



LES AMENAGEMENTS DE LONG TERME DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS



PRESENTATION DU PROJET

Réunion publique VENISSIEUX

11 juin 2019



Un effort sans précédent

Principaux travaux en cours

2000
1 Md €/an



Investissements
2019
2,8 Md €/an



2022
3,2 Md €/an

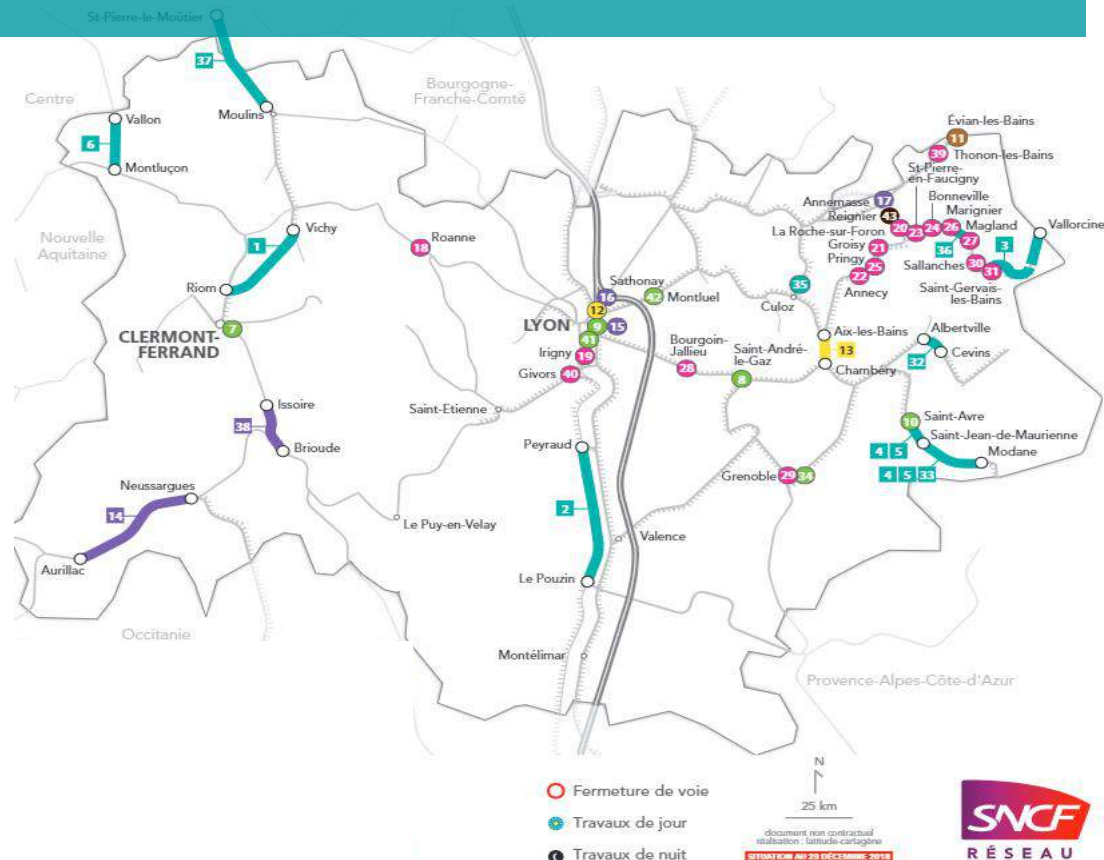
130 CHANTIERS

d'investissement et de maintenance
en AURA

Dont 43 grosses opérations de
modernisation et de développement
du réseau

750 M€

d'investissement et de
maintenance en AURA



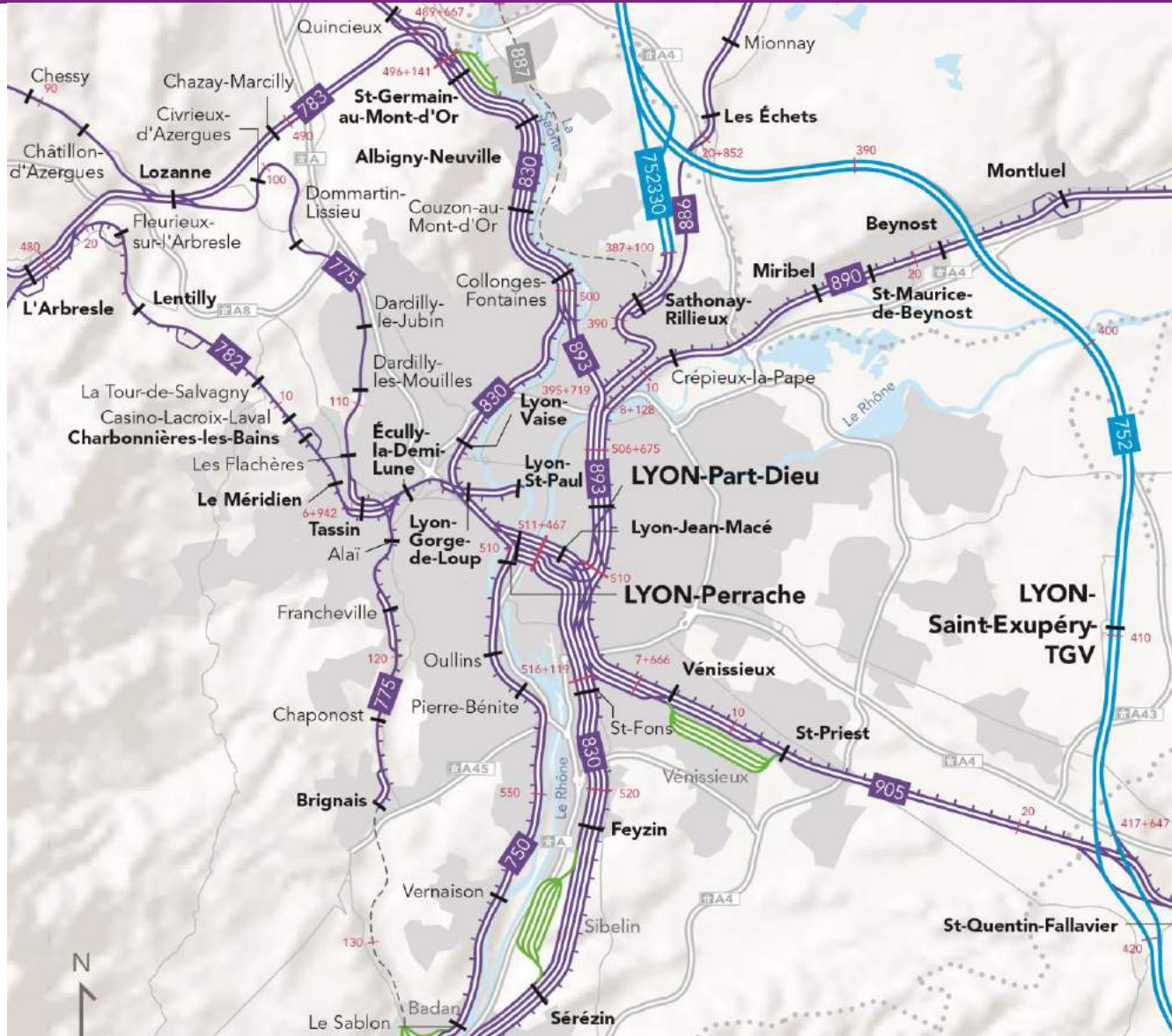
Le contexte territorial et ferroviaire

Le projet NFL Long Terme

Les éclairages complémentaires pour le débat

Le contexte territorial et ferroviaire

Le réseau ferré



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**

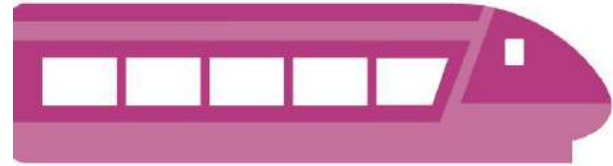
**500 M€
d'investissement
CPER 2015-2025**



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

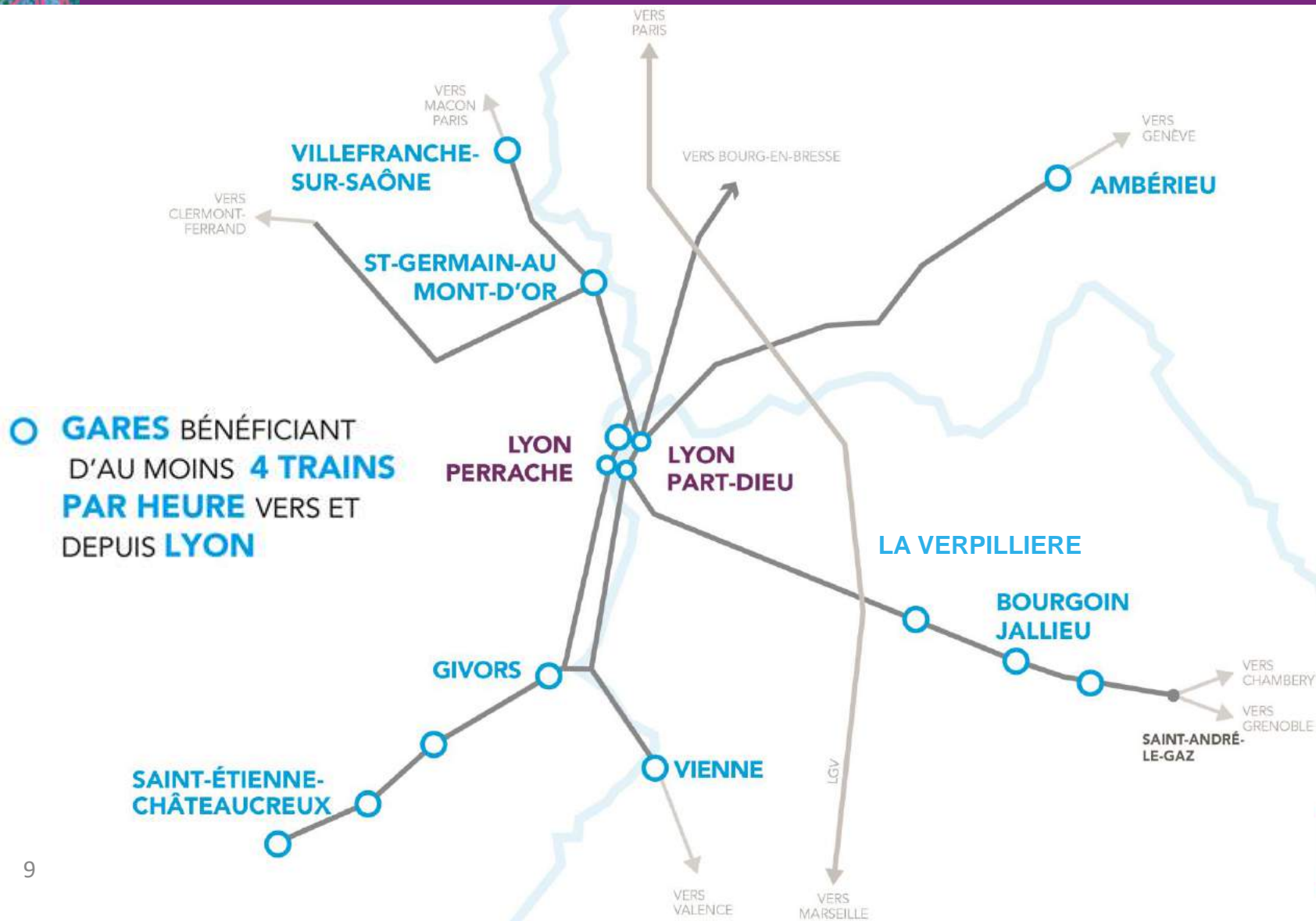
→ Mettre en place les conditions de développement du fret ferroviaire



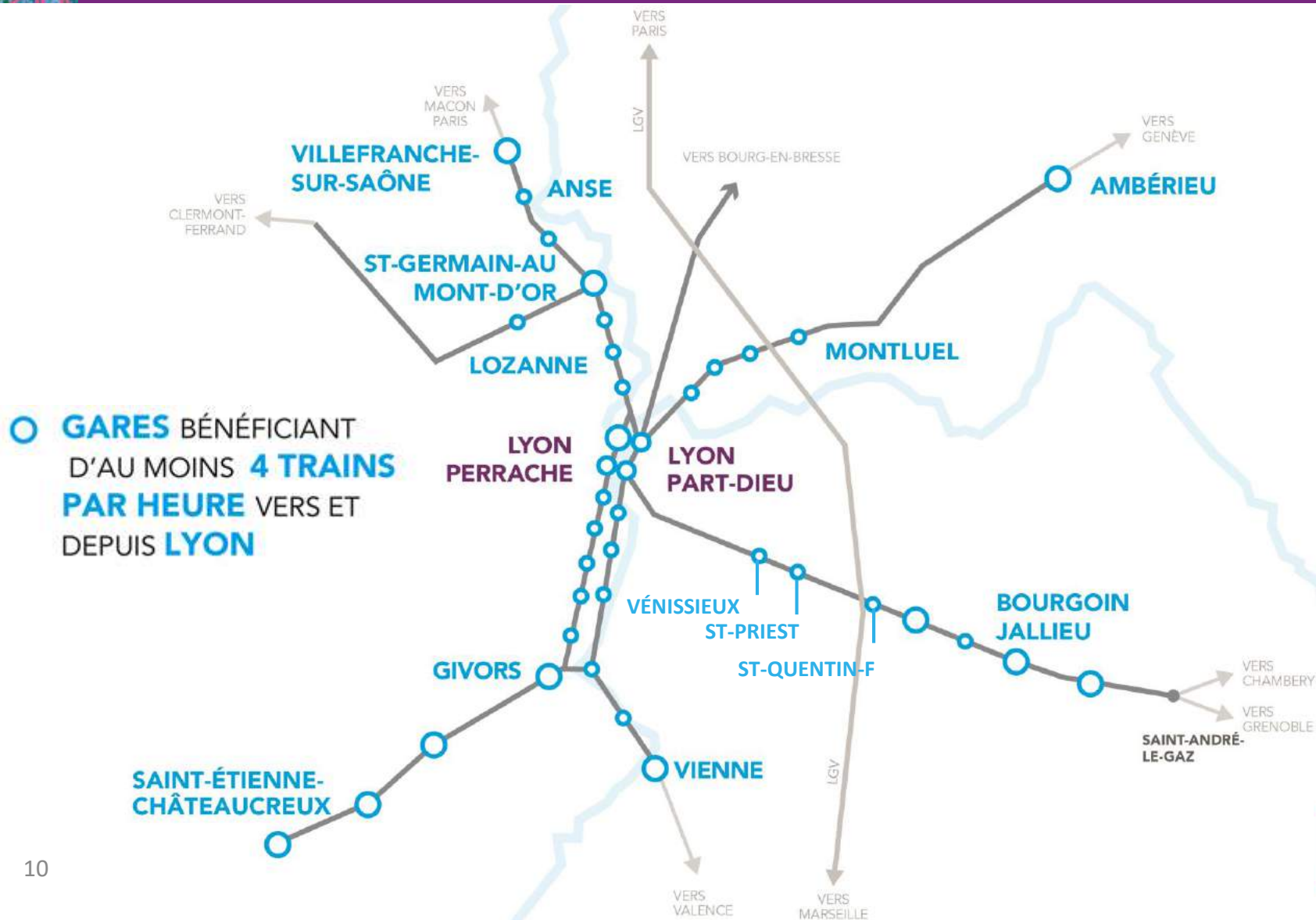
2 fois plus de fret

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

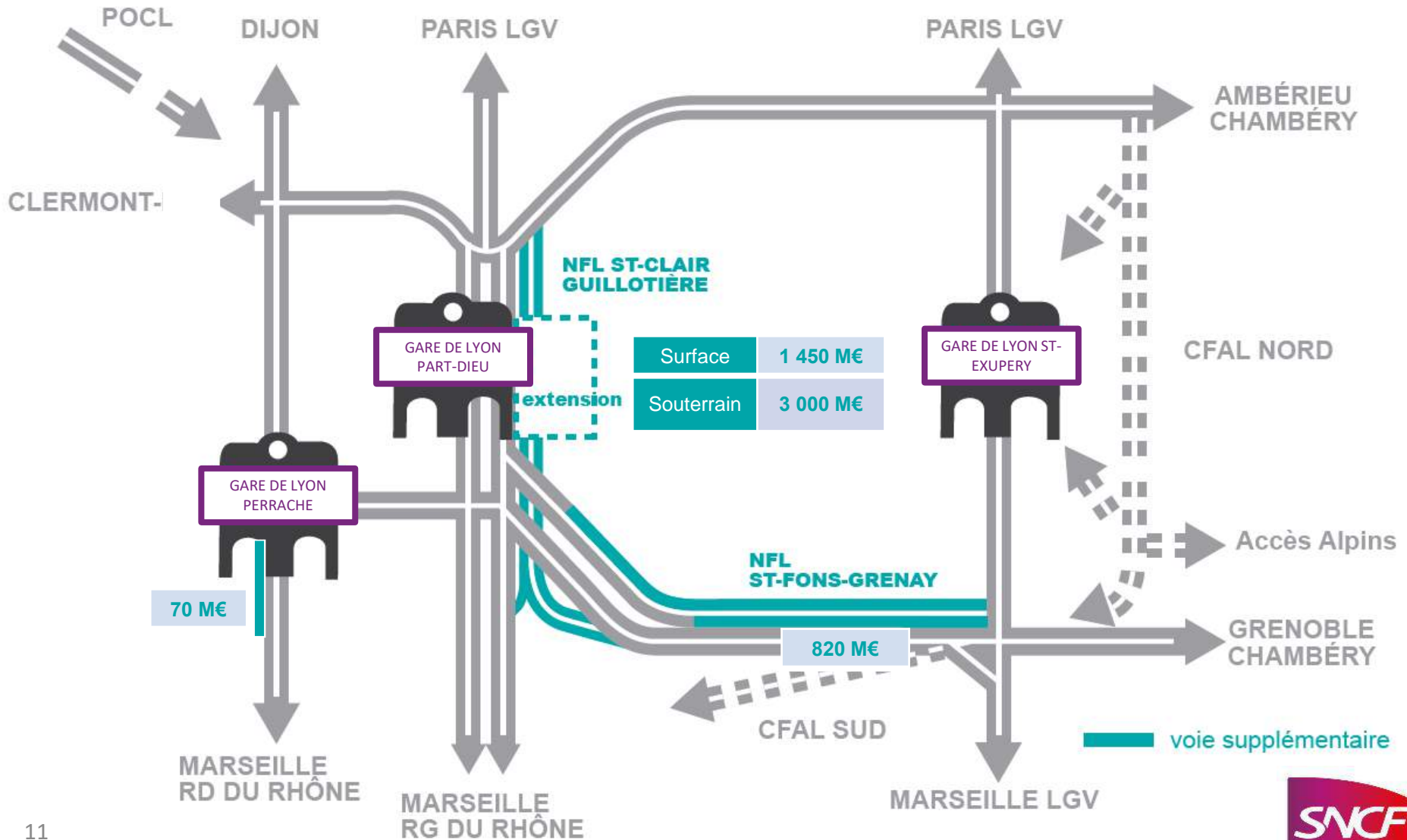
Gares périurbaines desservies par au moins 4 trains par heure en 2019



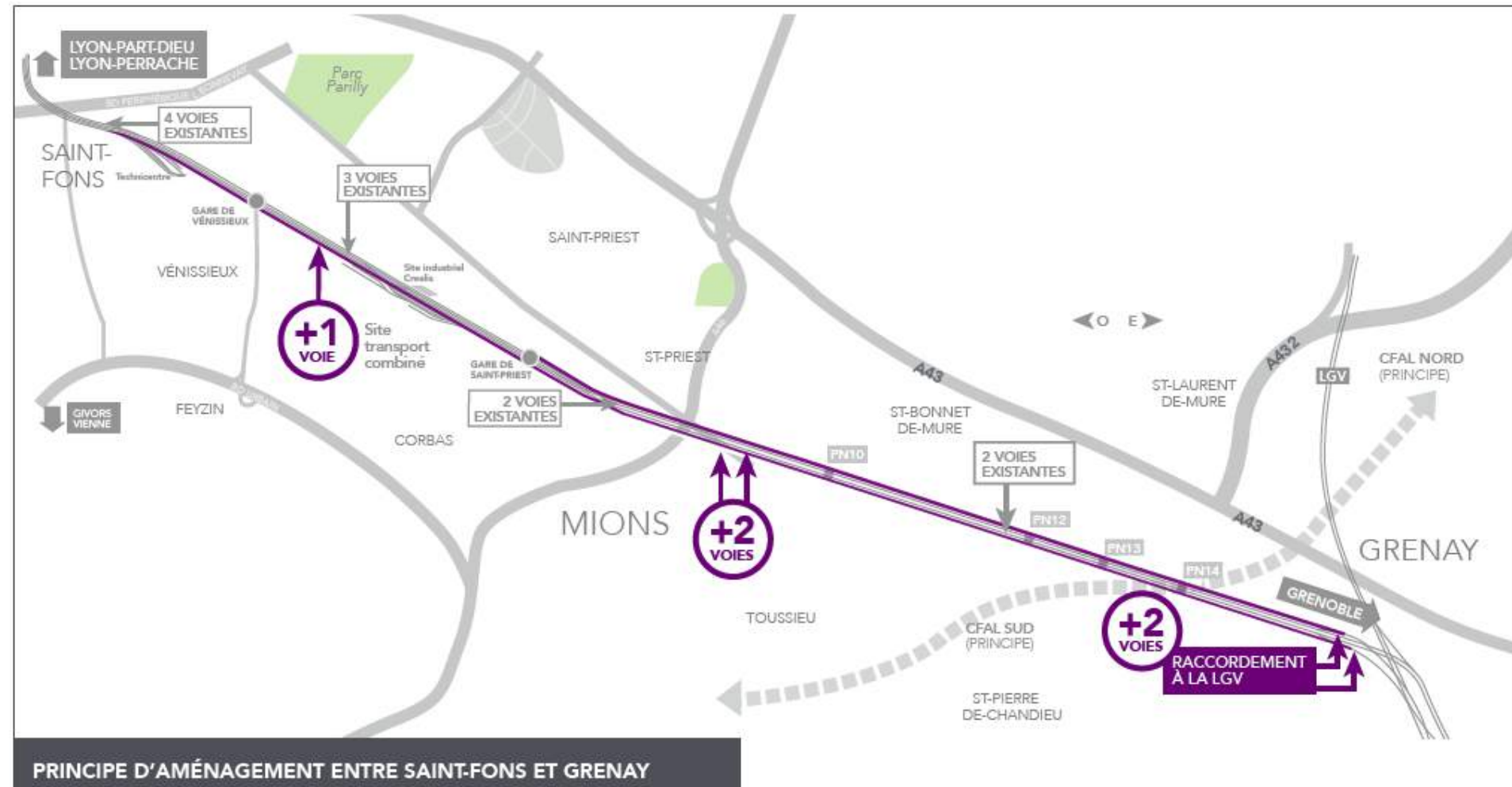
Dessertes périurbaines au ¼ d'heure (Hypothèses long terme)



Les aménagements proposés



Principe insertion St-Fons - Grenay



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 prochaines échéances

Études
préalables
au débat
public

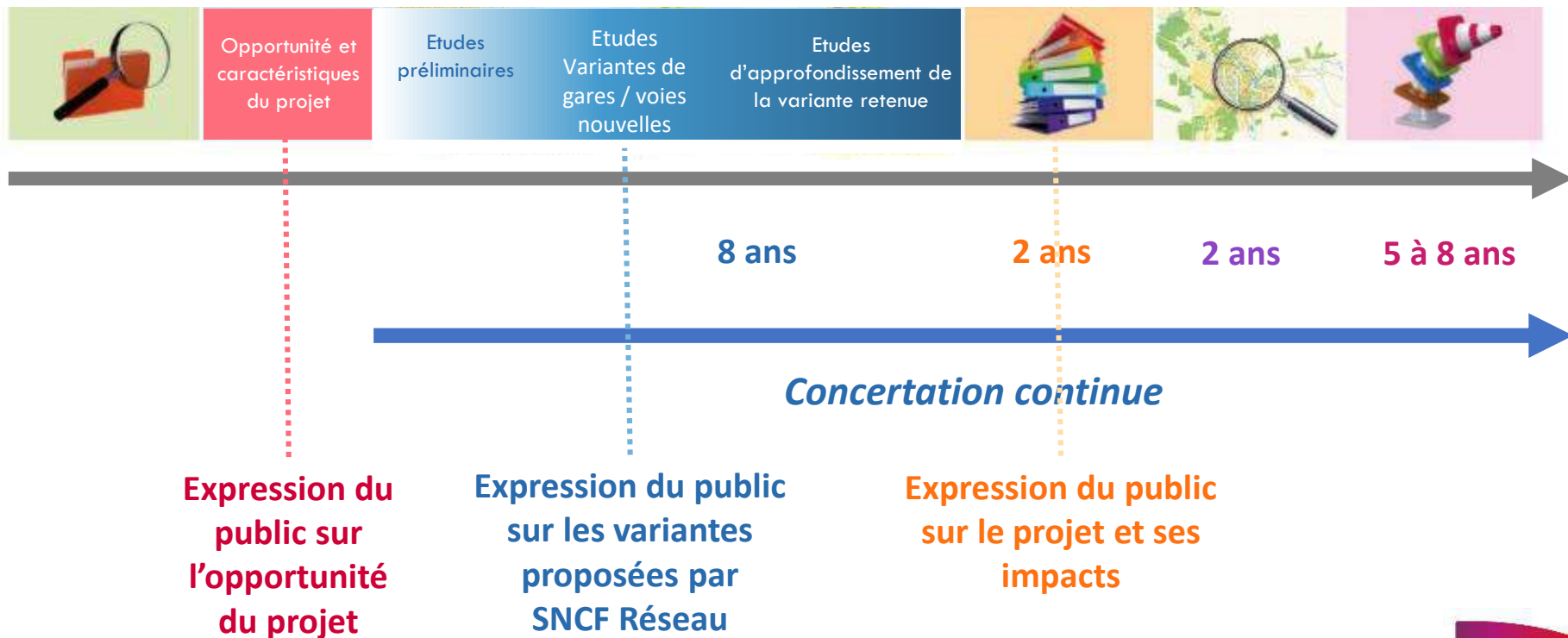
Débat
public
2019

Etudes préalables à l'enquête
publique

Enquête
publique

Etudes
détaillées

Travaux



Eclairages complémentaires pour le débat

- ERTMS
- Quels scénarios pour une première étape de réalisation des grands projets ?
- Desserte de Saint-Exupéry

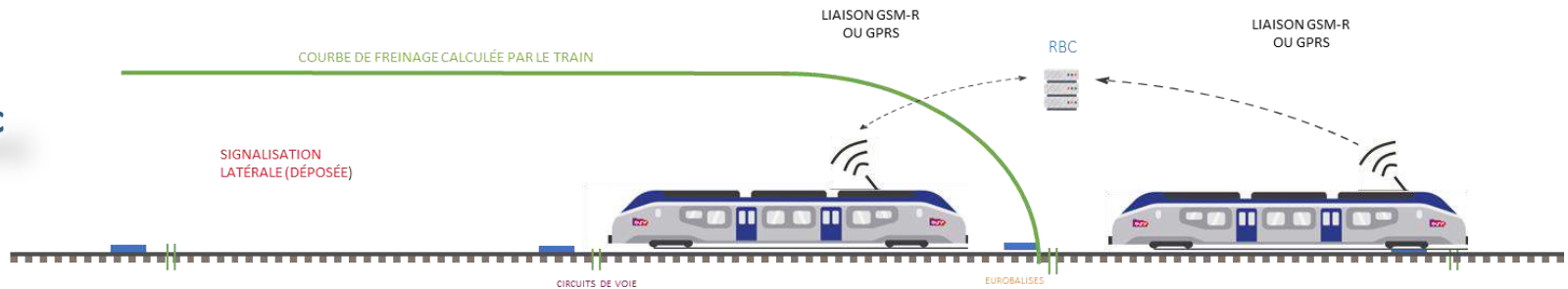
Nouveau système de signalisation ERTMS

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

Aujourd'hui

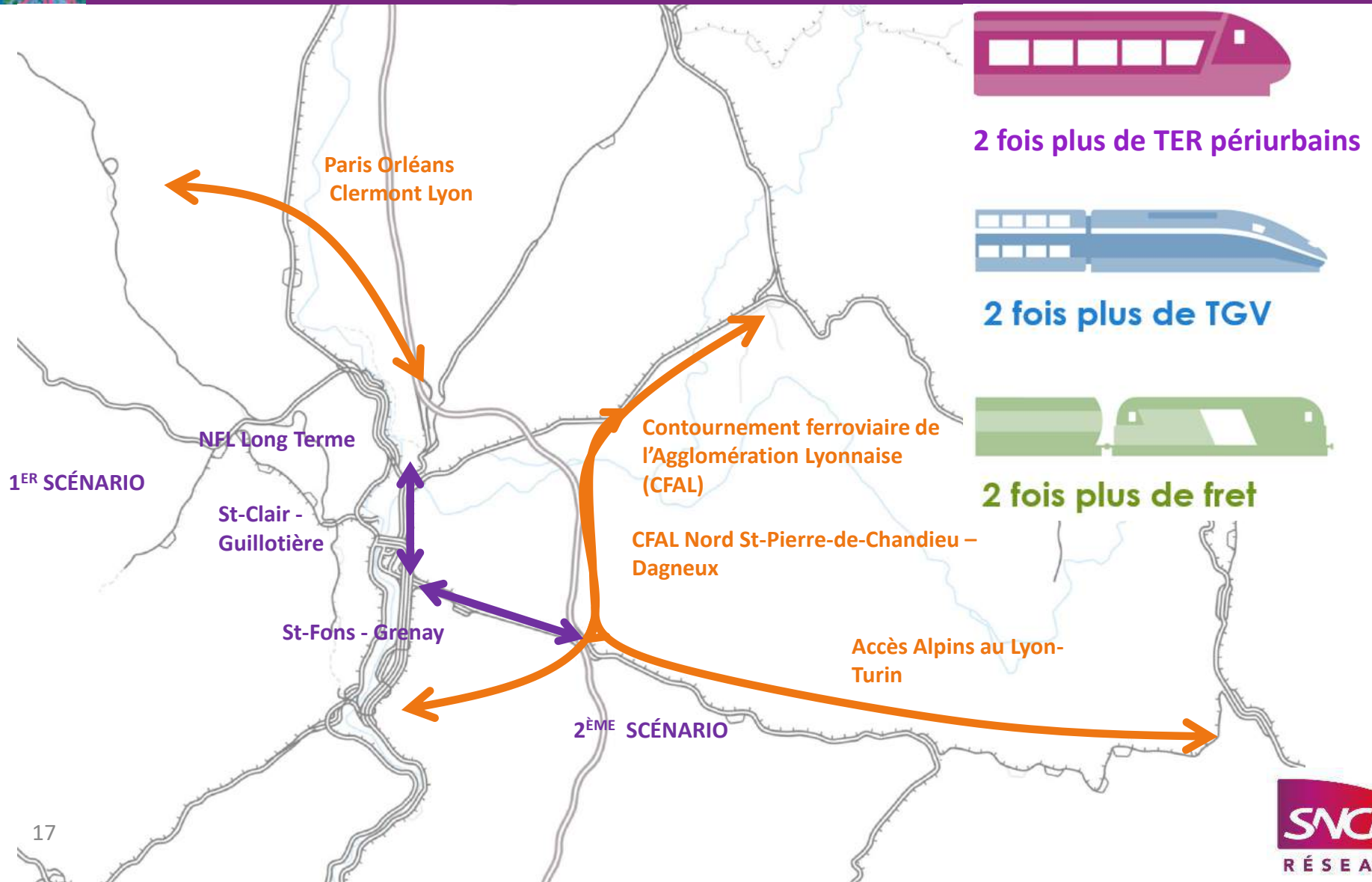


Demain avec
ERTMS



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

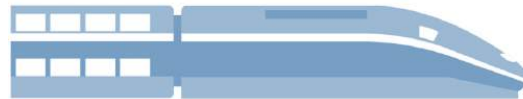
Première étape de réalisation des grands projets



Première étape de réalisation des grands projets



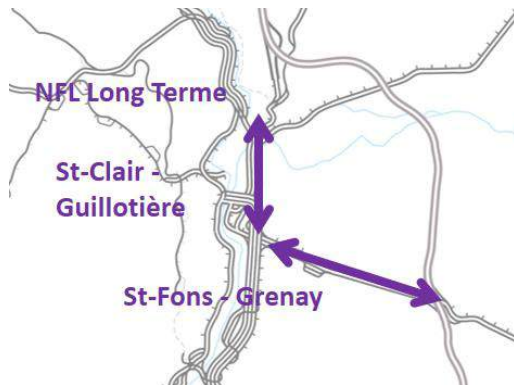
2 fois plus de TER périurbains



+ 25 % de TGV



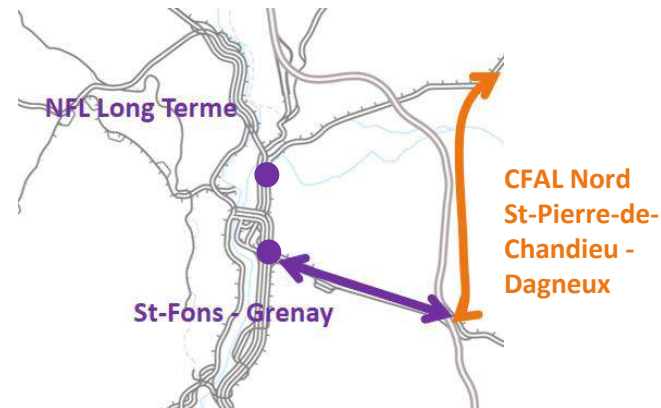
+ 50% de fret



2,9 Md€

Possibilité de desserte régionale directe (hors grande vitesse)

Le fret continue de passer par Part-Dieu



2,6 Md€

Desserte de St-Exupéry
Pas de desserte régionale directe

Le fret ne passe plus par Part-Dieu

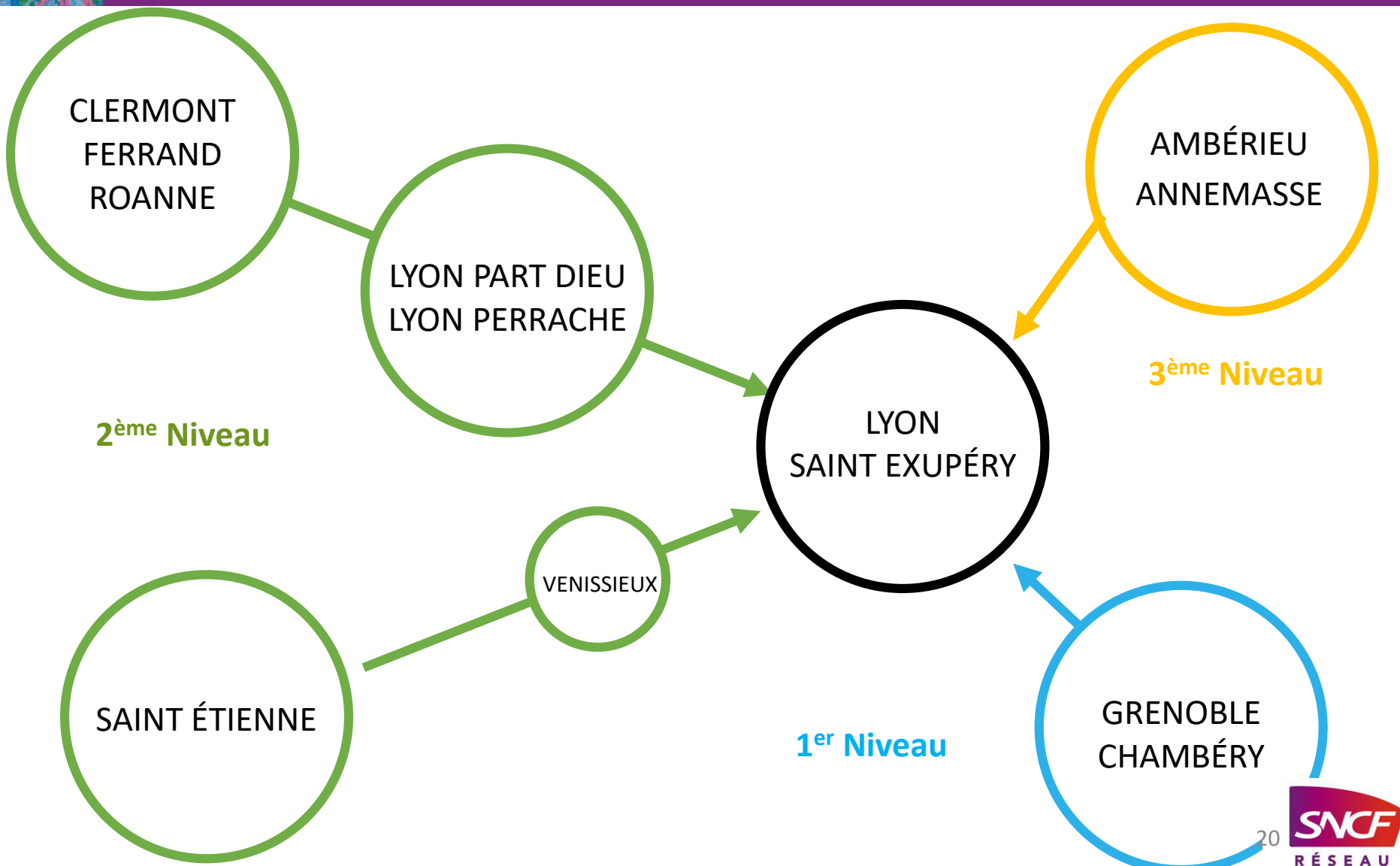
Evolution de la fréquentation des principales gares lyonnaises entre 2007 et 2017

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

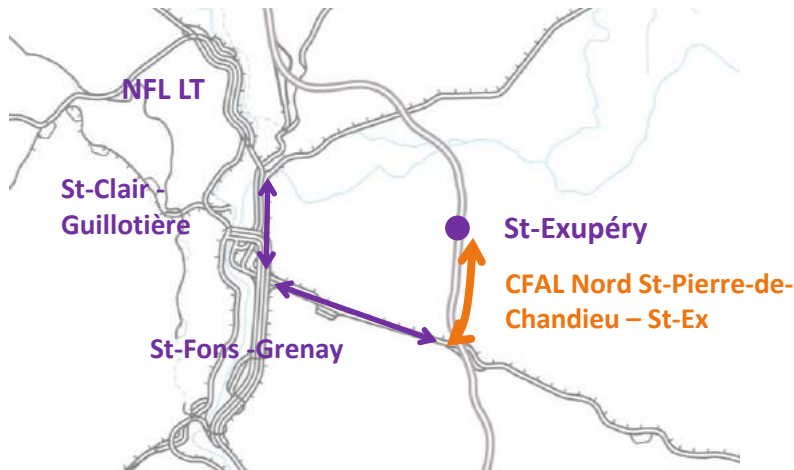
Desserte TER de St-Exupéry





Desserte de St-Exupéry

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

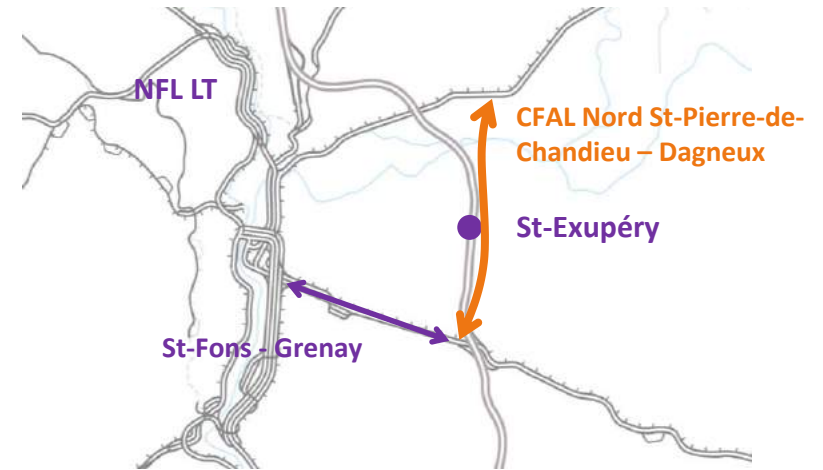


3,8 Md€

TER 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