



LES AMENAGEMENTS DE LONG TERME DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS



PRESENTATION DU PROJET
Réunion publique Saint-Etienne
12 Juin 2019





Un effort sans précédent

Principaux travaux en cours

Investissements nationaux (maintenance)

2000
1 Md €/an



2019
2,8 Md €/an



2022
3,2 Md €/an

2019

Saint-Etienne Pont de l'Ane / Saint-Etienne Châteaureux : remplacement d'aiguillages

Givors Ville : accessibilité ADAP (passage souterrain avec ascenseurs, rehausse des quais).

Irigny : ouverture de la halte ferroviaire

Lyon : redécoupage du système d'espacement des circulations (signalisation)

2021 à 2023

Renouvellement de sept postes d'alimentation de traction électrique entre Lyon Perrache et St Etienne Châteaureux

2022

Rive de Gier : confortement de la maçonnerie du Tunnel de France

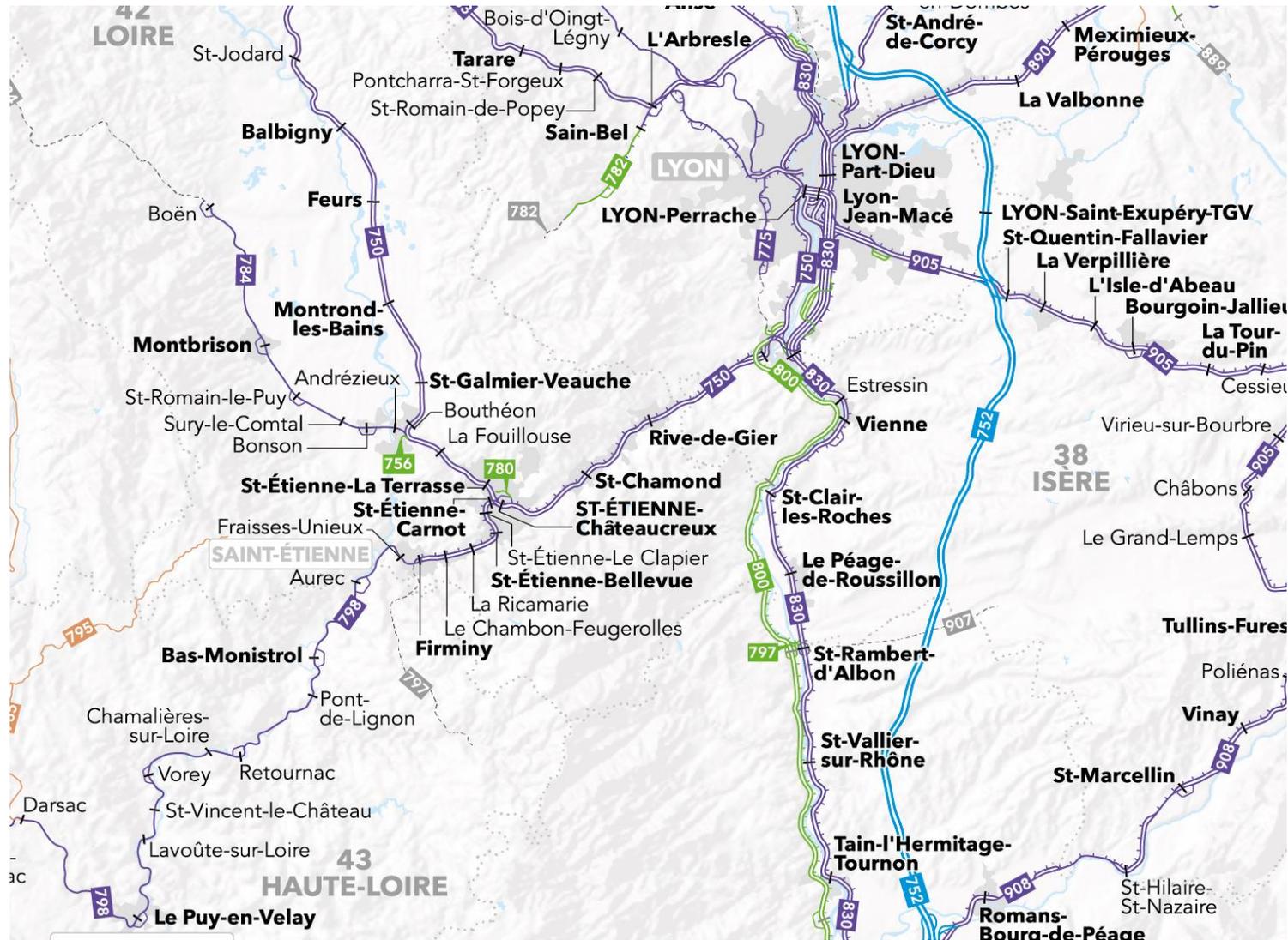
Axe Le Puy Firminy / Aurec et Bas Monistrol : rallongement des quais

2023

St Etienne Châteaureux : remplacement de 10 aiguillages

Le contexte territorial et ferroviaire

Le réseau ferré



Un nœud complexe et congestionné

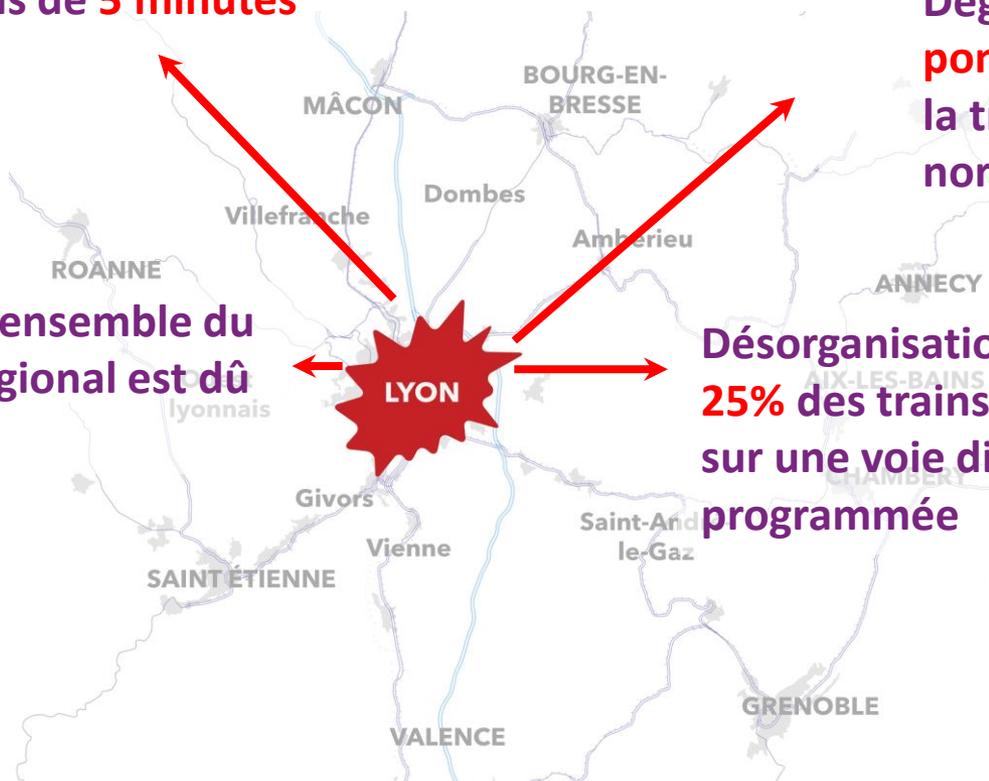
Le moindre incident a des fortes répercussions

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)

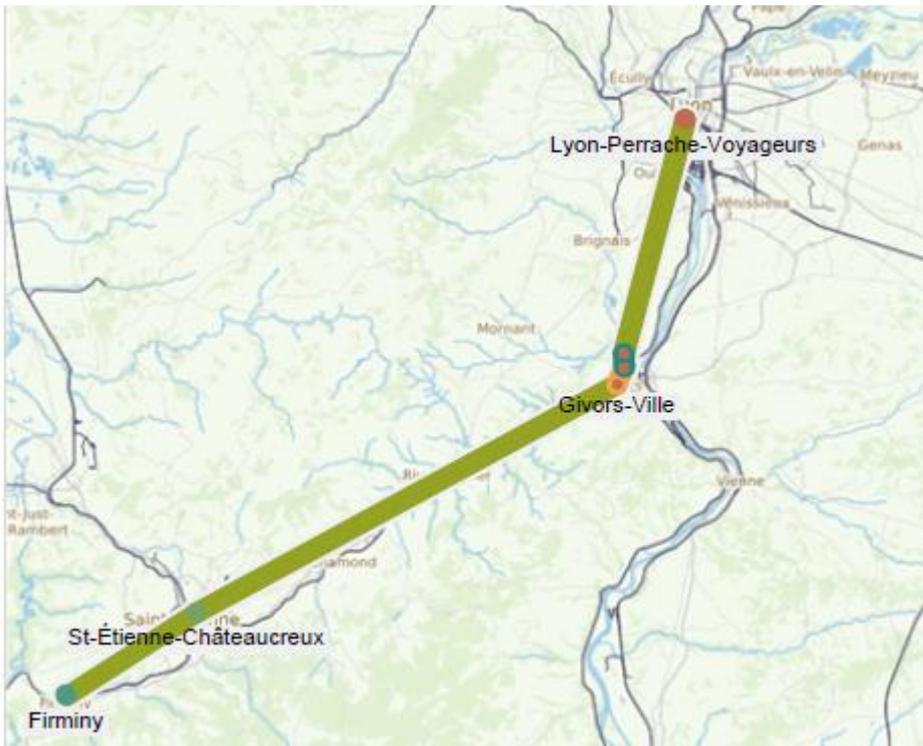
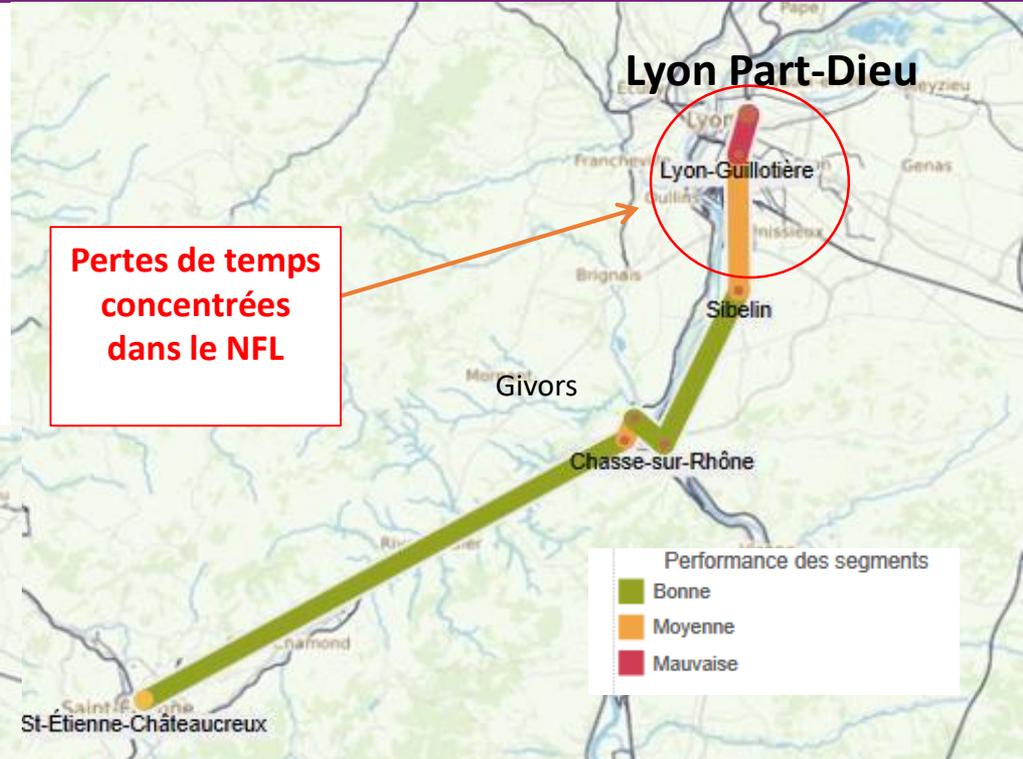
Désorganisation des circulations : 25% des trains reçus à Part-Dieu sur une voie différente de celle programmée



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**



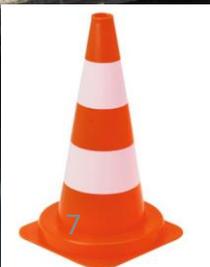
**MOINS DE
RETARDS**



**+ DE CONFORT
ET DE SÉCURITÉ**
EN GARE DE LYON-PART-DIEU

**RETOUR A UN
SYSTÈME FIABLE**

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



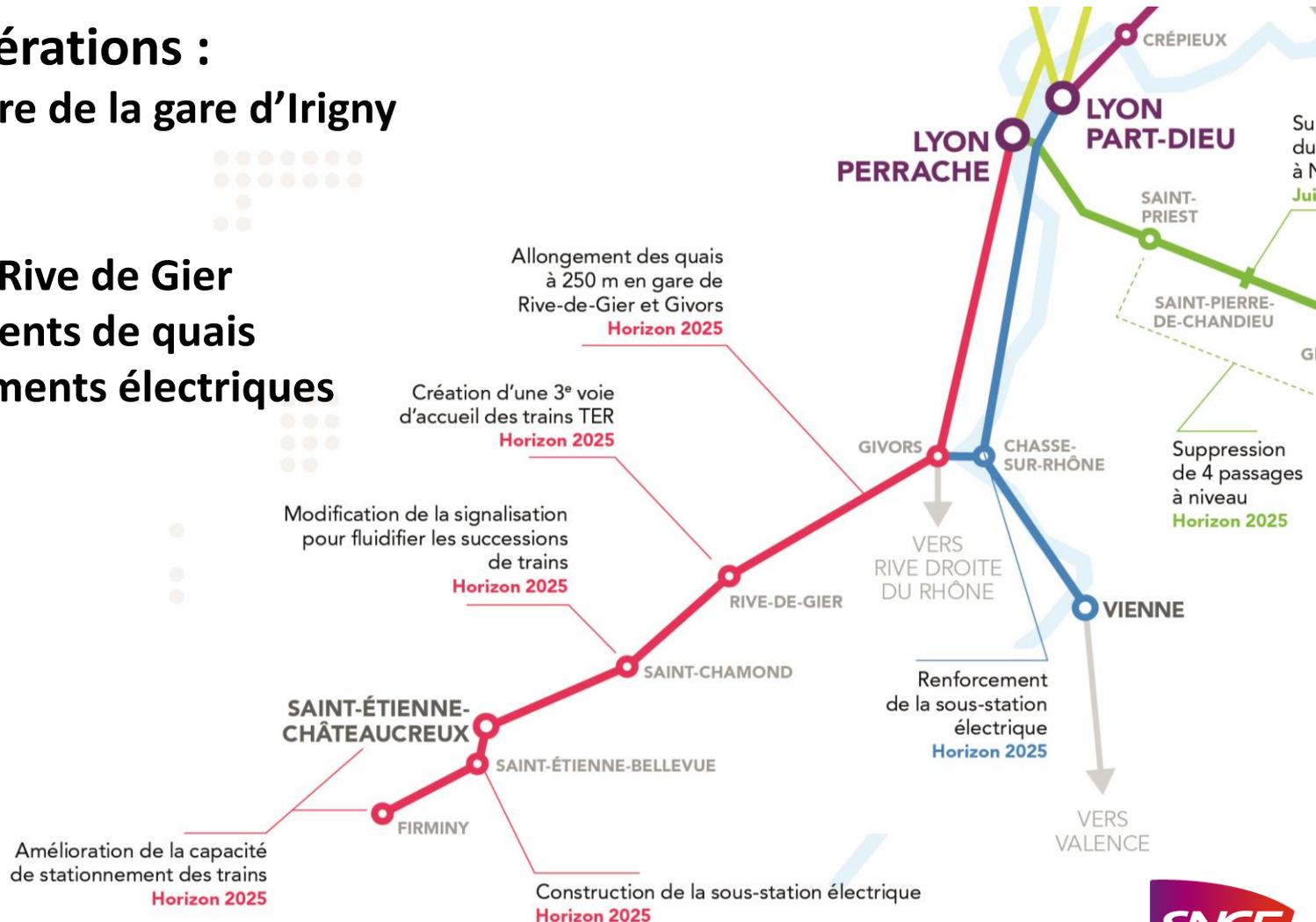
Améliorations à court et moyen termes sur l'axe Lyon Saint-Etienne

Principales opérations :

2019 : ouverture de la gare d'Irigny

D'ici 2025 :

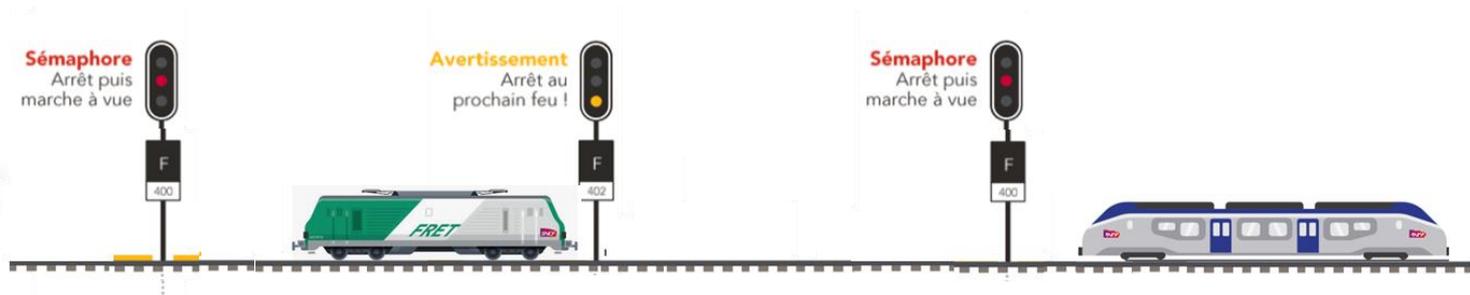
- 3^{ème} voie Rive de Gier
- Allongements de quais
- Renforcements électriques



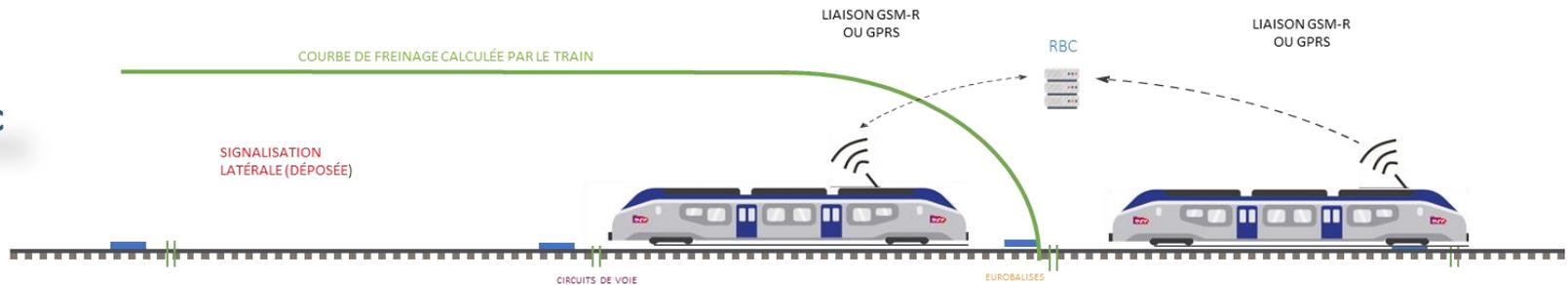
Des solutions pour le moyen terme ? De nouveaux systèmes de signalisation

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

Aujourd'hui



Demain avec
ERTMS

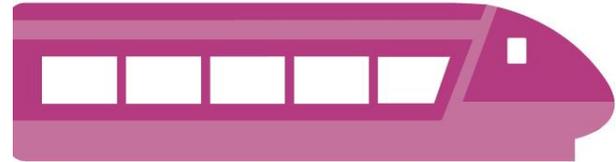


Demain : l'espacement est réduit car adapté à la capacité de freinage de chaque train → Permet de tirer le meilleur parti du réseau

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

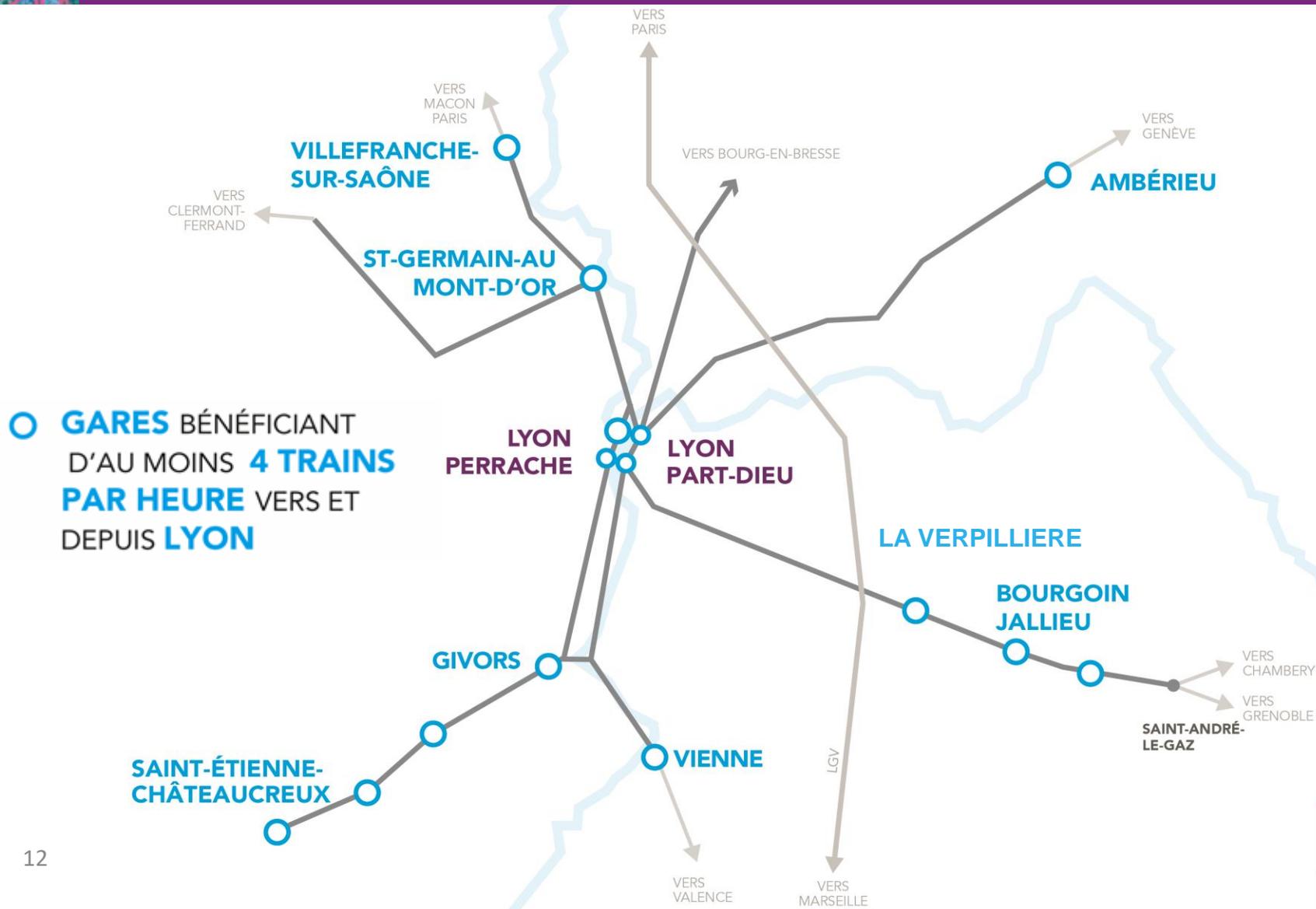
→ Mettre en place les conditions de développement du fret ferroviaire



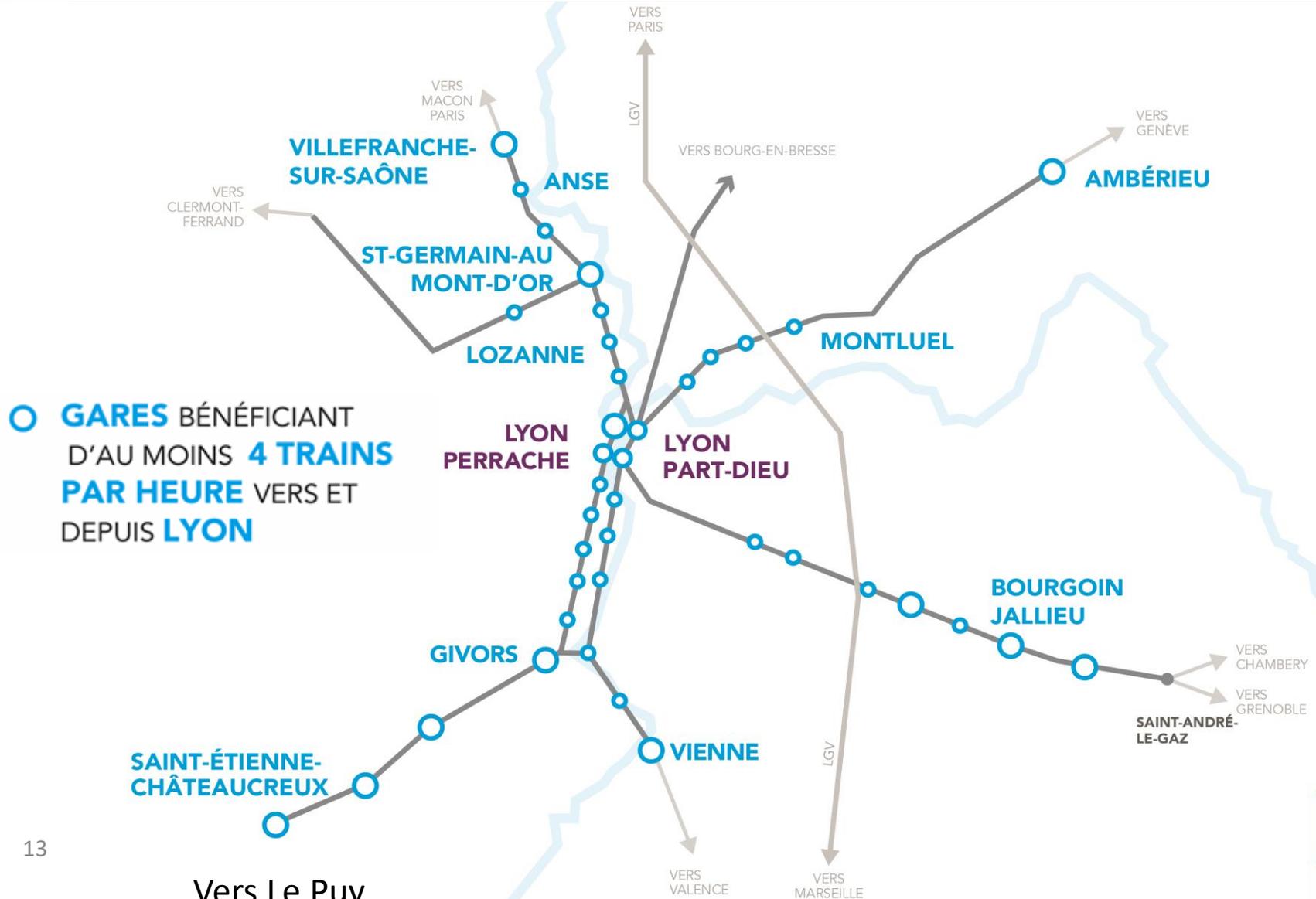
2 fois plus de fret

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

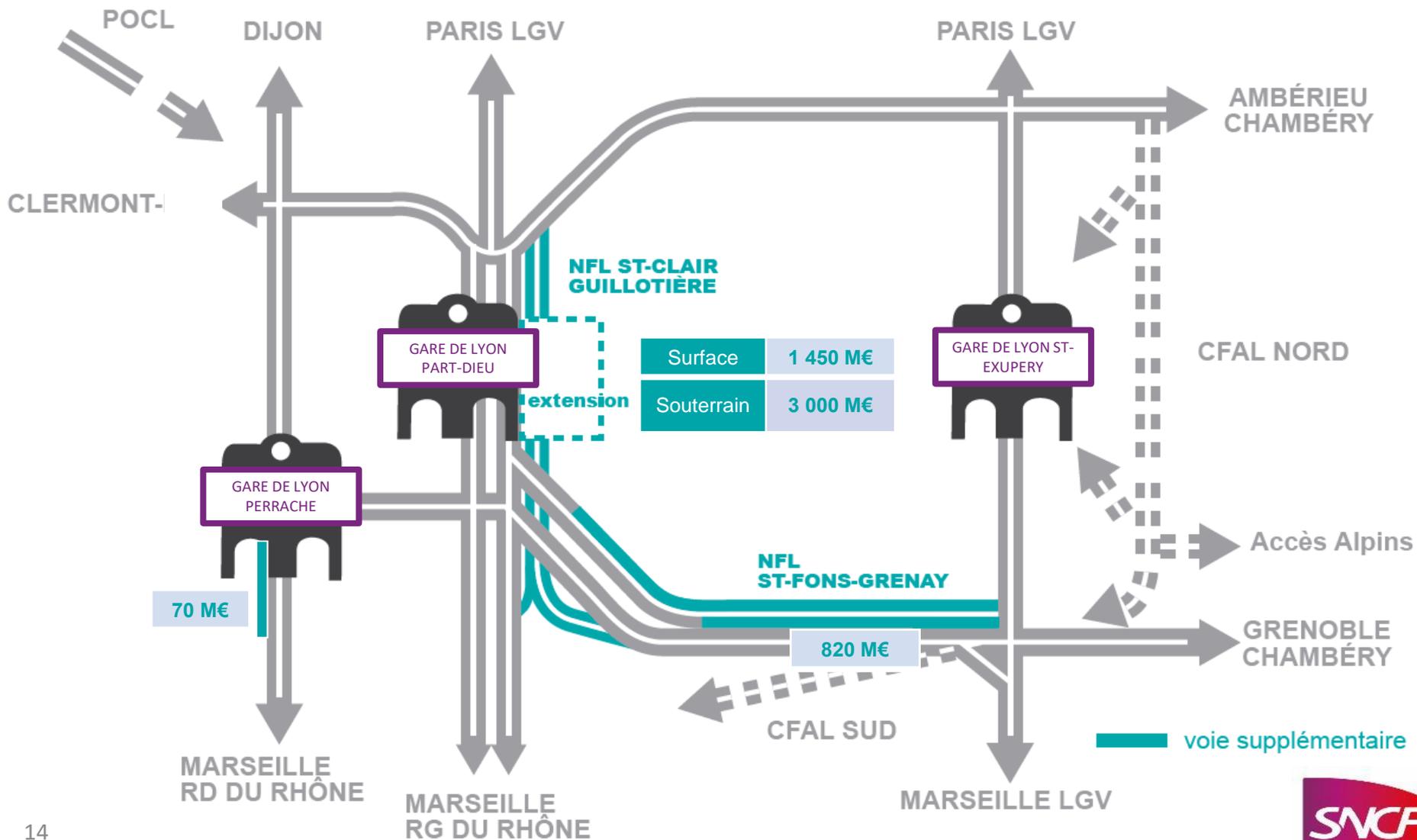
Gares desservies par au moins 4 trains par heure en 2019



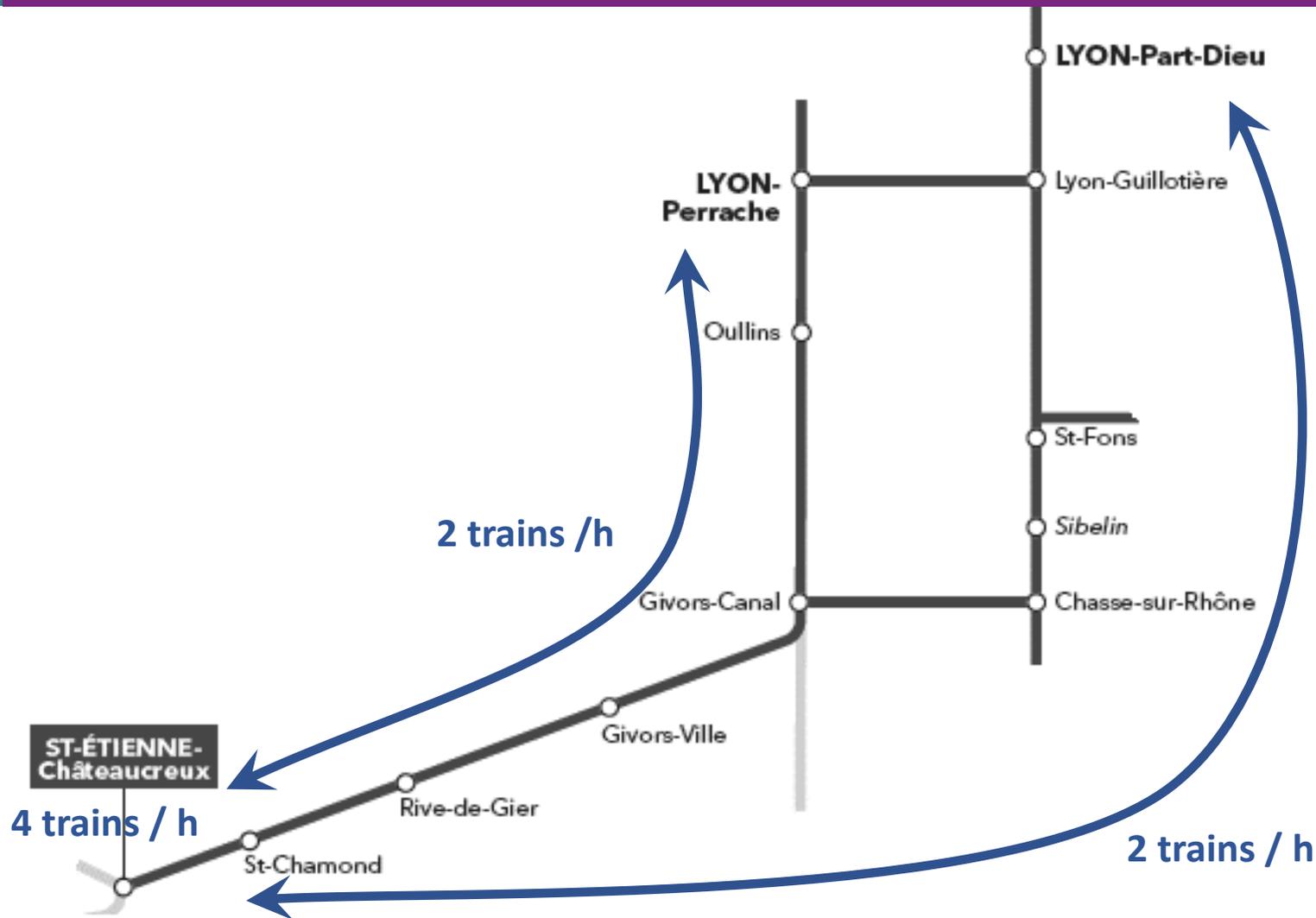
Dessertes au ¼ d'heure (Hypothèses long terme)



Les aménagements proposés pour augmenter la capacité du NFL



TER Saint-Etienne – Lyon 2019

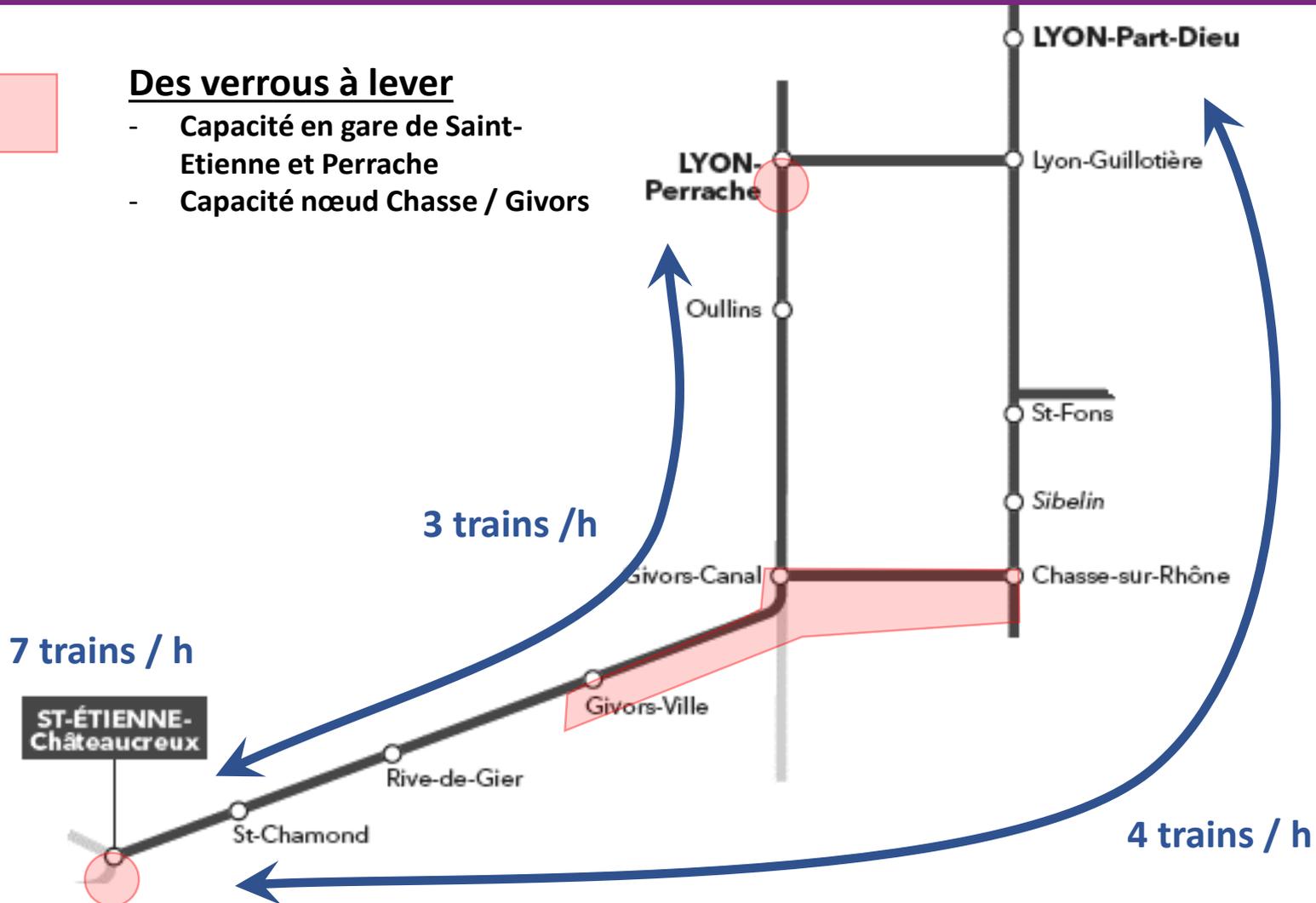


Renforcement de la desserte TER Saint-Etienne – Lyon à long terme



Des verrous à lever

- Capacité en gare de Saint-Etienne et Perrache
- Capacité nœud Chasse / Givors



+ 3 trains/h = + 75%

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€ |

Aménagements pour renforcement de la desserte de Saint-Etienne : 500 M€

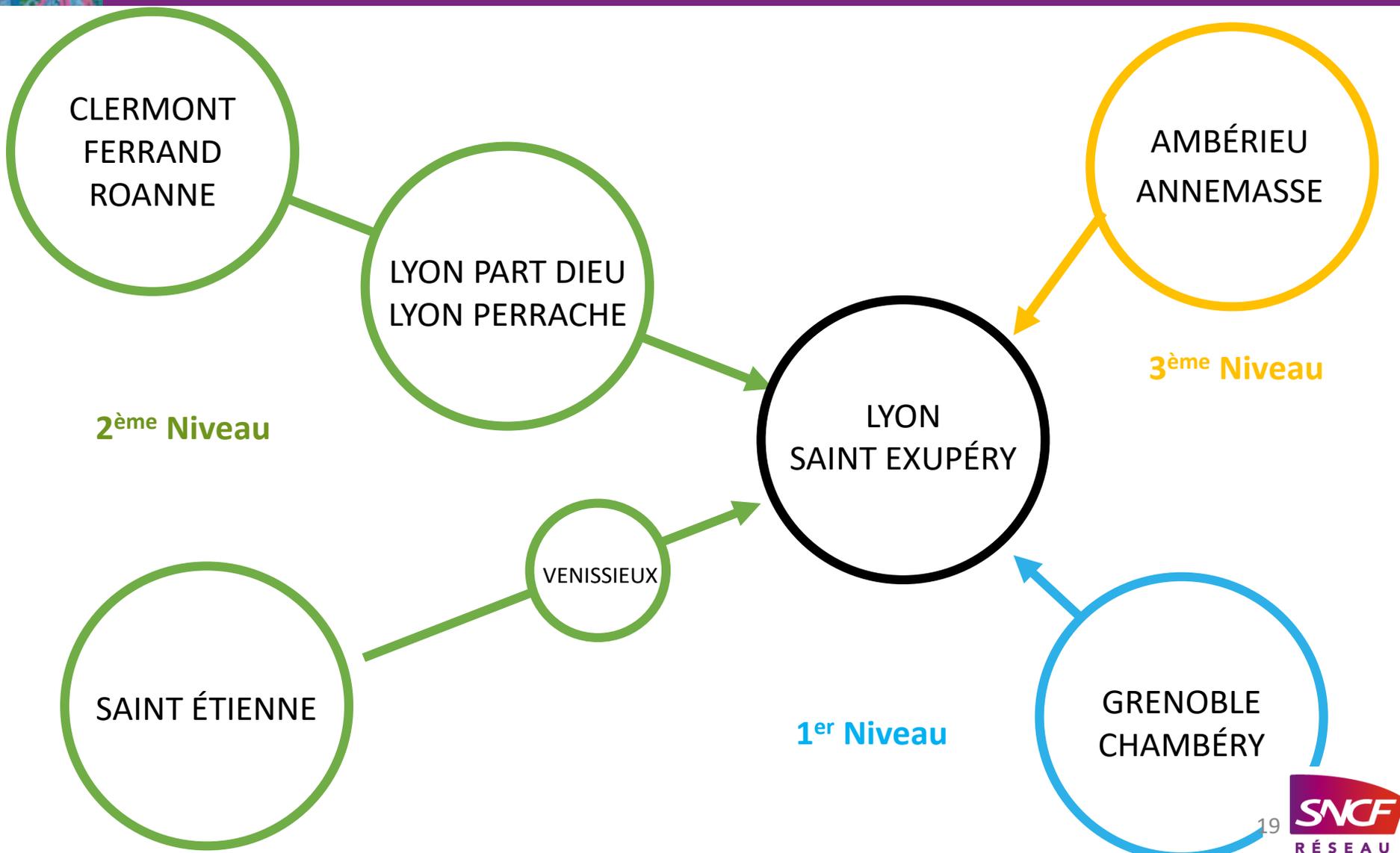
Evolution de la fréquentation des principales gares lyonnaises entre 2007 et 2017

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% |
| Total | | 29,18 | 42,99 | 47% |

Tous types de trains confondus, hors voyageurs en correspondance

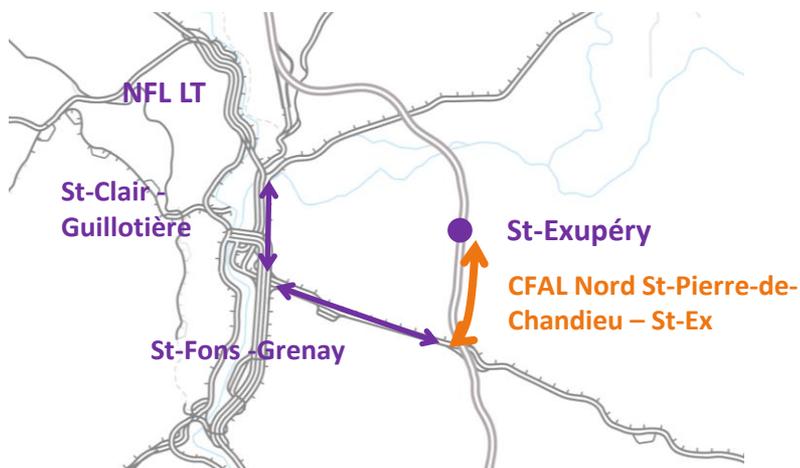
Desserte TER de St-Exupéry





Desserte de St-Exupéry

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



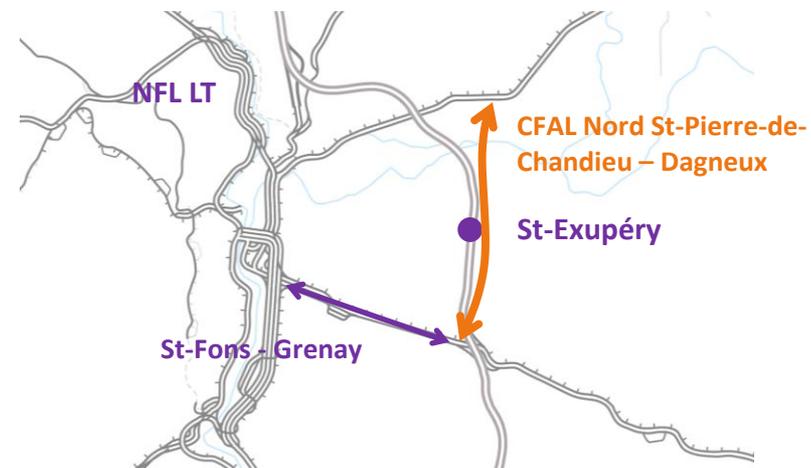
3,8 Md€

TER +3% environ

 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 + 1,5 % environ

 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