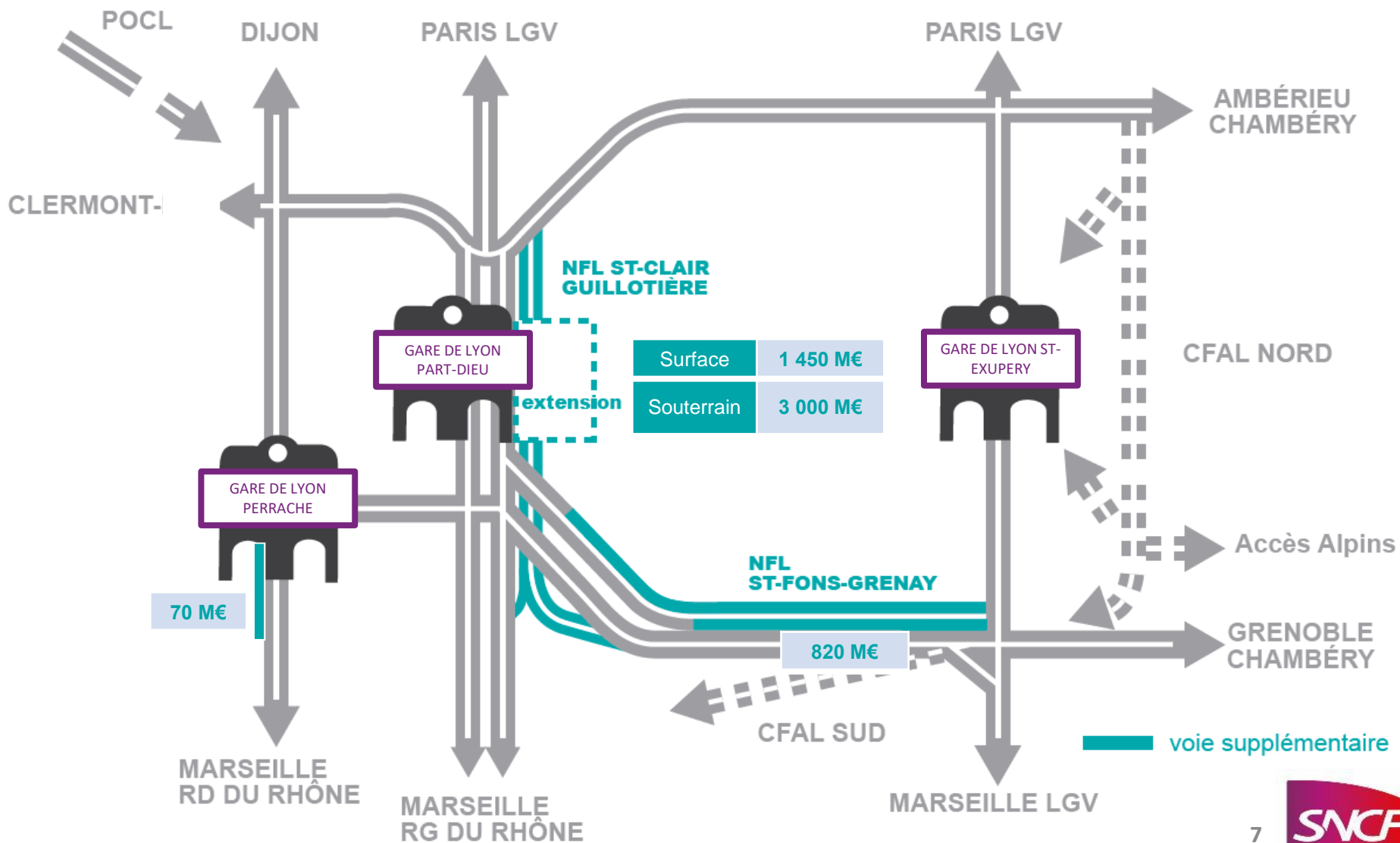
EN GARE DE LYON-PART-DIEU

RETOUR A UN
SYSTÈME FIABLE

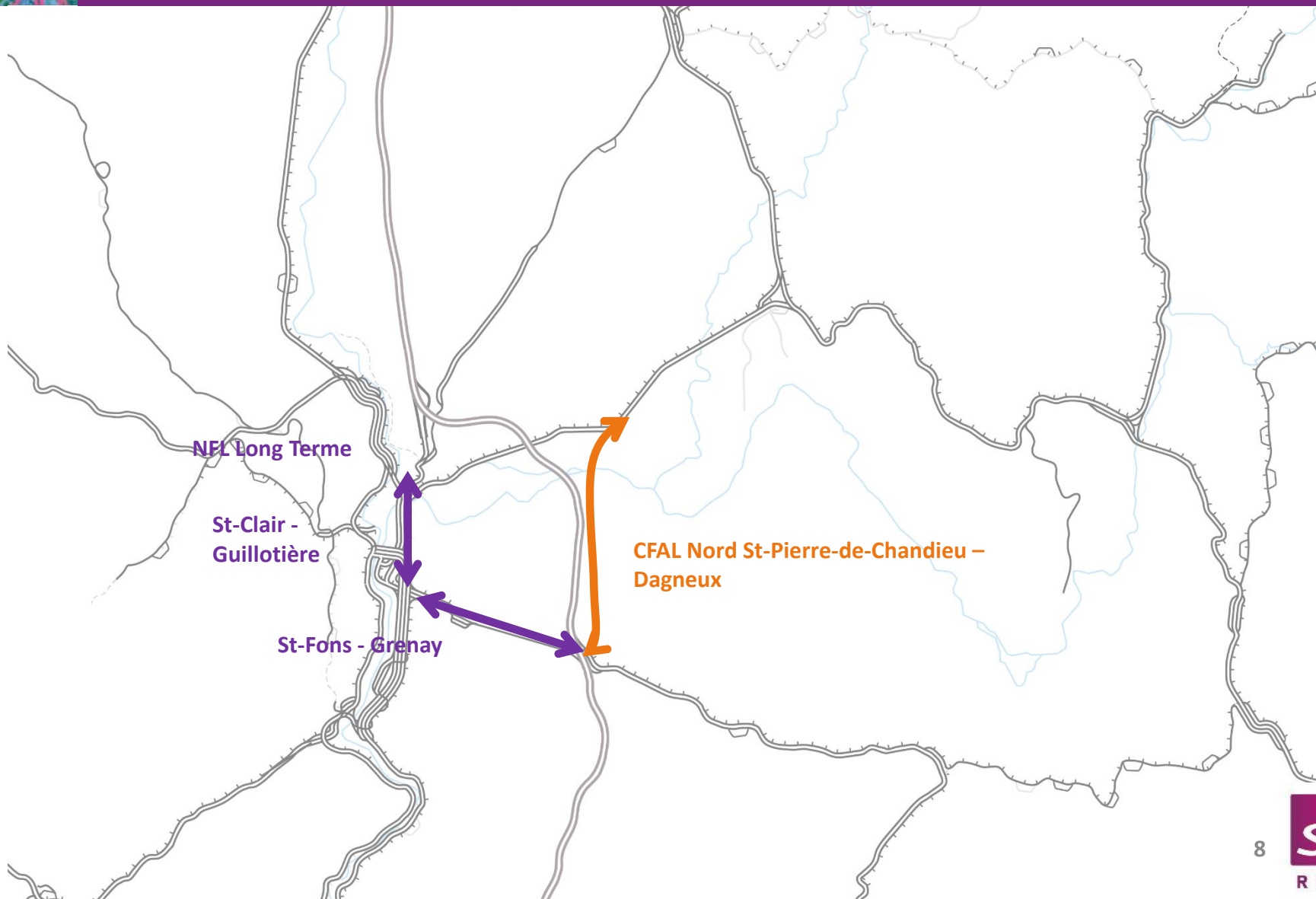
500 M€
d'investissement
CPER 2015-2025



Les aménagements long terme proposés dans le nœud ferroviaire lyonnais



Scénarios pour une première étape de réalisation des grands projets



Première étape de réalisation des grands projets



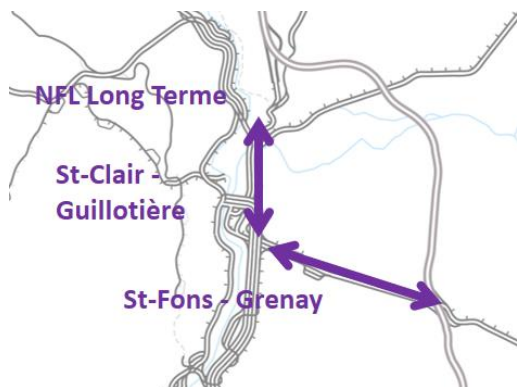
2 fois plus de TER périurbains



+ 25 % de TGV



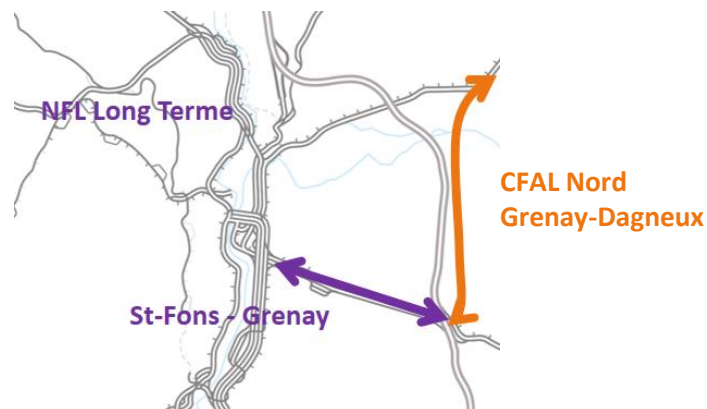
+ 50% de fret



2,9 Md€

Possibilité de desserte régionale directe (hors grande vitesse)

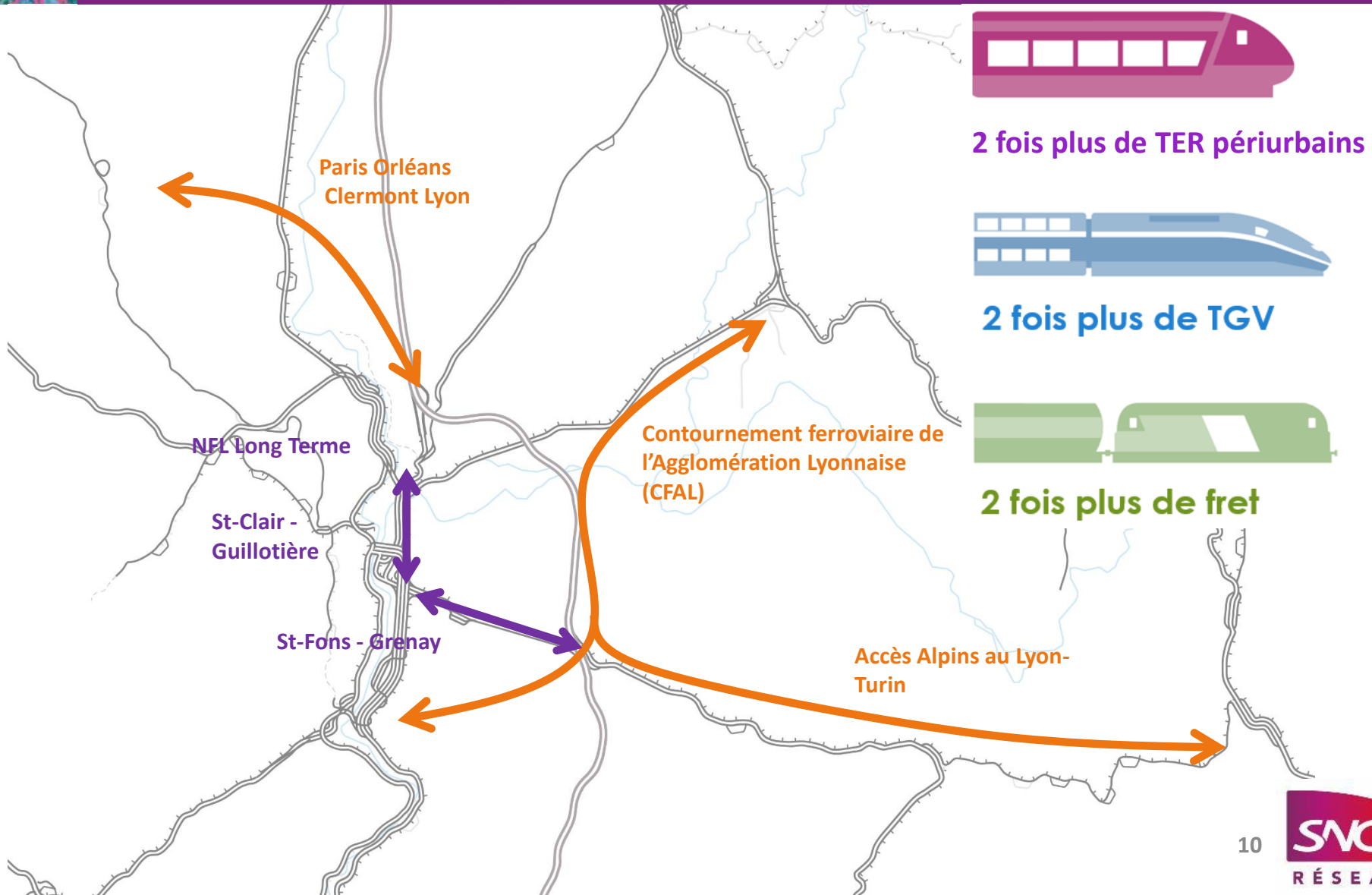
Le fret continue de passer par Part-Dieu



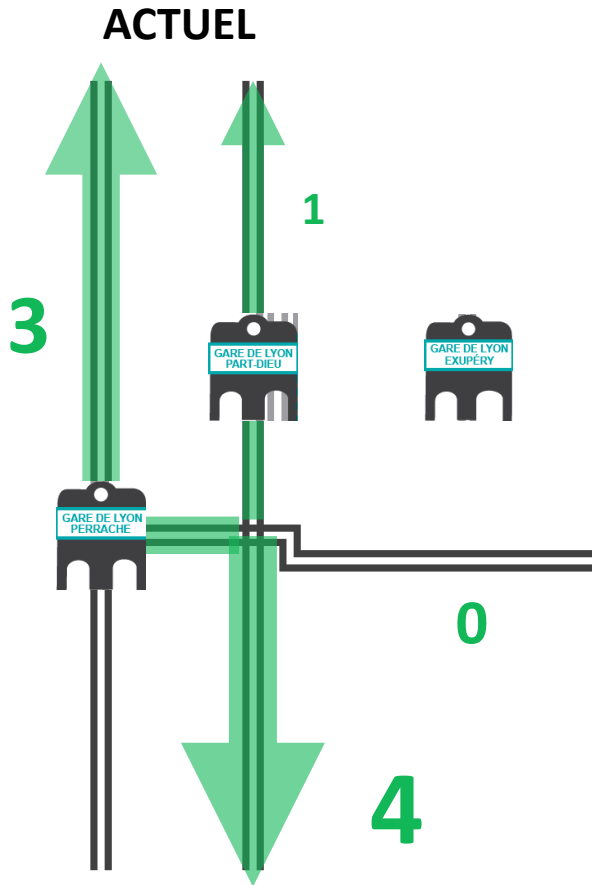
2,6 Md€

Pas de desserte voyageurs régionale directe de Part-Dieu
Desserte fret et voyageurs de St-Exupéry

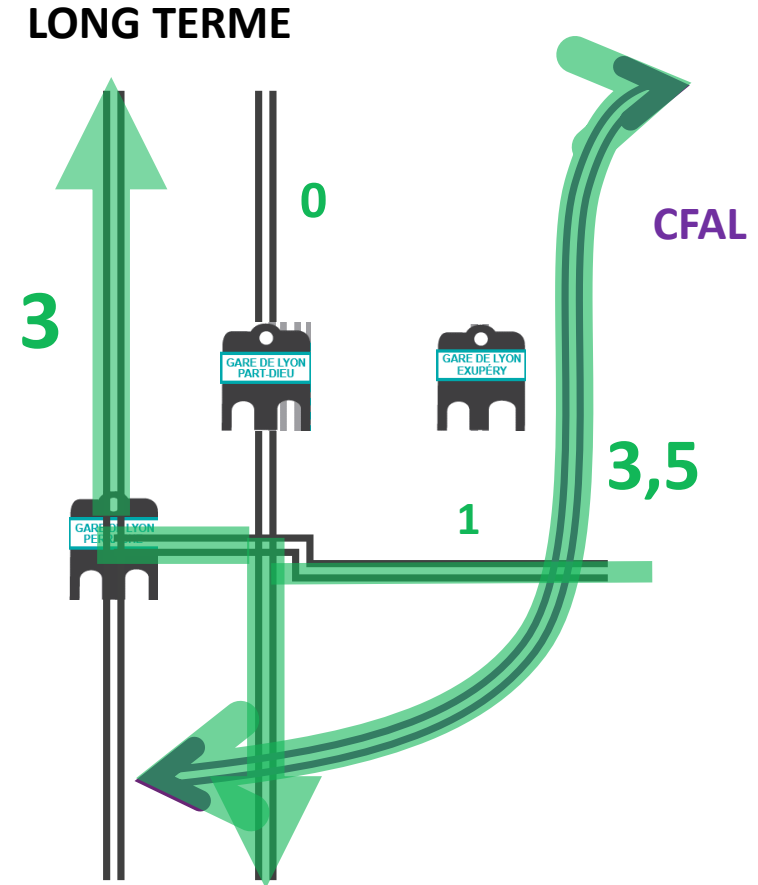
Vers un projet global



Evolution de la capacité fret avec les grands projets

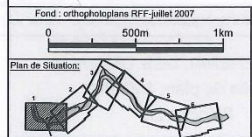


4 trains/h/sens



7,5 trains/h/sens

Intermodalité autour de St Exupéry



- Tracé tel que soumis à l'enquête publique
- Bande d'enquête
- - - Limites communales
- - - Limites départementales
- Principe de rétablissement des voies de communications
- ↔ Raccordements avec les lignes futures

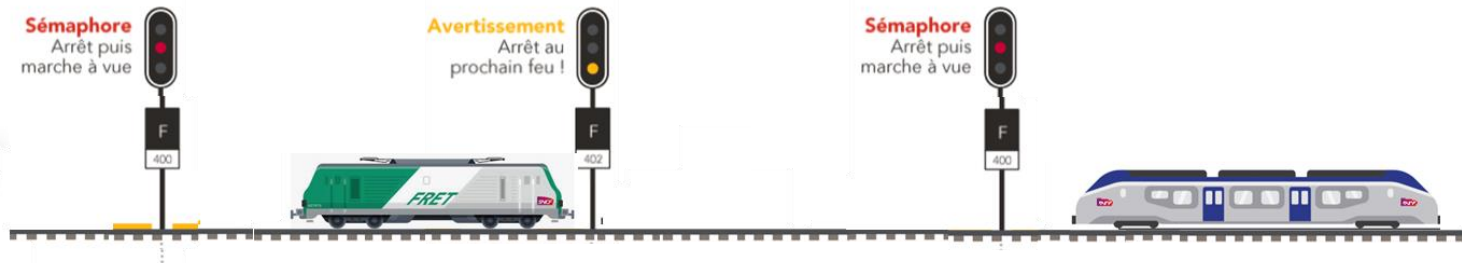
Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise - Partie Nord

PLAN GENERAL DES TRAVAUX
 Echelle du plan: 1/25 000
 Planche 1/6

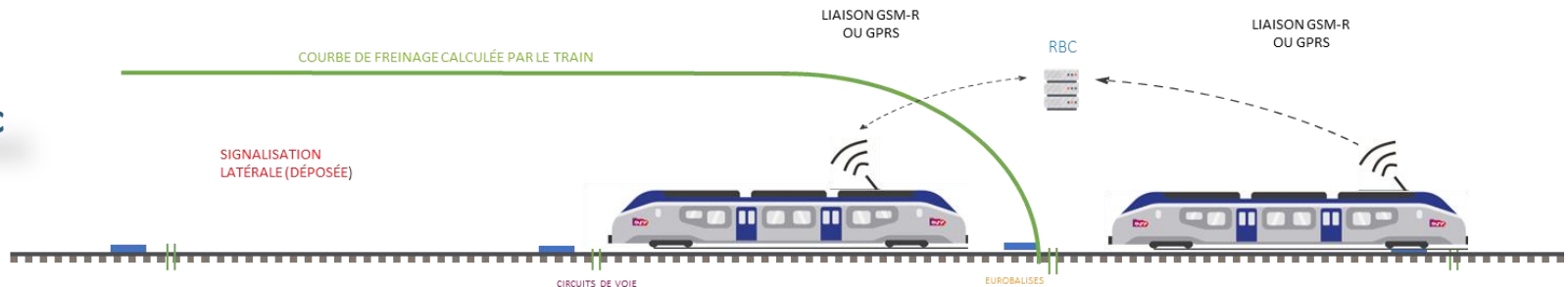
Interopérabilité : Nouveau système de signalisation ERTMS

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