



# LES AMENAGEMENTS DE LONG TERME DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS



**PRESENTATION DU PROJET**  
Réunion publique L'Isle d'Abeau  
23 mai 2019





# Un effort sans précédent

## Principaux travaux en cours



### 2018

- Saint-Priest – Heyrieux : renouvellement de voie
- La Tour Du Pin - Moirans : renouvellement de voie
- Saint-Pierre-de-Chandieu : suppression PN 11

### 2019 - 2020

- Saint-André-le-Gaz : modification du plan de voie, création d'une passerelle. Diminution de l'espacement des trains.
- Saint-Pierre-de-Chandieu : étude de suppression des PN 10, 12, 13 et 14

- Bourgoin-Jallieu : construction d'une passerelle + ascenseurs + rénovation des quais
- Grenay : renforcement électrique
- La Verpillière : sécurisation du PN18
- Vénissieux : rénovation de quai
- Rives : mise en accessibilité PMR

### 2022

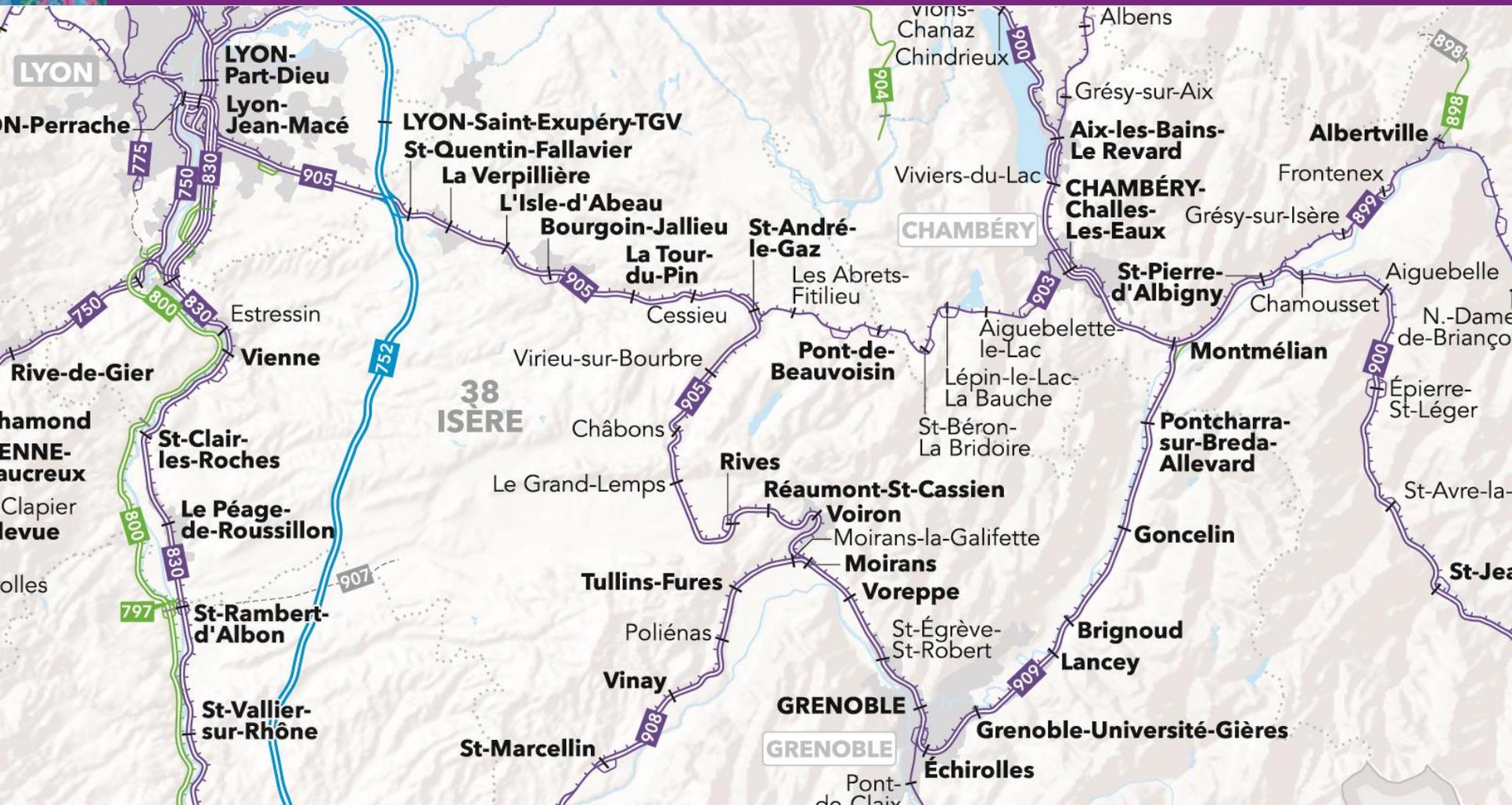
- St Priest / St Quentin Fallavier : diminution de l'espacement des trains

**Le contexte territorial et ferroviaire**

**Le projet NFL Long Terme**

# Le contexte territorial et 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

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)

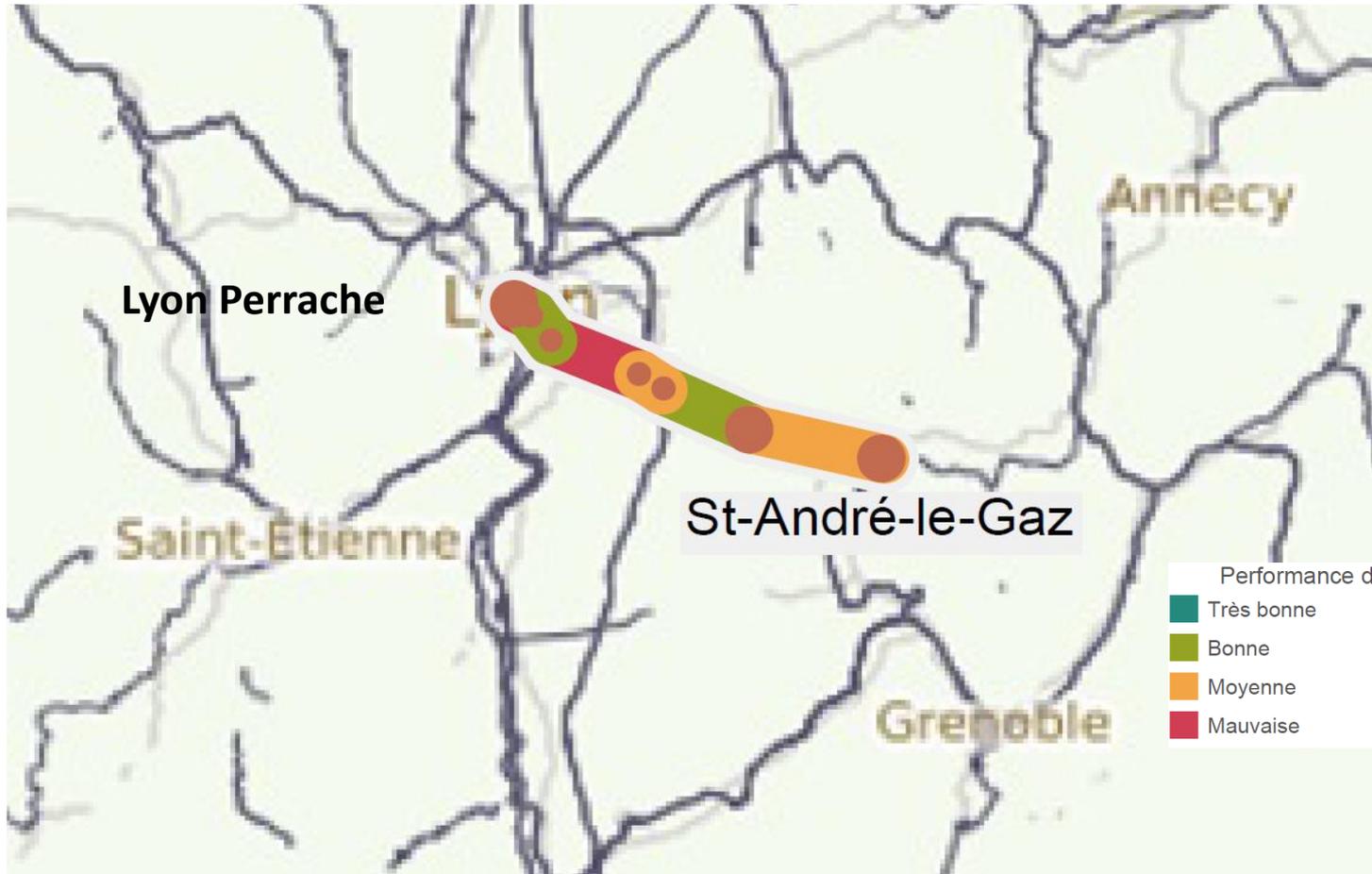
Désorganisation des circulations : 25% des trains reçus à Part-Dieu sur une voie différente de celle programmée



Il n'est plus possible d'insérer de train supplémentaire à l'heure de pointe dans le nœud lyonnais

# Origine des pertes de temps 2018

TER



# 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**

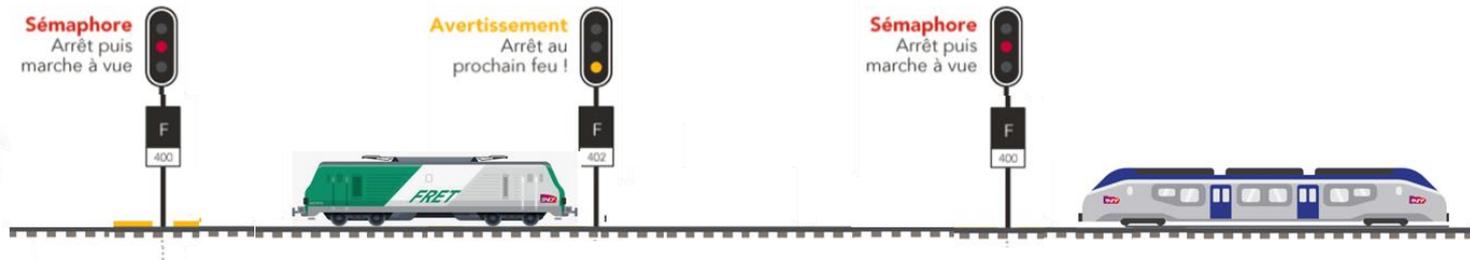
**500 M€  
d'investissement  
CPER 2015-2025**



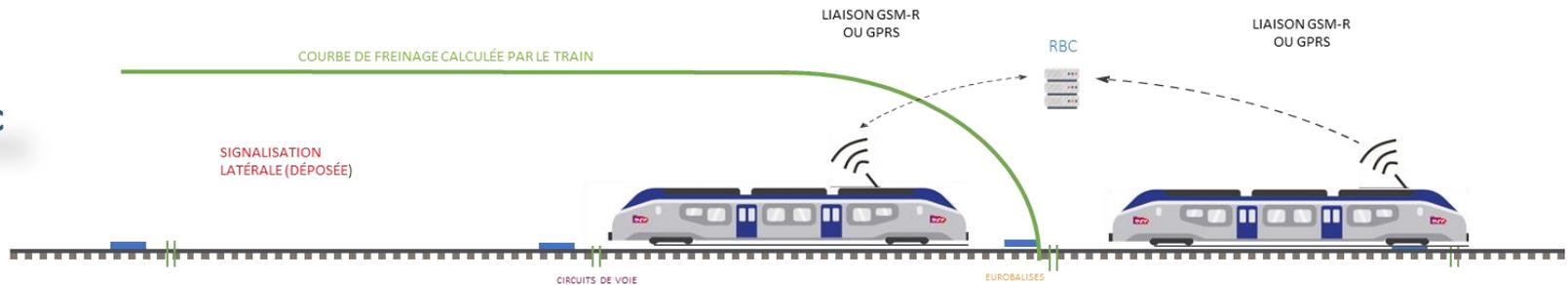
# Nouveau système de signalisation ERTMS

Aujourd'hui : l'espacement entre 2 trains est fixe et calculé pour les trains ayant les moins bonnes performances

Aujourd'hui



Demain avec  
ERTMS

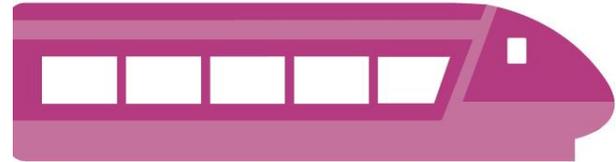


Demain : l'espacement est réduit car adapté à la capacité de freinage de chaque train → Permet de tirer le meilleur parti du réseau

# 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

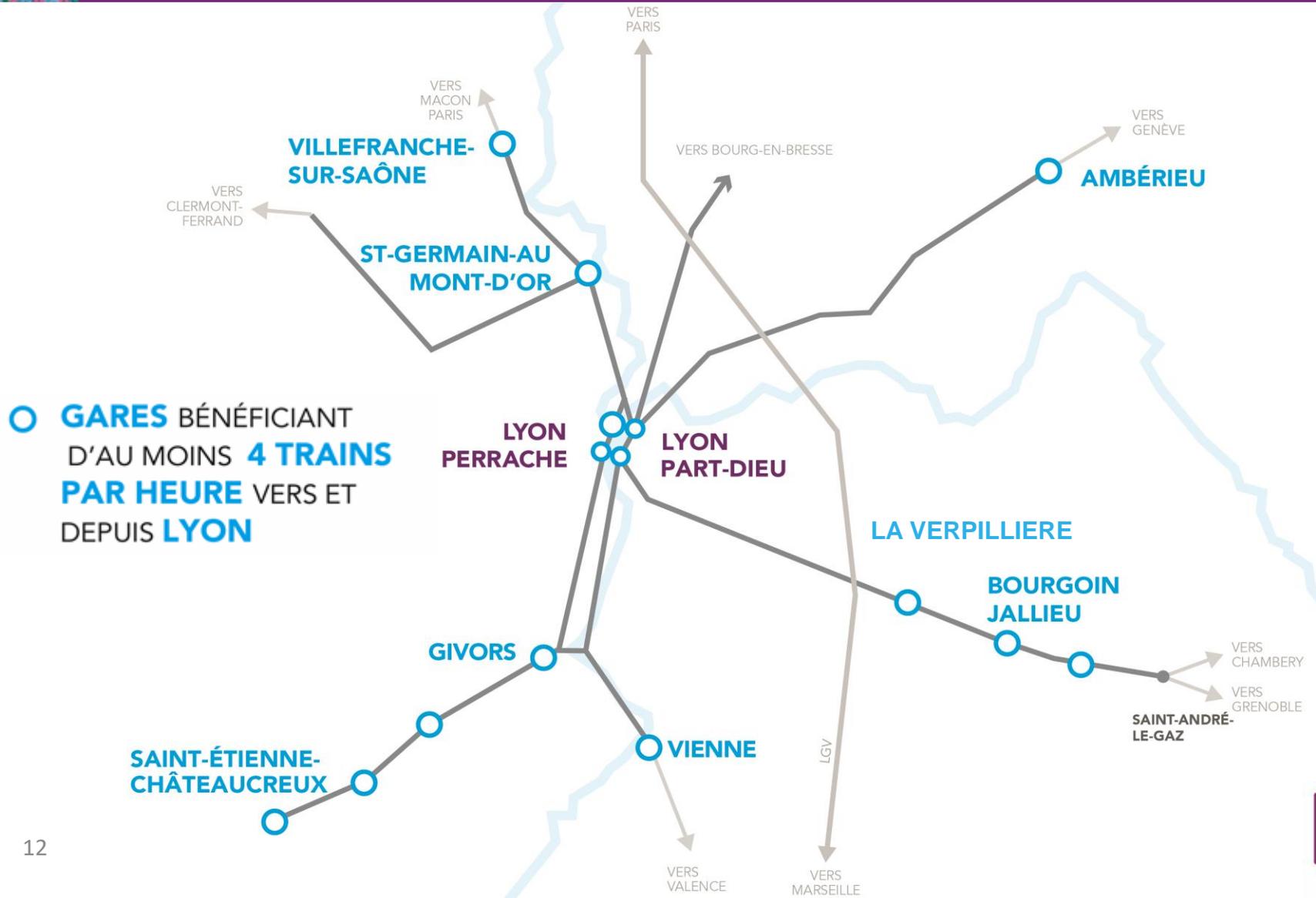
→ Mettre en place les conditions de développement du fret ferroviaire



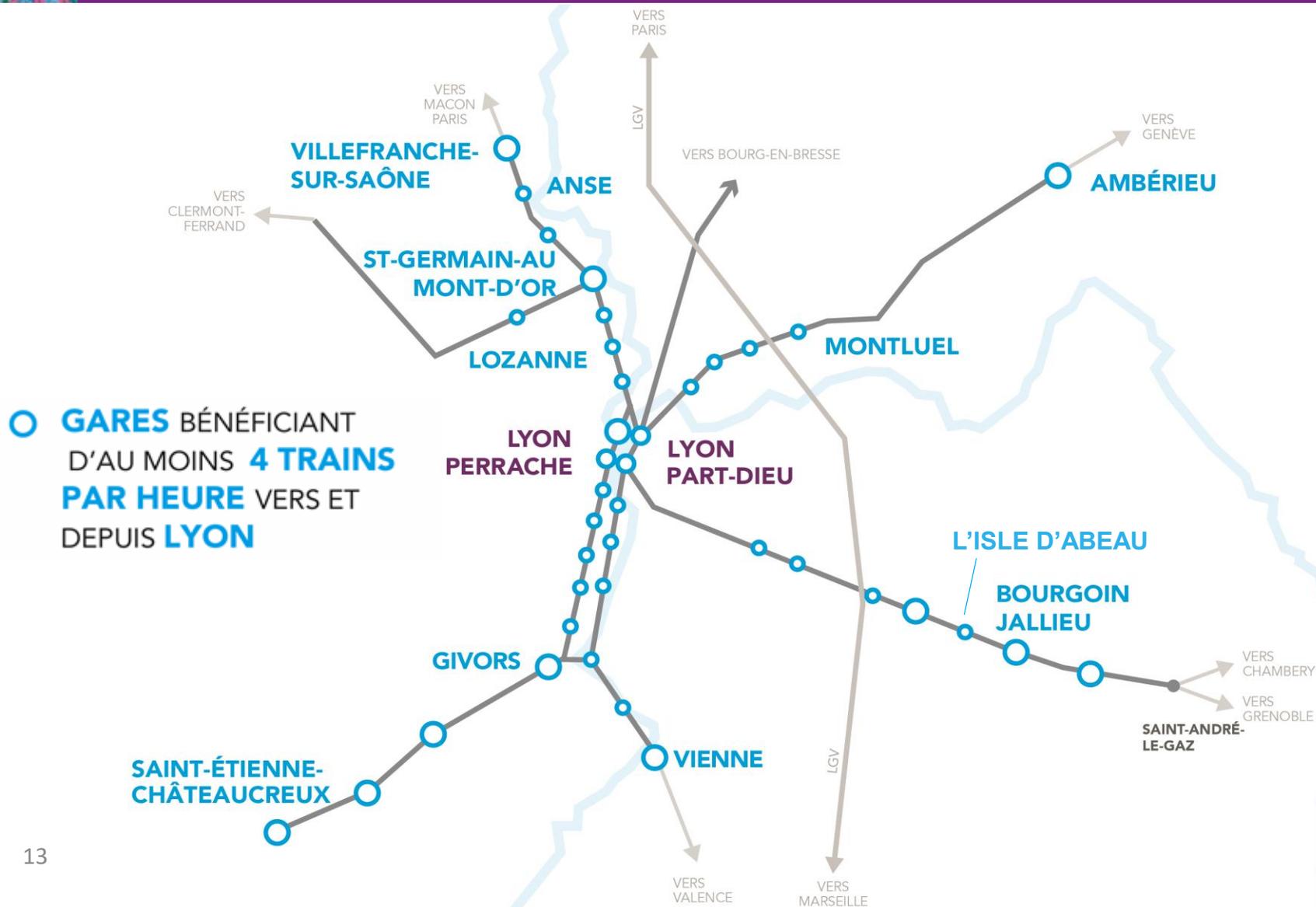
2 fois plus de fret

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)



# Liaisons TER avec Lyon

## Hypothèses de long terme

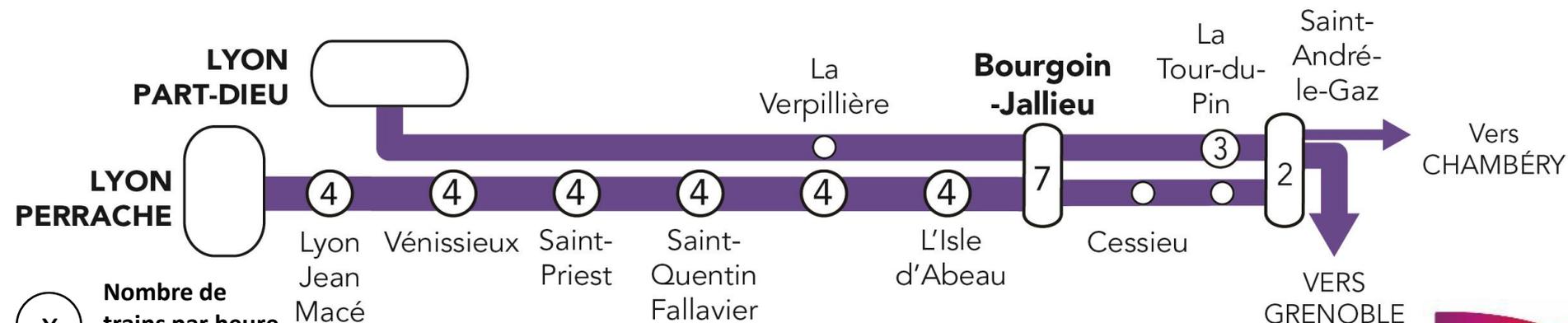
### BOURGOIN– LYON

Trains / h / sens en heure de pointe

	2019	NFL LT
<b>Lyon Perrache</b>	2 à 3 (*)	4
<b>Lyon Part-Dieu</b>	1 à 2 (*)	3

### Long Terme

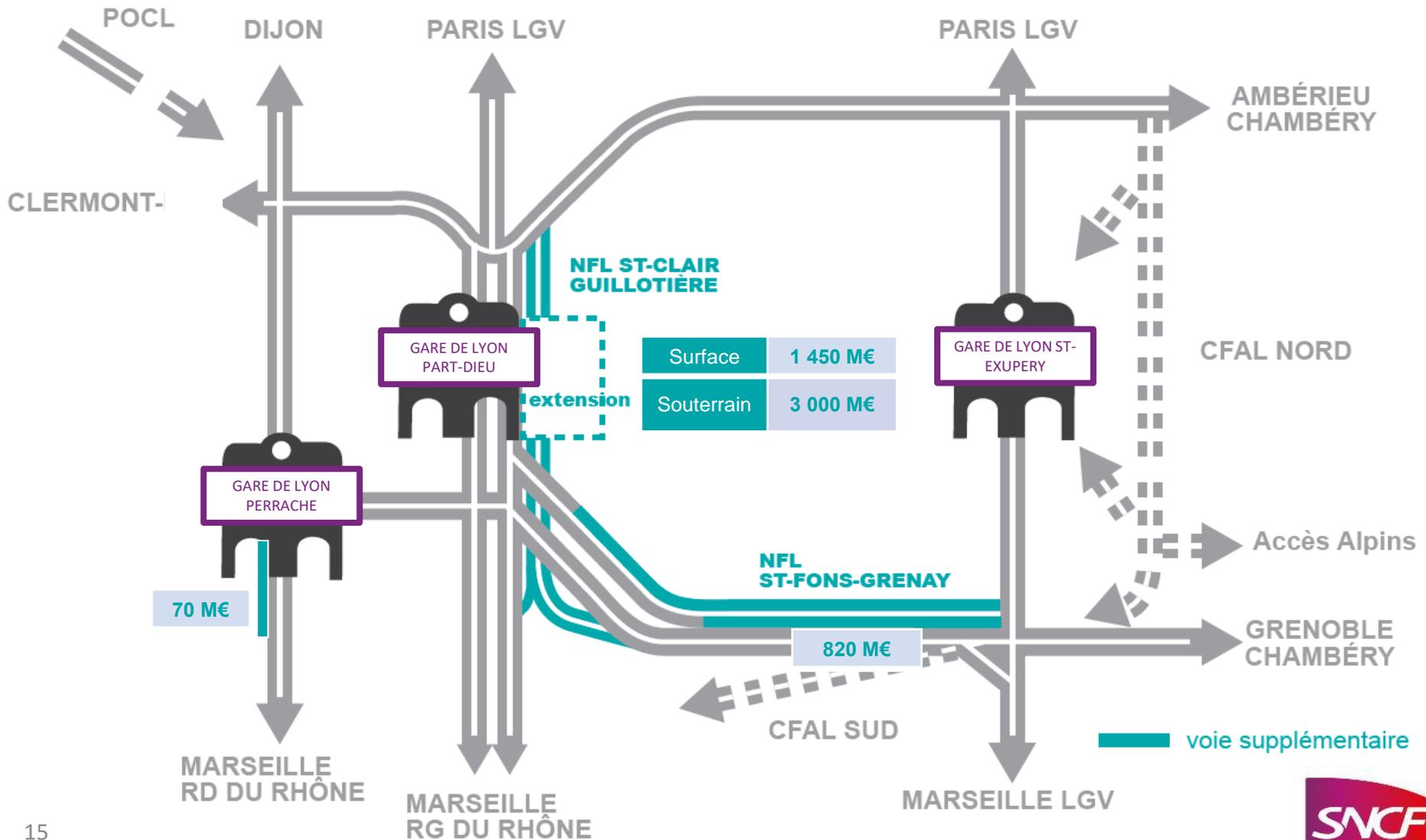
(\*)+1 train / 2h sur Lyon Perrache



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€	
<b>TOTAL</b>		<b>2 770 M€</b>	<b>4 320 M€</b>

# Eclairages complémentaires pour le débat

## Desserte de Saint-Exupéry

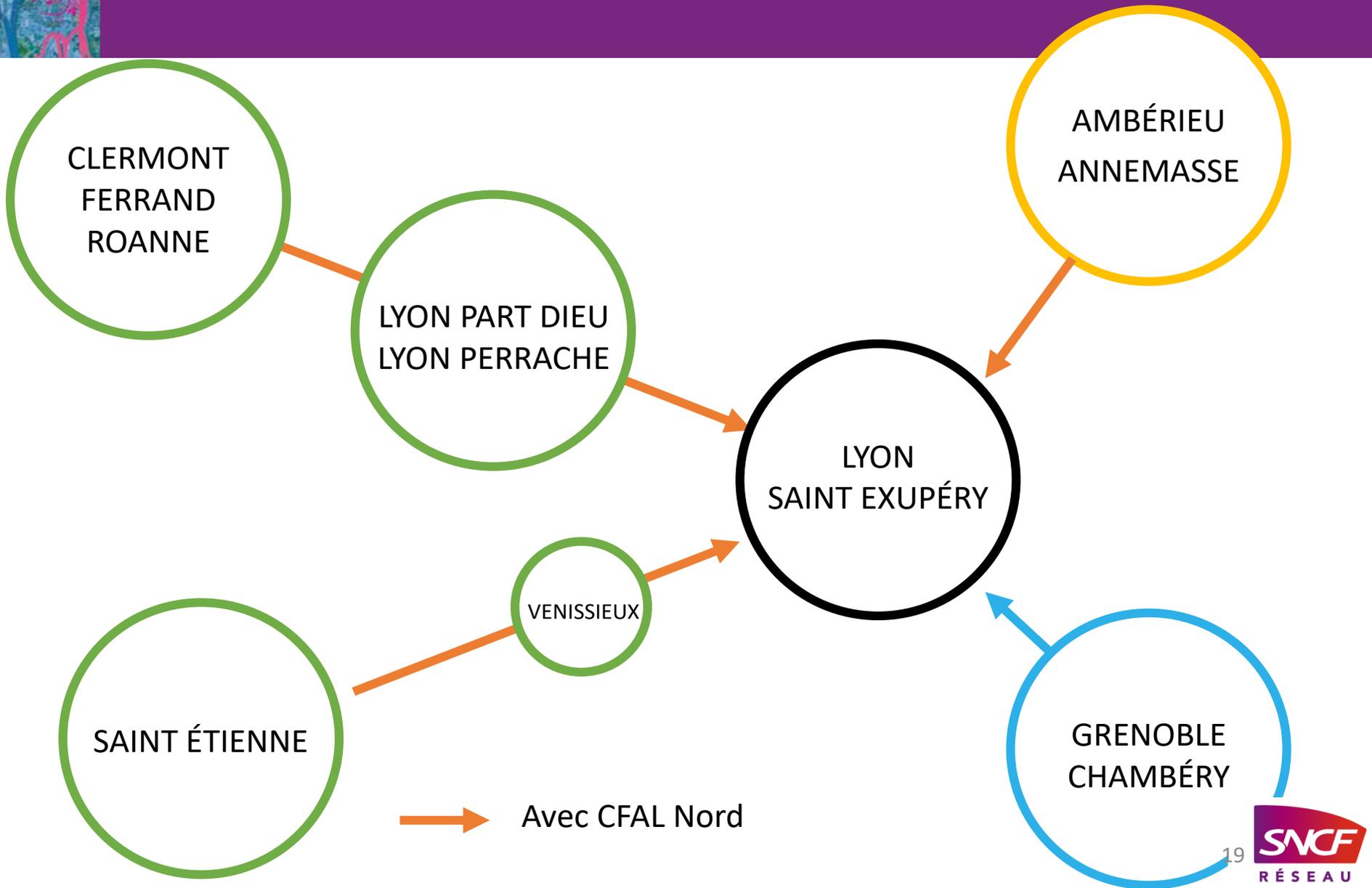
# Evolution de la fréquentation des principales gares lyonnaises entre 2007 et 2017

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%
<b>Total</b>		<b>29,18</b>	<b>42,99</b>	<b>47%</b>

Tous types de trains confondus, hors voyageurs en correspondance

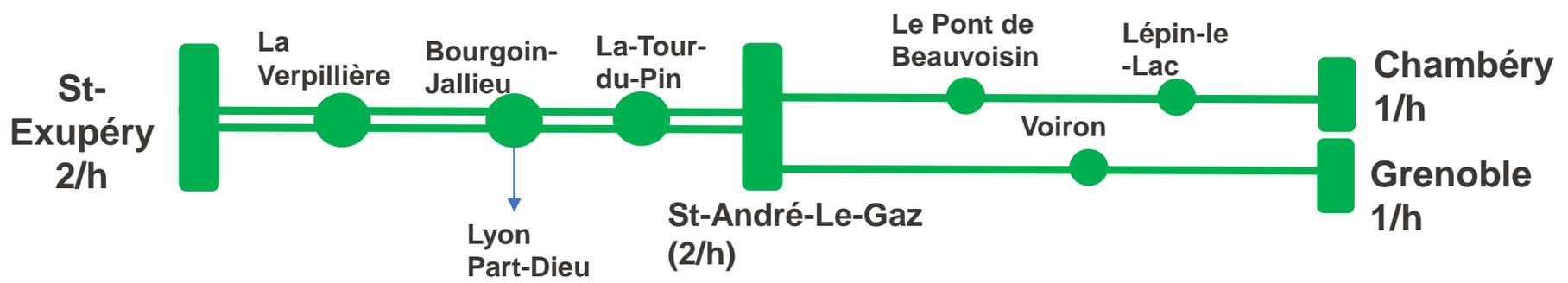
# Desserte de St-Exupéry



# Desserte de St-Exupéry 1<sup>er</sup> niveau

## Gares desservies

TER vers Grenoble et Chambéry via les lignes actuelles  
schéma de desserte testé





# 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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Lyon centre – St Ex</li> <li> autres liaisons</li> </ul> <p>TGV stable</p>	<p>TER + 1,5 % environ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Lyon centre – St Ex</li> <li> autres liaisons</li> </ul> <p>TGV - 4 % environ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> province – province (-12%)</li> <li> Stable pour les autres</li> </ul>

Des études complémentaires sont nécessaires



# En synthèse

**Une région dynamique...**

**Avec de forts besoins de mobilité**

**Mais un nœud ferroviaire congestionné**



**Sur le court terme, des travaux en cours pour améliorer la fiabilité**

**Pour le long terme, des propositions soumises au débat pour augmenter l'offre de service**

**+**

**Vos contributions**



***Un projet de long terme partagé***