



LES AMENAGEMENTS DE LONG TERME DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS



PRESENTATION DU PROJET
Réunion publique Grenoble
21 mai 2019



SNCF Réseau dans le système ferroviaire

TRANSPORT AERIEN

Gestionnaire
d'aéroport



Compagnies
aériennes



Air France

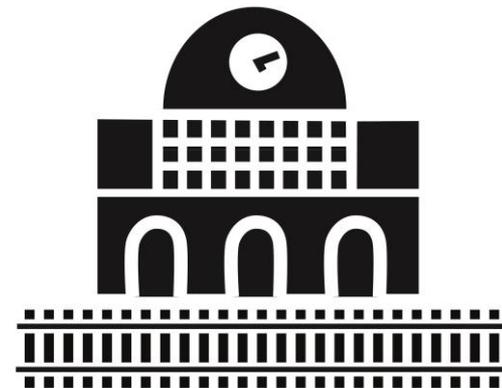


British Airways

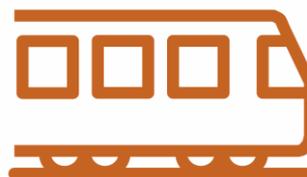


Emirates

TRANSPORT FERROVIAIRE



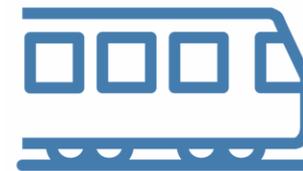
Entreprises
ferroviaires



Fret SNCF



EuroPorte France



ECR

Un effort sans précédent sur le réseau

Investissements nationaux (maintenance)

2000
1 Md €/an



2019
2,8 Md €/an



2022
3,2 Md €/an

2018

Entre La Tour du Pin et Moirans : renouvellement de voie.

2019

St André le Gaz : modification du plan de voie. Réfection des trois quais. Création passerelle (fin : 2020).

Grenoble : mise en accessibilité PMR.

Pont de Claix : aménagements liés au PEM et étude déplacement de la halte.

2020-2021

Goncelin et Lancey : création d'ouvrages dénivelés pour les accès aux quais.

2021

Rives : mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Echangeur du Rondeau A480 : création de deux ponts rail et modification du PN 3 et du PN 3-2.

2022

Etoile de Grenoble : amélioration du système de suivi des trains dans les postes d'aiguillage.

Valence / Moirans / Grenoble : renouvellement de voie,

2024-2025

Création Terminus de Brignoud et halte de Domène

Les dynamiques territoriales

Le contexte du nœud ferroviaire lyonnais

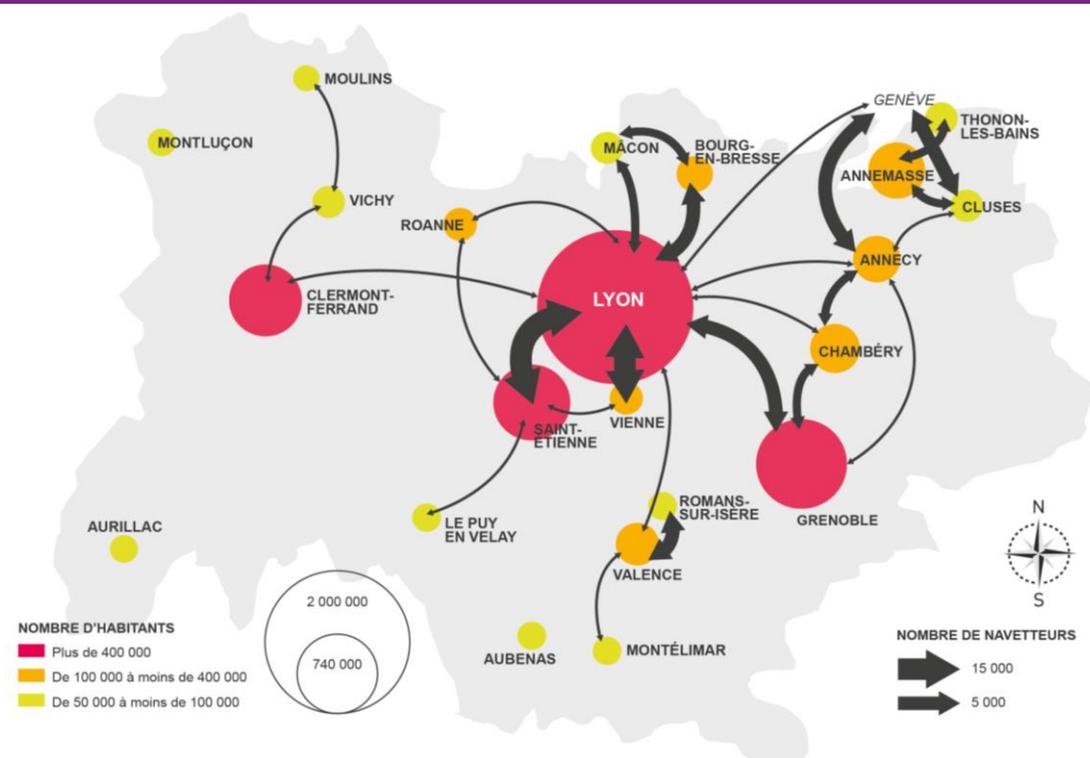
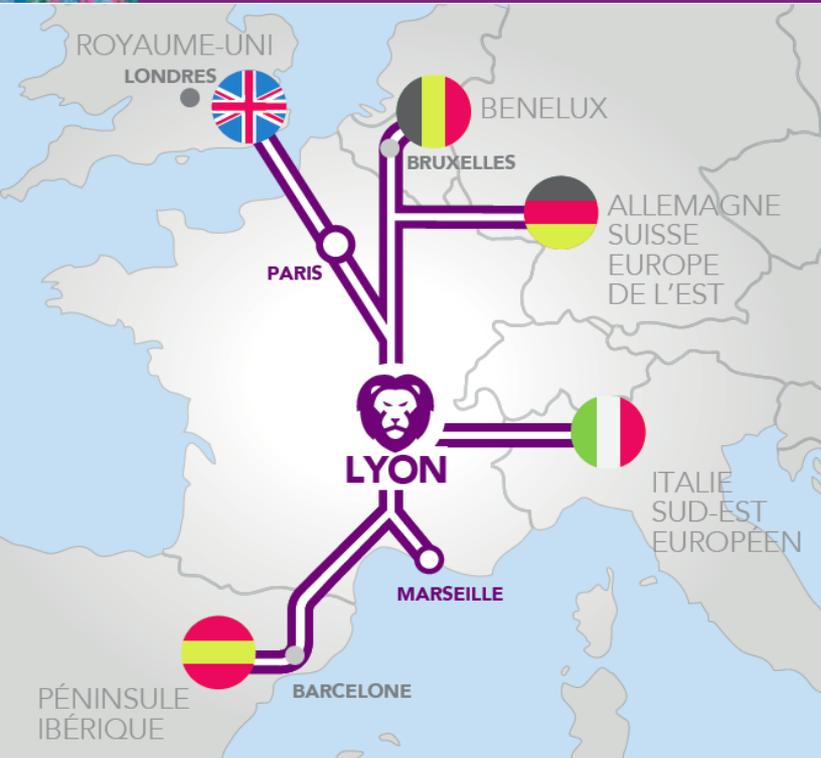
**Les actions engagées pour améliorer les
mobilités à Lyon et à Grenoble**

Le projet NFL Long Terme

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

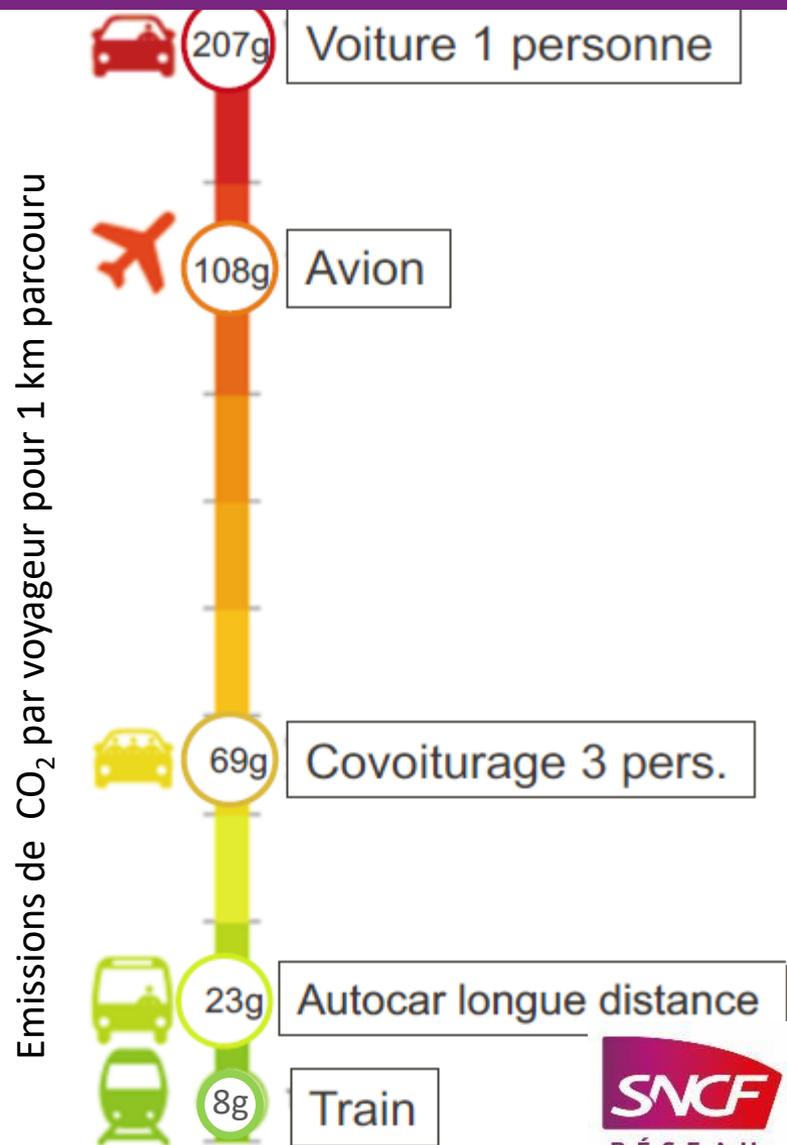
→ +20% de besoins de déplacements **tous modes** en périphérie de Lyon à l'horizon 2050

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

→ **Des défis à relever**

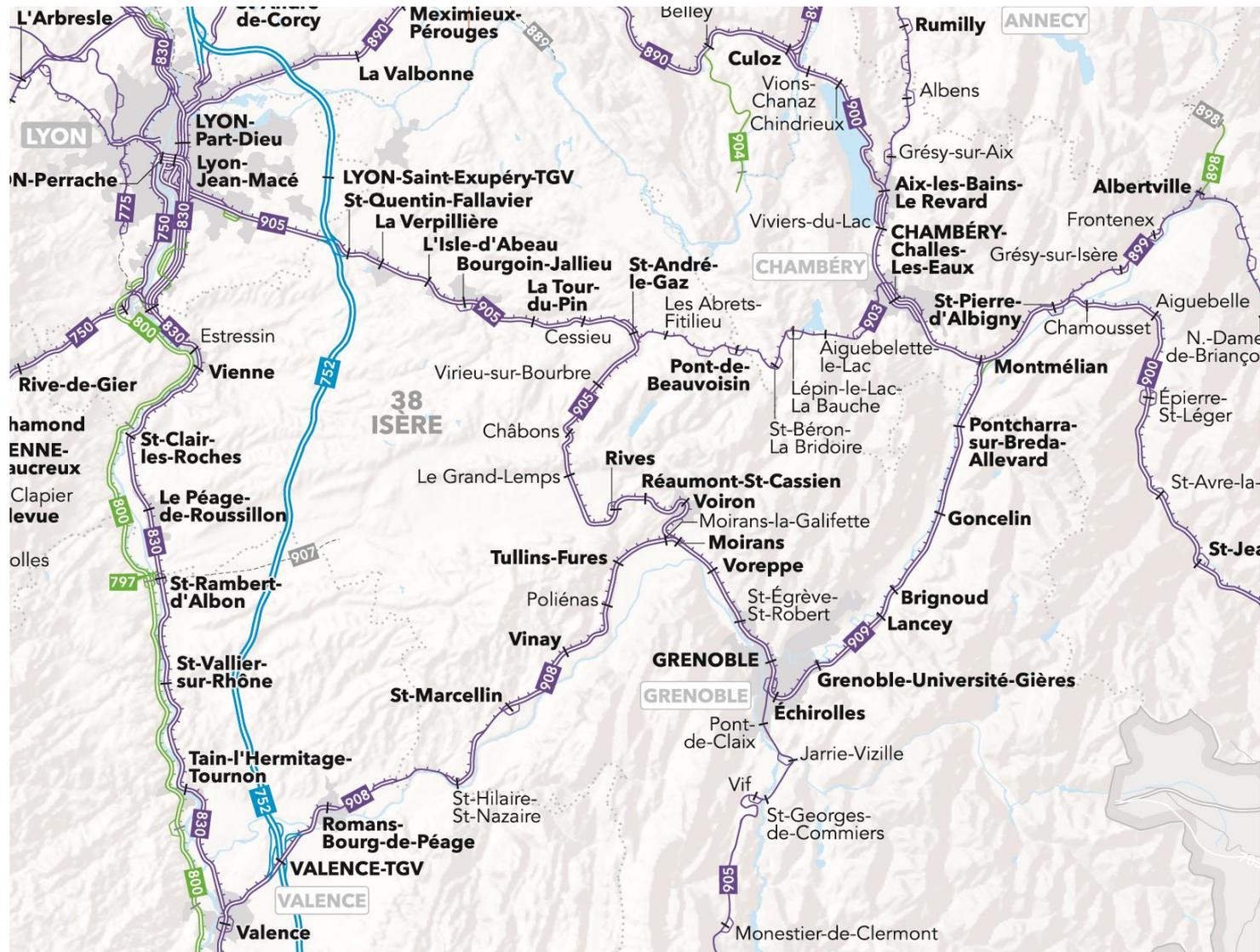
- Améliorer la qualité de l'air
- Lutter contre le réchauffement climatique

Le ferroviaire une réponse durable



Le contexte ferroviaire

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

61% des trains en retard ou supprimés entre Lyon et Grenoble sont causés par le NFL

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

Les actions engagées pour améliorer les mobilités à Lyon et Grenoble

Plan de Mobilisation en cours sur le NFL

**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**

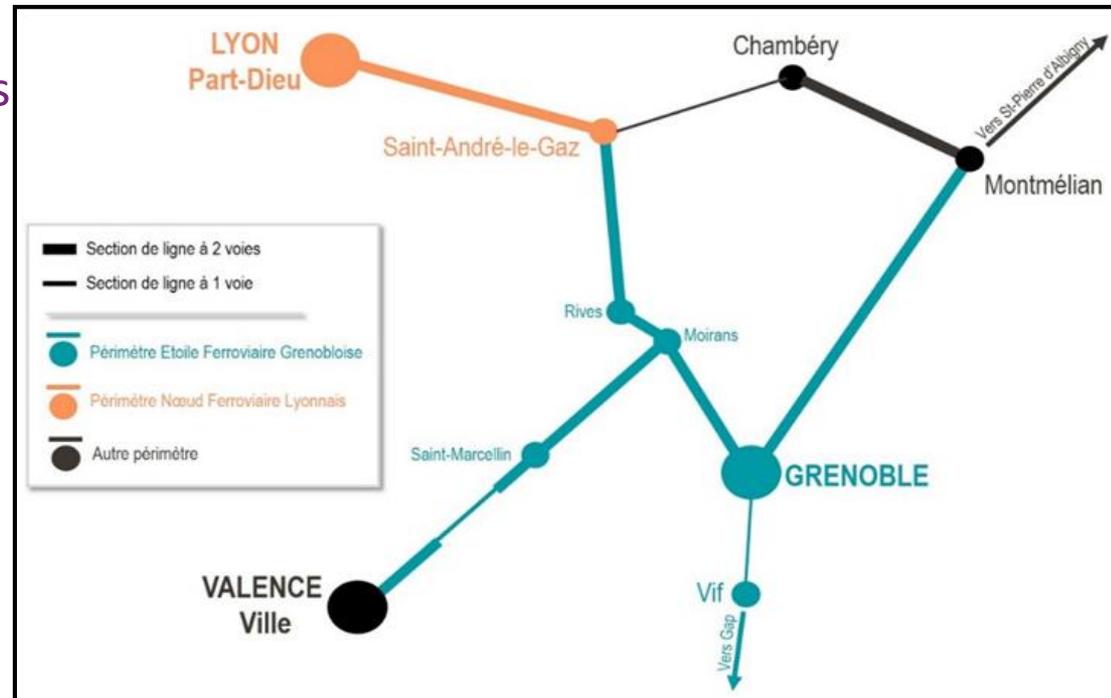


Une démarche spécifique sur l'Etoile Ferroviaire Grenobloise

Une étude partenariale est en cours sur les 4 branches de l'étoile ferroviaire Grenobloise.

Identifier les aménagements nécessaires sur les infrastructures afin :

- D'améliorer la robustesse et la ponctualité
- De développer les dessertes périurbaines
- D'améliorer les temps de parcours

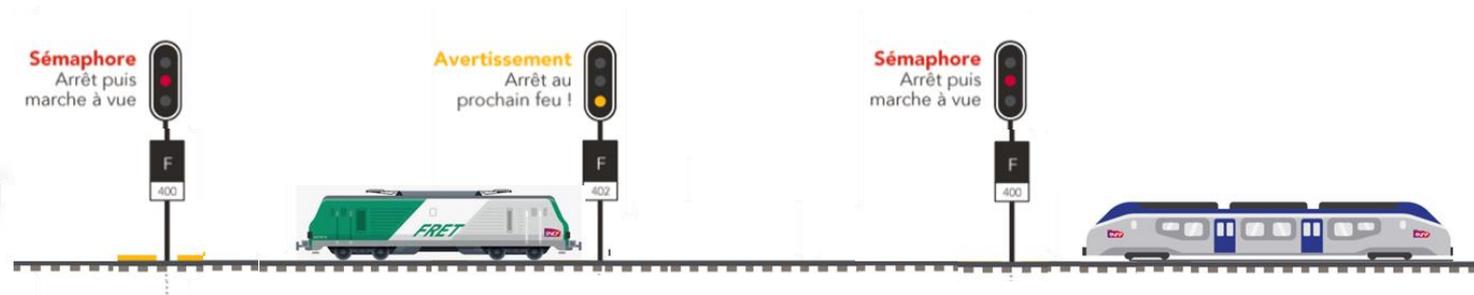


3 Horizons de temps : 2025, 2035 et 2050

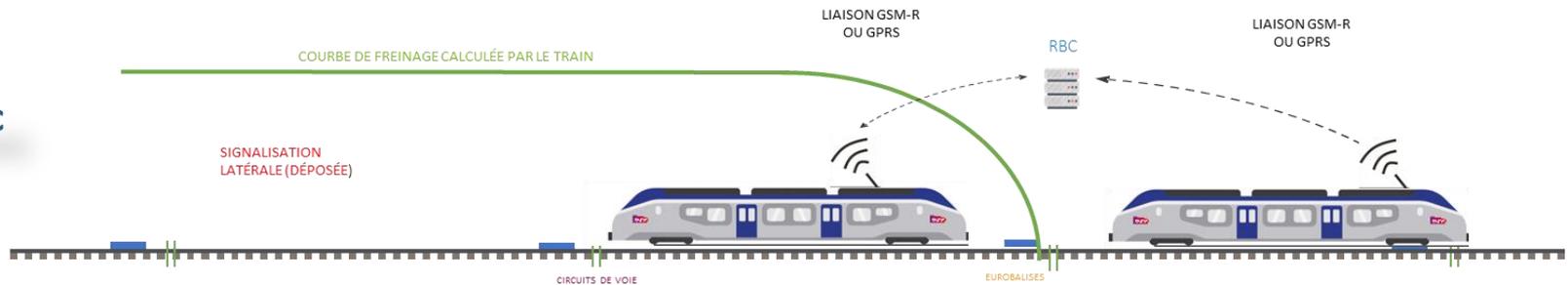
Nouveau système de signalisation ERTMS

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



Nouveau système de signalisation ERTMS

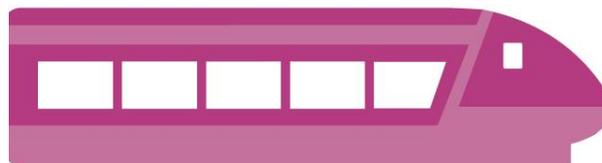
Gain potentiel de capacité et de régularité (Par exemple sur la ligne à grande vitesse Paris-Lyon)

Nécessite en complément un investissement sur le matériel roulant

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

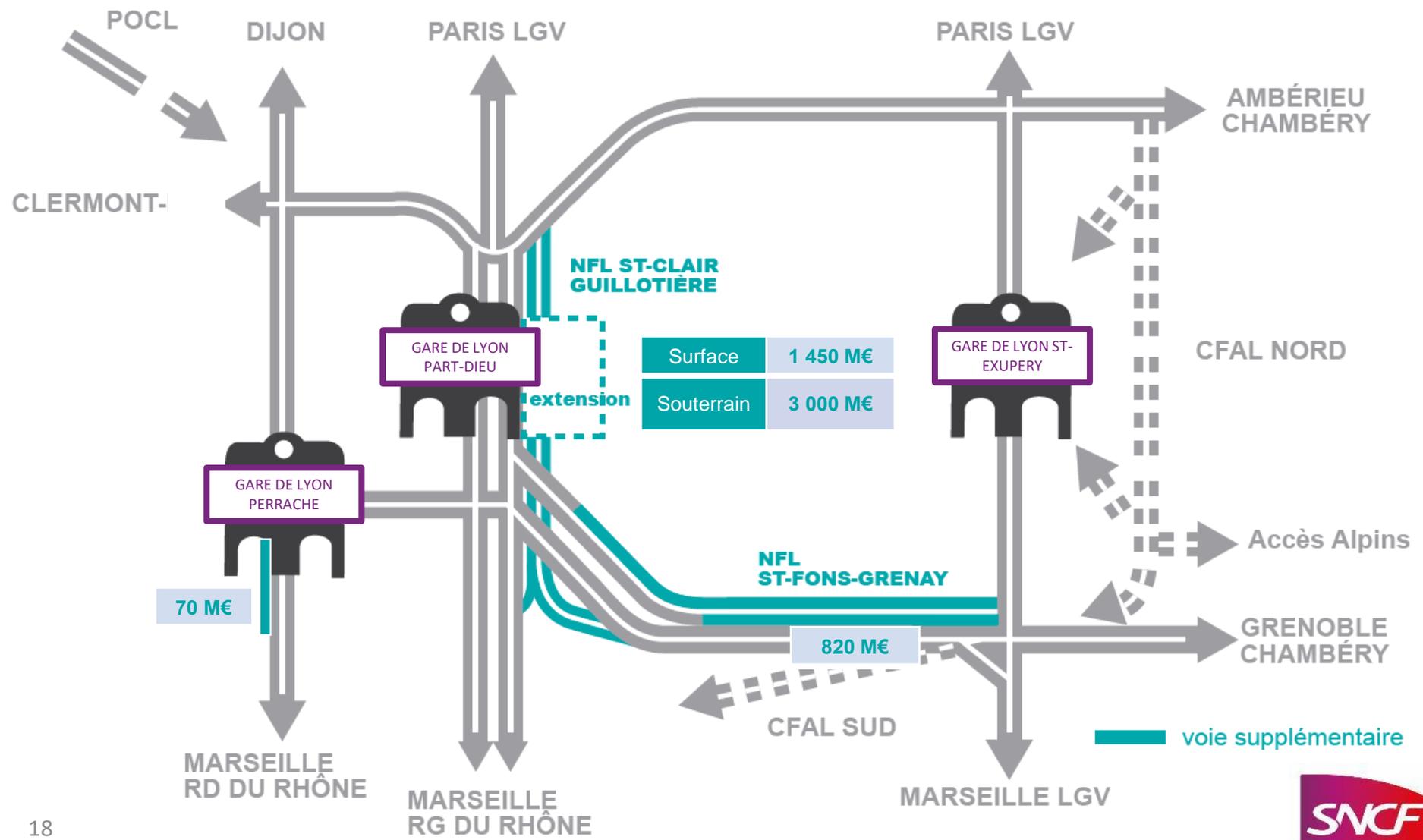


2 fois plus de fret

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



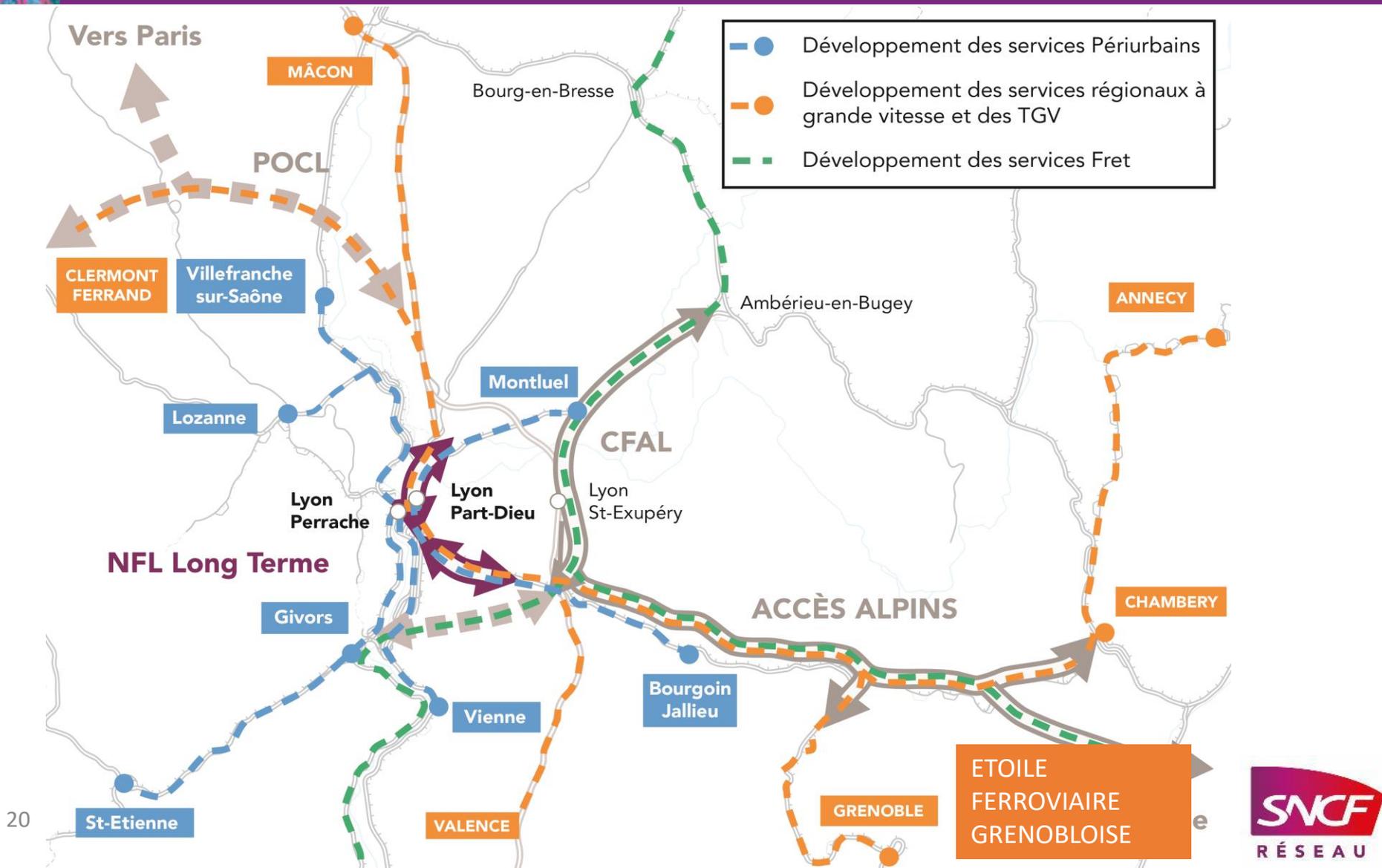
Les aménagements proposés



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€ |

Les grands projets de long terme





Deux options de service proposées au débat pour Grenoble

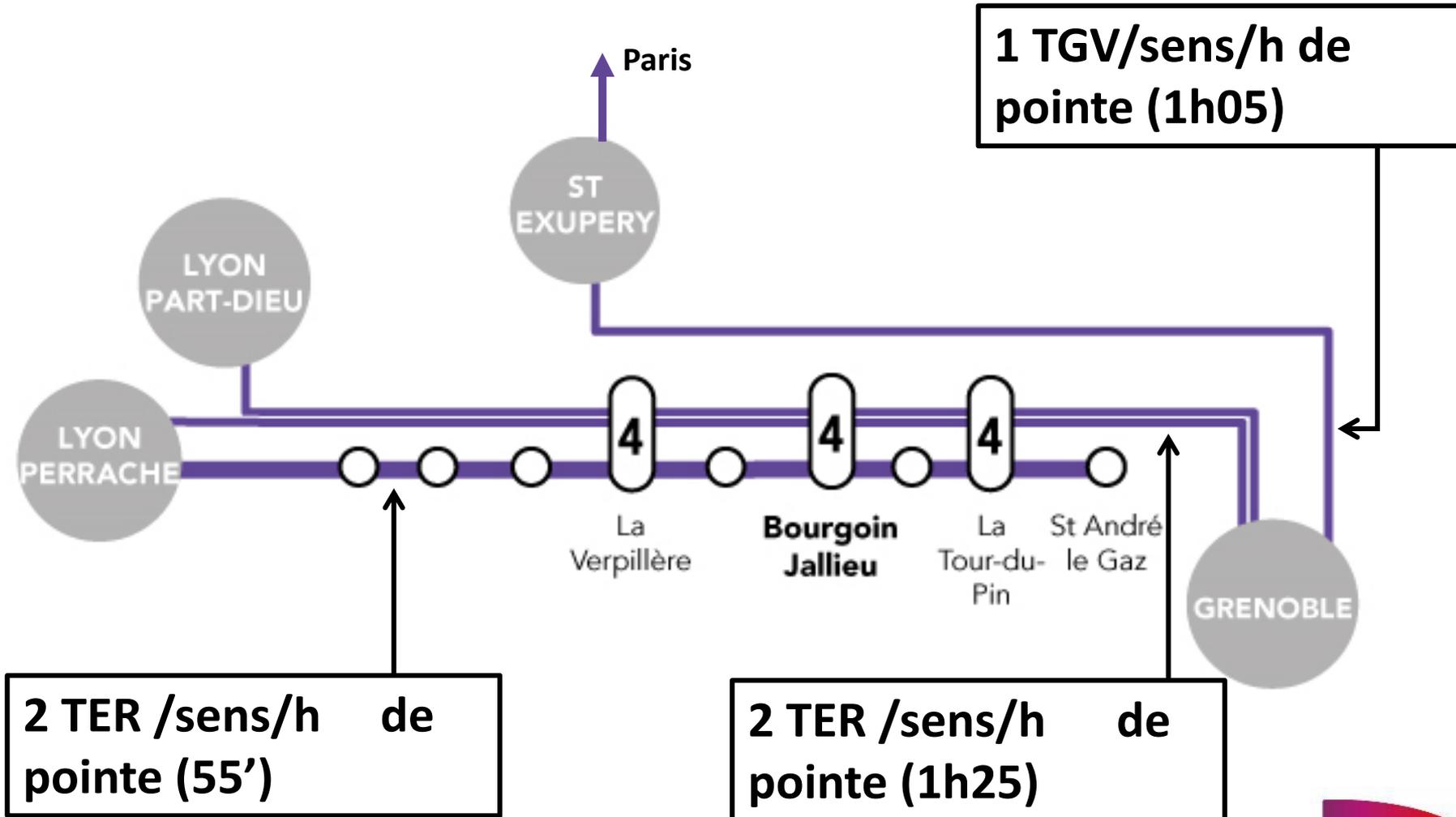
Desserte rapide supplémentaire de Lyon

Desserte TER de St-Exupéry



Liaison Lyon – Grenoble

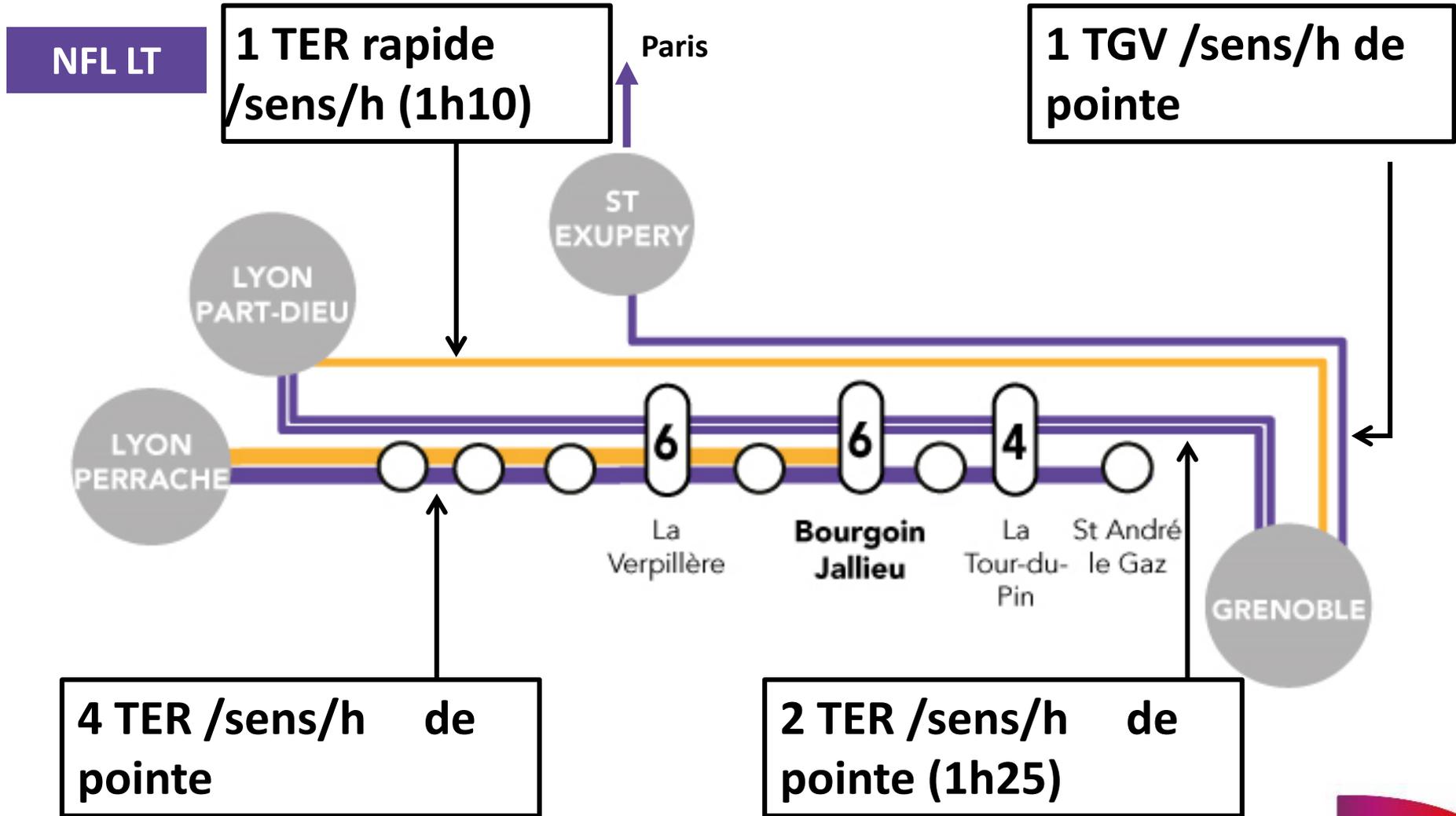
Dessertes actuelles





Liaison Lyon – Grenoble

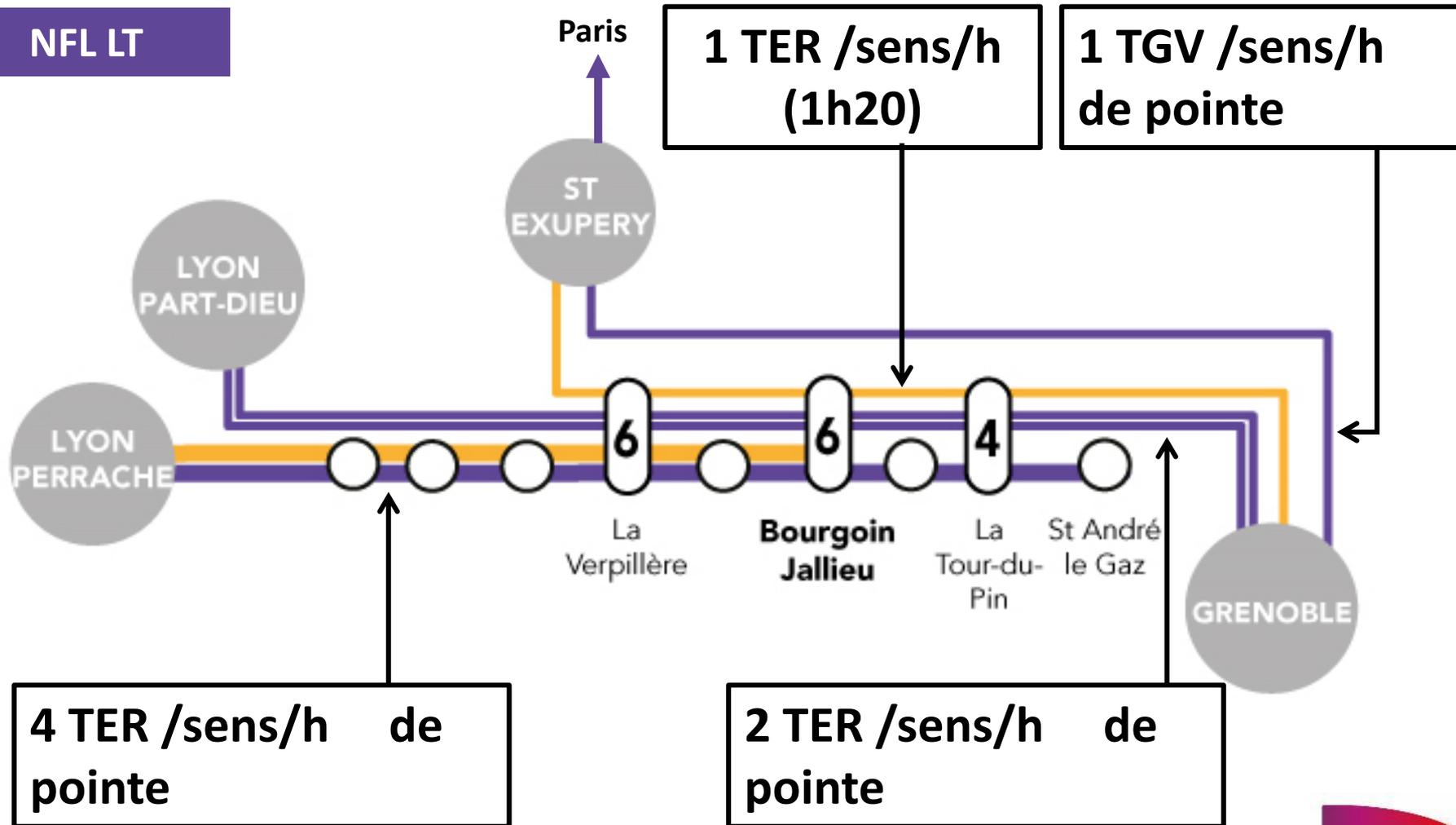
Options proposées



Liaison Lyon – Grenoble

Options proposées

NFL LT

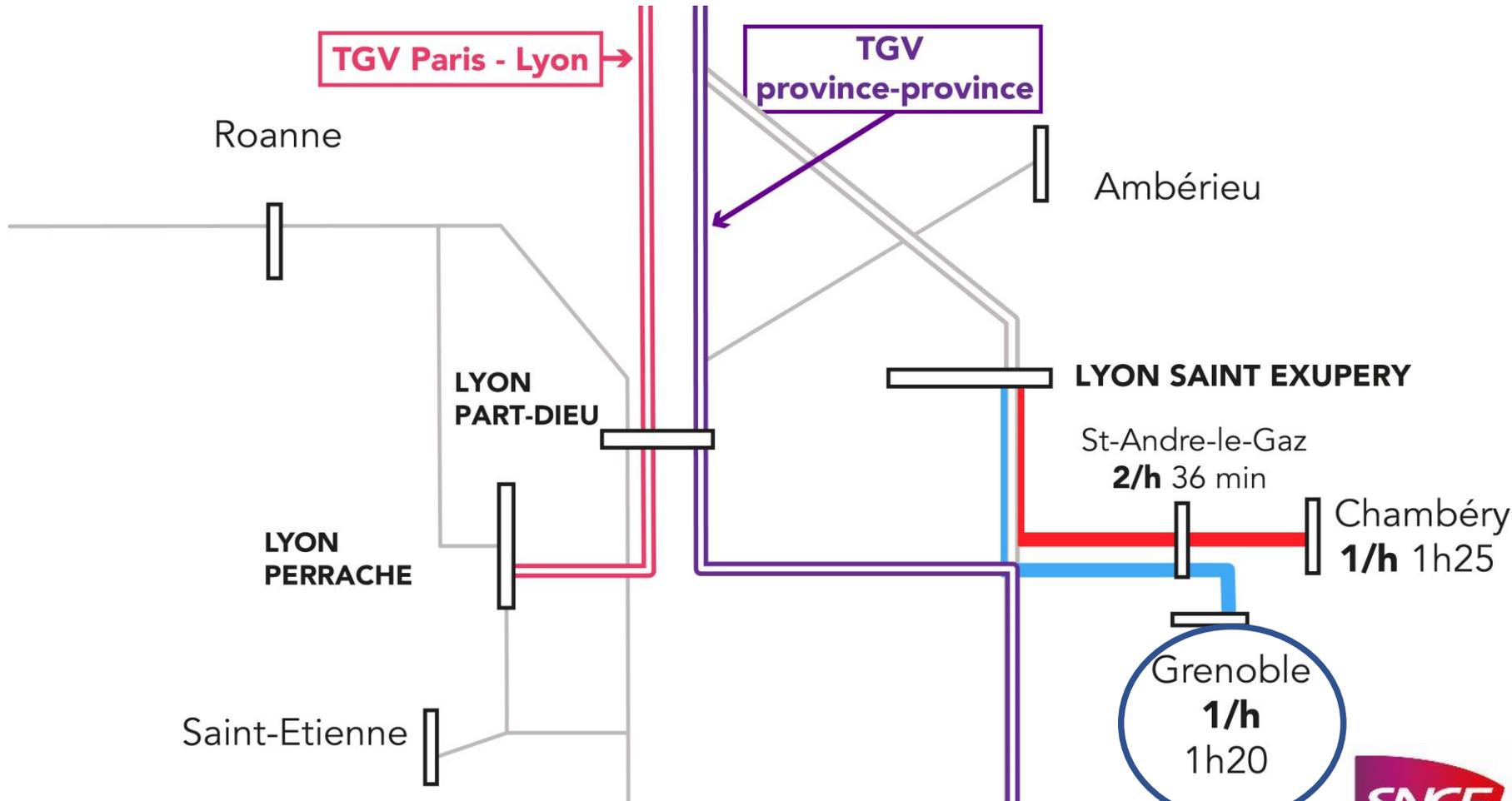


Synthèse

| | NFL LT + Accès Alpins | NFL LT seul |
|--|--------------------------|---|
| | > 7 Mds € | 2,9 Mds € dont travaux lignes existantes |
| Doublement des TER PU entre Lyon Perrache et Bourgoin-Jallieu | ✓ | ✓ |
| Desserte TER Grenoble - Saint- Exupéry (*) | ✓ | ✓ |
| Desserte rapide entre Grenoble et Lyon Part-Dieu (*) | ✓ | Travaux ligne existante (+150 M€) |
| (*) Conditions à étudier pour cumul des 2 services | | |

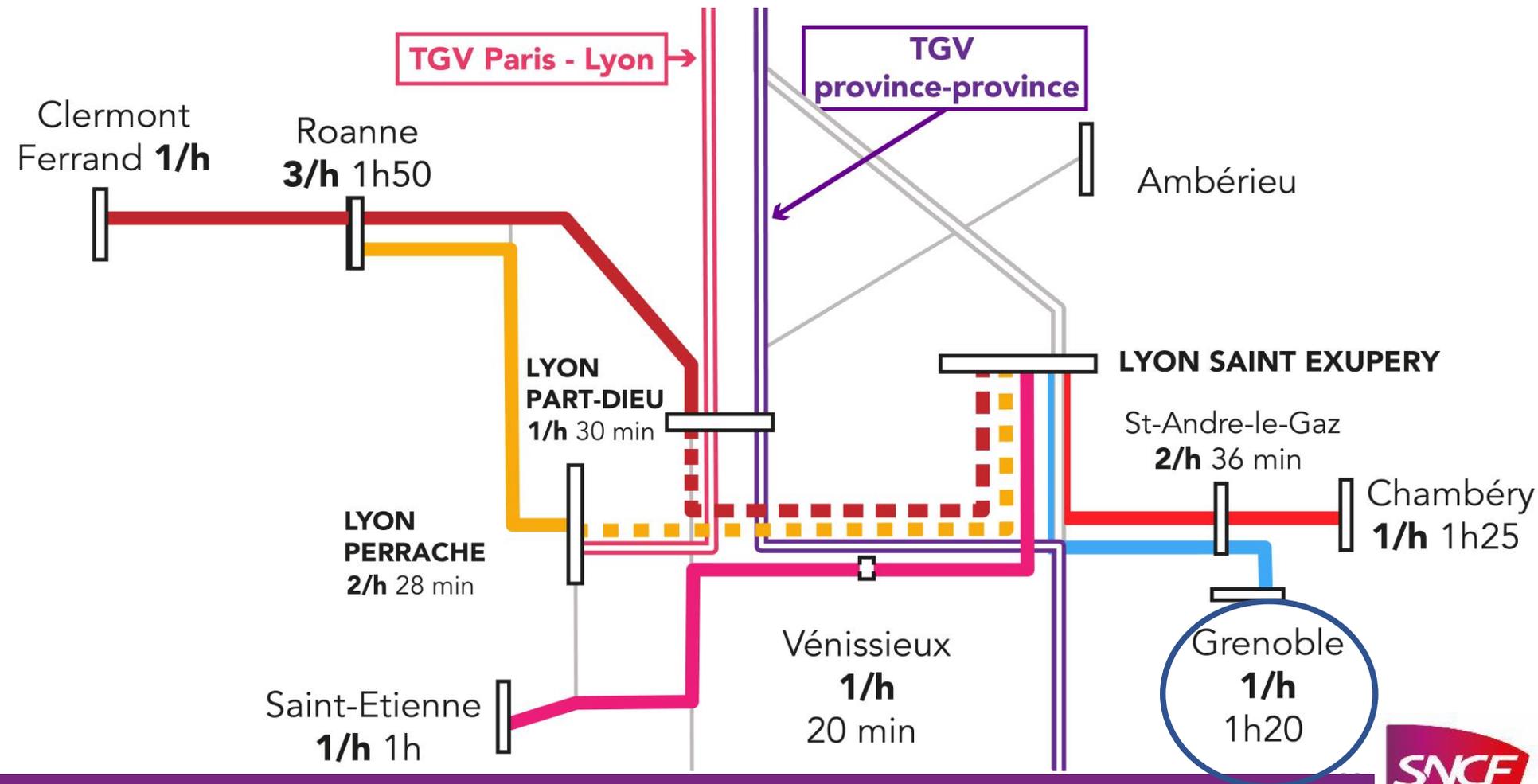
Desserte de St-Exupéry 1^{er} niveau hypothèses

TER vers Grenoble et Chambéry via les lignes actuelles



Desserte de St-Exupéry 2nd niveau Hypothèses

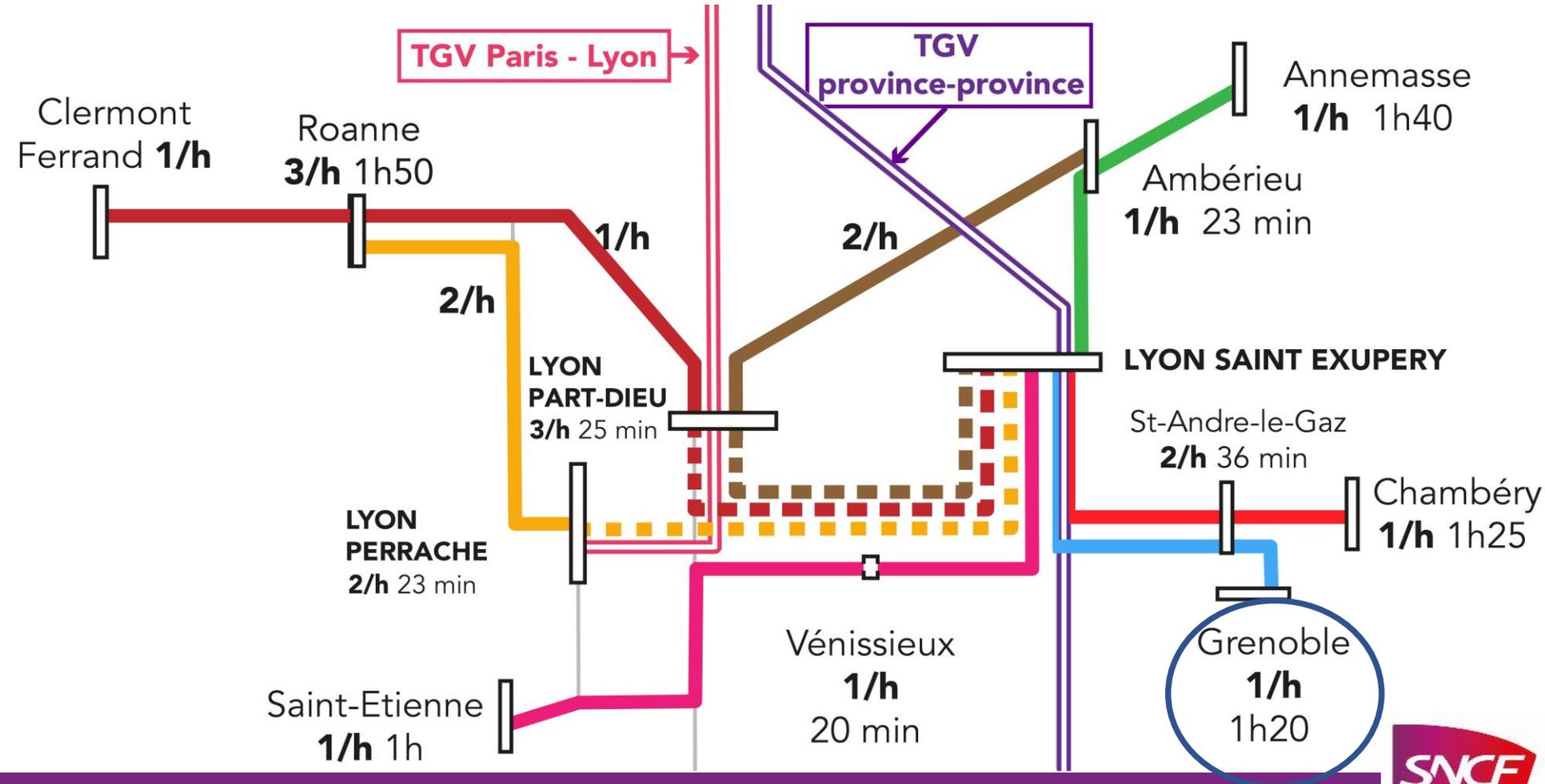
TER vers Grenoble, Chambéry, Clermont / Roanne et St-Etienne



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

Desserte de St-Exupéry 3^{ème} niveau Hypothèses

Création d'un hub de correspondance à St-Exupéry





Etudes desserte de St-Exupéry

3 niveaux progressifs de desserte

| | Scénario 1 | Scénario 2 | Scénario 3 |
|----------------|--|---|--|
| INFRASTRUCTURE | <p>NFL LT (surface) Aménagements lignes existantes</p> <p>2,9 Mds€</p> | <p>NFL LT (surface) Aménagements lignes existantes Partie CFAL Nord</p> <p>3,8 Mds€</p> | <p>Partie NFL LT (Saint-Fons – Grenay) Aménagements lignes existantes Gare TER St Ex Partie CFAL Nord</p> <p>3 Mds€</p> |
| FREQUENTATIONS | <p>TER stable TGV stable</p> | <p>TER +3% environ  Lyon centre – St Ex  autres liaisons</p> <p>TGV stable</p> | <p>TER + 1,5 % environ  Lyon centre – St Ex  autres liaisons</p> <p>TGV - 4 % environ  province – province (-12%)  Stable pour les autres</p> |

Des études complémentaires sont nécessaires

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