

NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS

Faisabilité de scénarios de long terme

Réunion d'information

8 FÉVRIER 2017

Études financées par



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

GRANDLYON
la métropole



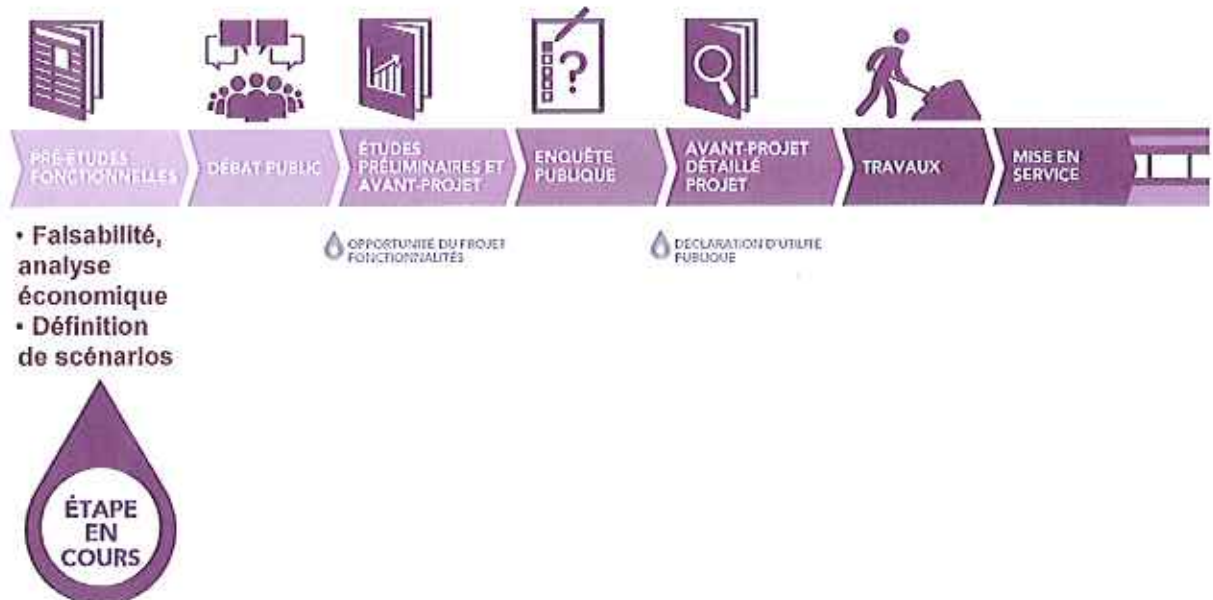
SOMMAIRE

- 1 - Introduction (Préfet de Région)
 - Objectifs de la démarche
 - Avancement des réflexions
- 2 – Enjeux et difficultés du Nœud Ferroviaire Lyonnais (Réseau)
 - Le rôle stratégique du NFL
 - Les difficultés structurelles
 - Les aménagements pour améliorer la régularité et la sécurité à court et moyen terme
- 3 – Démarche partenariale pour la recherche d'un scénario de long terme (BW)
 - 2009-2011 - Les pré-études fonctionnelles
 - 2013-2016 - Les compléments de faisabilité
- 4 – présentation des approfondissements 2013-2016 (Réseau)
 - Les fonctionnalités
 - Axe Saint-Clair / Guillotière
 - Axe Saint-Fons / Grenay
 - Estimation financière
- 5 - Echanges

INTRODUCTION

OBJECTIFS DE LA DEMARCHE

AVANCEMENT DES RÉFLEXIONS



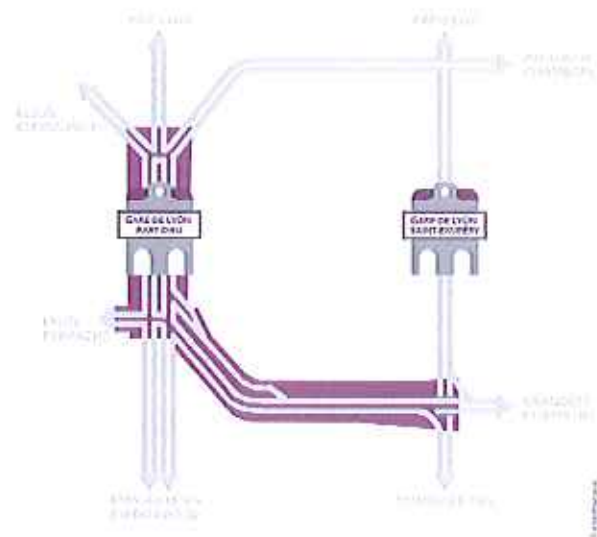
UNE DÉMARCHE PARTENARIALE POUR LA RECHERCHE D'UN SCÉNARIO DE LONG TERME

1-

UNE DÉMARCHE PARTENARIALE POUR LE SCENARIO DE LONG TERME

Démarche engagée en 2009 sous la
coordination du CGEDD :

- 1^{ère} étape (2009-2011 – Décision ministérielle du 27/04/2009) : analyse des fonctionnalités et sélection de scénarios d'aménagement
- 2^{nde} étape (2013-2016 - DM du 25/02/2013) : compléments de faisabilité



LES DIFFICULTÉS STRUCTURELLES

LES PRINCIPALES ZONES DE DIFFICULTÉS

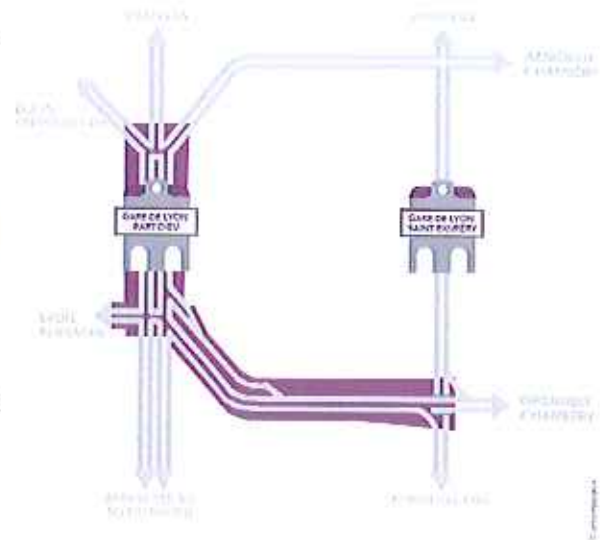
Trois principales zones de difficultés

- ✓ Entrée nord de l'agglomération et avant-gare Part-Dieu
- ✓ Sud Part-Dieu et avant-gare Perrache
- ✓ Lyon-Grenoble entre Saint-Fons et Grenay

Une exploitation en limite aux heures de pointes qui génère une irrégularité chronique

- ✓ Des installations hétérogènes
- ✓ Un trafic varié
- ✓ Une forte densité de trains en gares de Part Dieu et Perrache
- ✓ Un système qui ne résorbe pas mais amplifie les conséquences d'incidents

Fig. : Les principales zones de difficulté du NFL

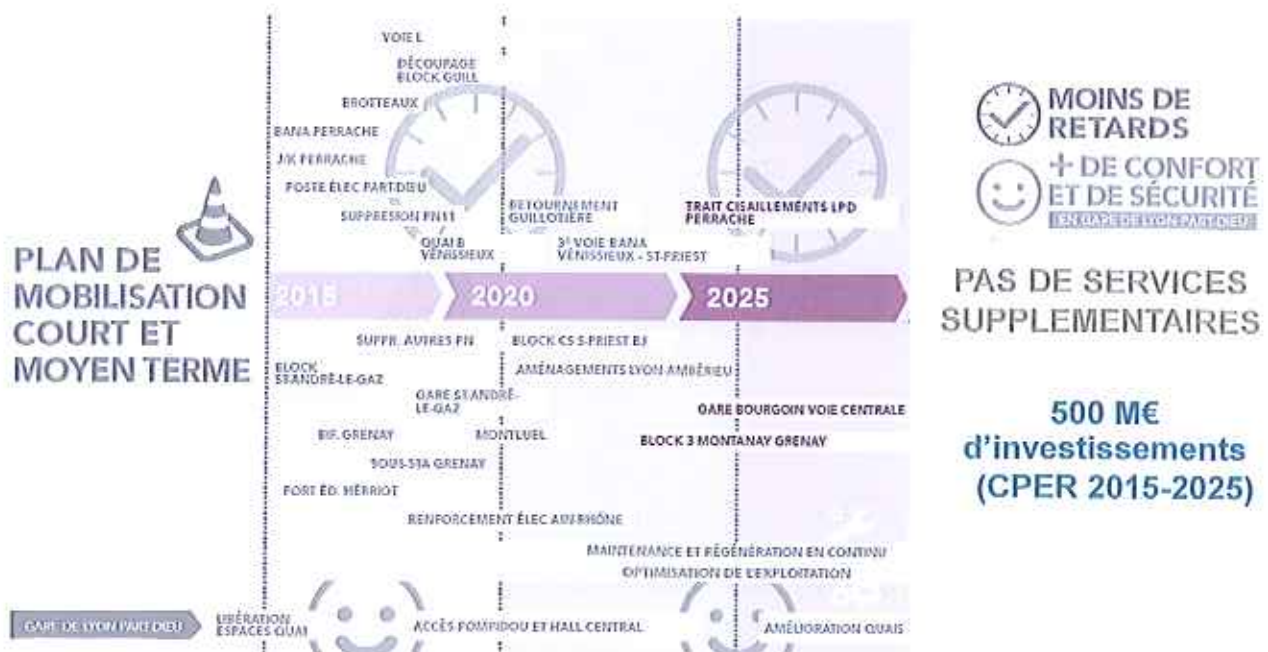


La commission Mobilité 21 a confirmé la nécessité d'aménager le nœud ferroviaire lyonnais

Un aménagement en deux temps : 2015-2025 puis le long terme

1^{ER} TEMPS (2015-2025) :

LES AMÉNAGEMENTS POUR AMÉLIORER LA RÉGULARITÉ ET LA SÉCURITÉ À COURT ET MOYEN TERMES



1^{ÈRE} ÉTAPE (2009-2011) : LES PRE-ETUDES FONCTIONNELLES

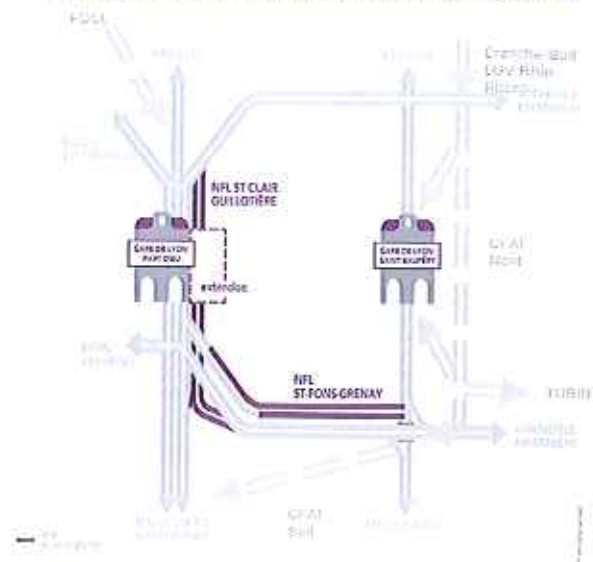
La décision ministérielle du 27 avril 2009 et la mission du CGeDD

- Des pré-études fonctionnelles : analyse besoins et réponses Infra
- L'engagement d'une démarche partenariale

Les principaux enseignements

- Les infrastructures actuelles n'autorisent pas de croissance significative des trafics
- Des aménagements de capacité sont nécessaires à long terme
- 6 scénarios ont été comparés- 2 ont été retenus
- ✓ Des aménagements capacitaires à réaliser simultanément sur St-Clair Guillotière et St-Fons et Grenay + extension de la gare de la Part-Dieu.
- ✓ 2 options techniques entre Saint-Clair et Guillotière, en surface ou en tunnel.
- ✓ Pérennité des fonctions des gares
- ✓ Le développement de la desserte de Saint Exupéry est nécessaire, mais ne permet pas la désaturation du nœud lyonnais. Il doit faire l'objet d'une démarche spécifique.

Fig. : Principes d'aménagement pour le long terme



2^{ÈME} ÉTAPE (2013-2016) : LES COMPLÉMENTS DE FAISABILITÉ

La Décision ministérielle du 25 février 2013 demande d'approfondir, pour les 2 scénarios retenus lors de la phase précédente :

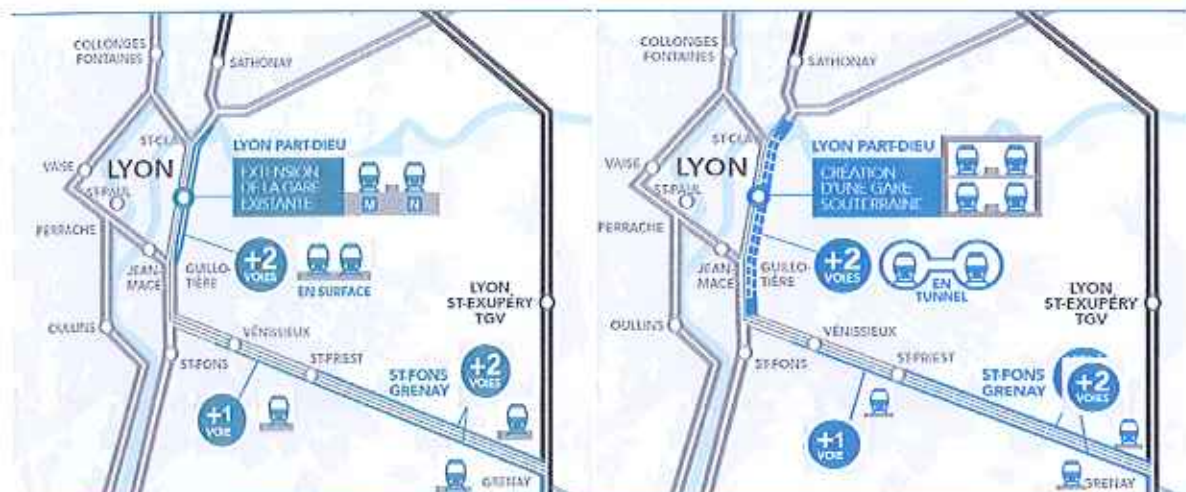
- ✓ Les conditions d'insertion entre Saint-Clair et Guillotière et entre Saint-Fons et Grenay
- ✓ Les conditions de réalisation, en particulier au droit de la gare de la Part Dieu
- ✓ Les hypothèses de trafics et les horizons de saturation prévisionnels

PRESENTATION DES APPROFONDISSEMENTS 2013-2016

FONCTIONNALITES ET RÉPONSES FERROVIAIRES

La phase d'étude menée :

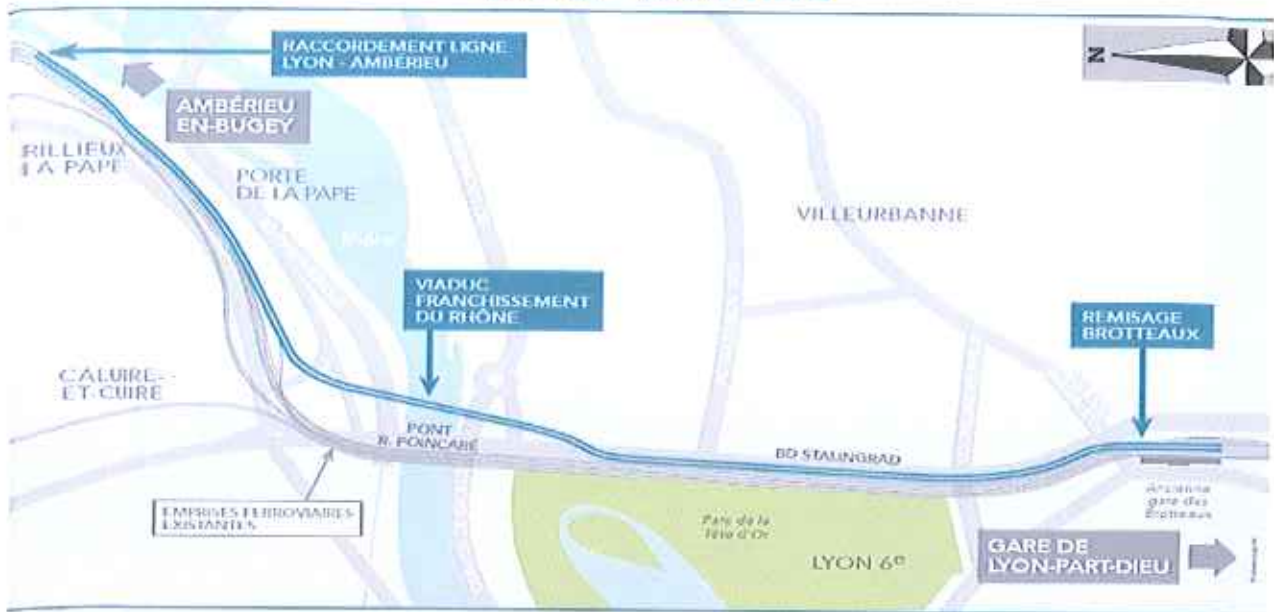
- ✓ Permet un développement des trafics
 - TER (liés aux besoins de l'AOT)
 - Services grandes lignes (liés grands projets POCL et Lyon-Turin)
- ✓ Approfondit les 2 scénarios pour Saint-Clair / Guillotière et le scénario de mise à 4 voies pour Saint-Fons / Grenay
 - Conduit à un saut de capacité de + 40% en heure de pointe



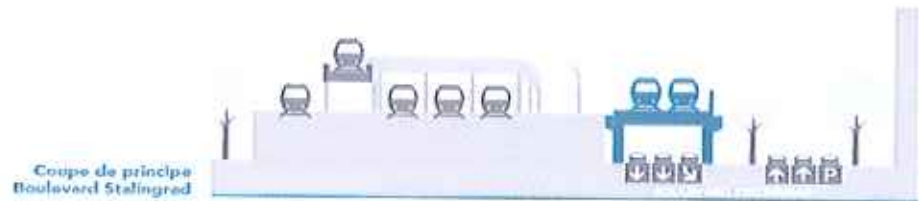
Scénario surface : 2,2 Mds €

Scénario souterrain : 3,7 Mds €

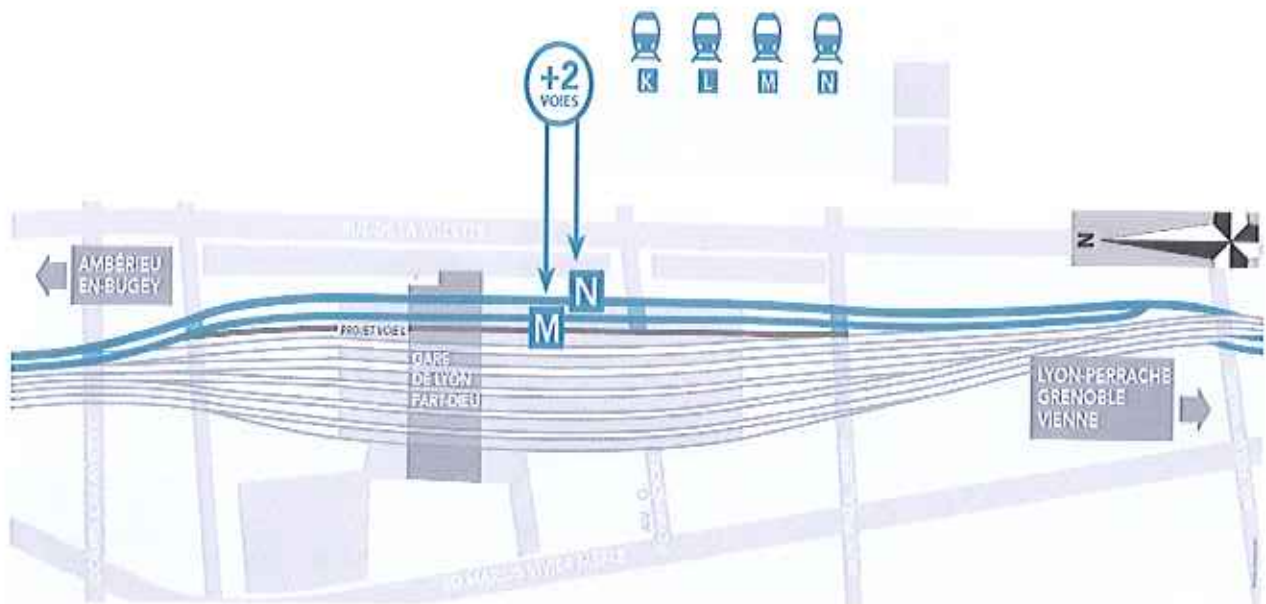
AXE SAINT-CLAIR / GUILLOTIERE – SCENARIO SURFACE NORD PART-DIEU



Scénario à l'air libre entre Saint-Clair et les Brotteaux (principe de faisabilité)



AXE SAINT-CLAIR / GUILLOTIERE – SCENARIO SURFACE GARE PART-DIEU



AXE SAINT-CLAIR / GUILLOTIERE – SCENARIO SURFACE SUD PART-DIEU



Scénario à l'air libre entre la Part-Dieu et la Guillotière (principe de faisabilité)

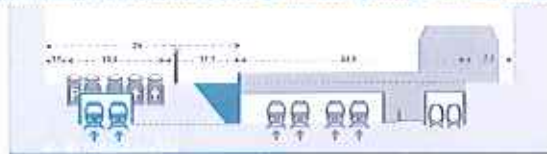


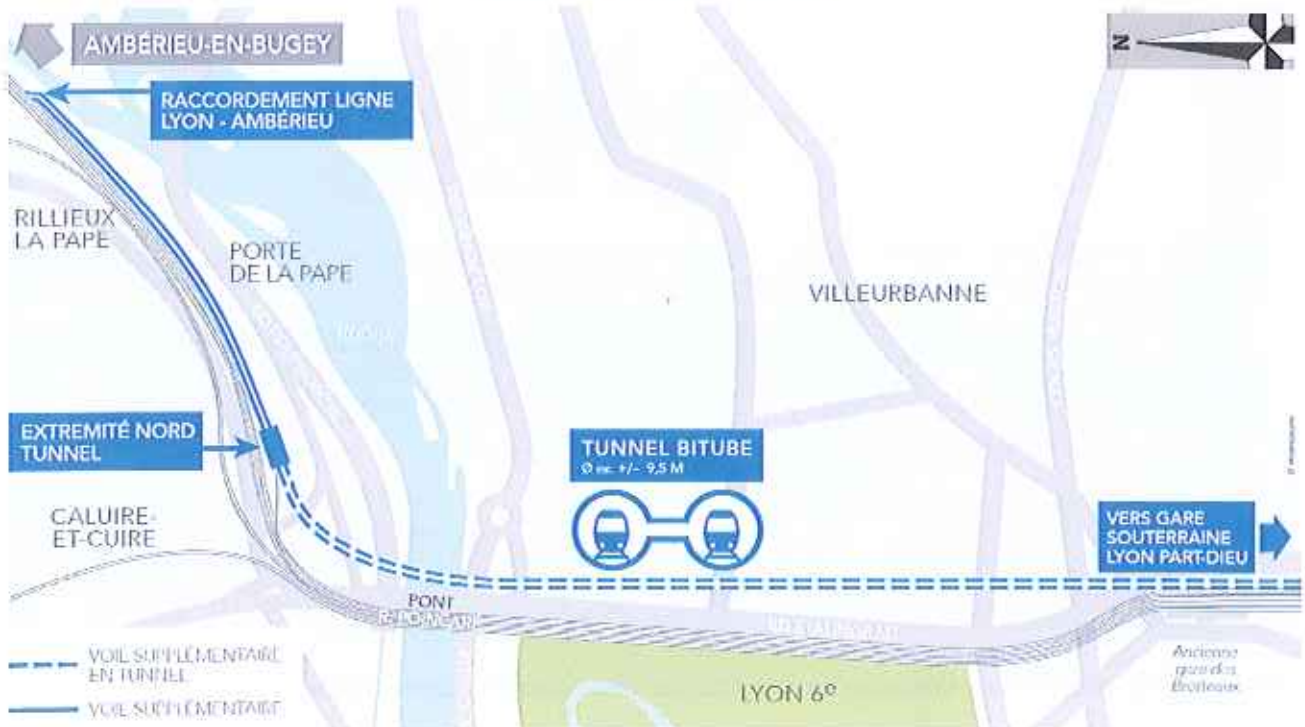
Fig. : variante tranchée couverte



Fig. : variante élargissement tranchée existante

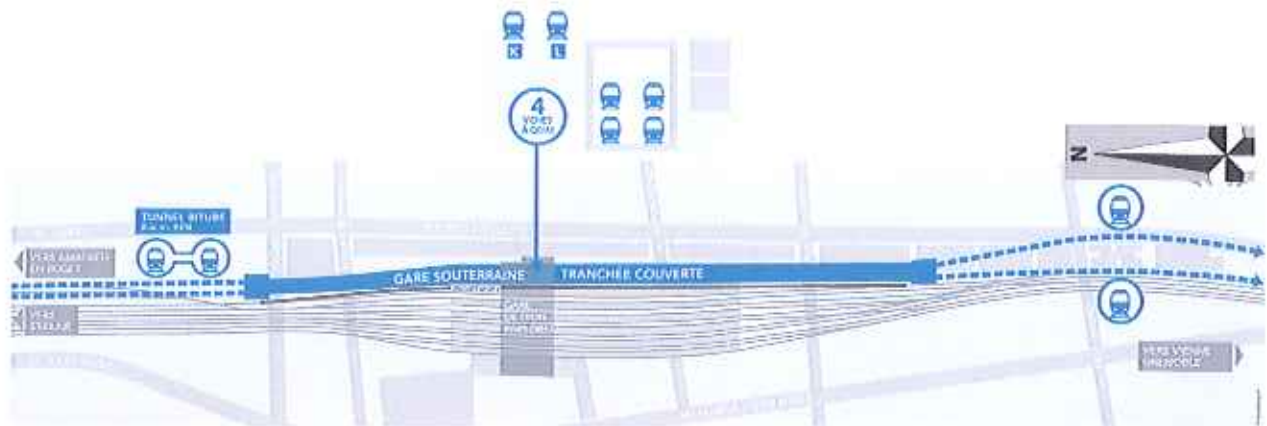
AXE SAINT-CLAIR / GUILLOTIERE – SCENARIO SOUTERRAIN

NORD PART-DIEU



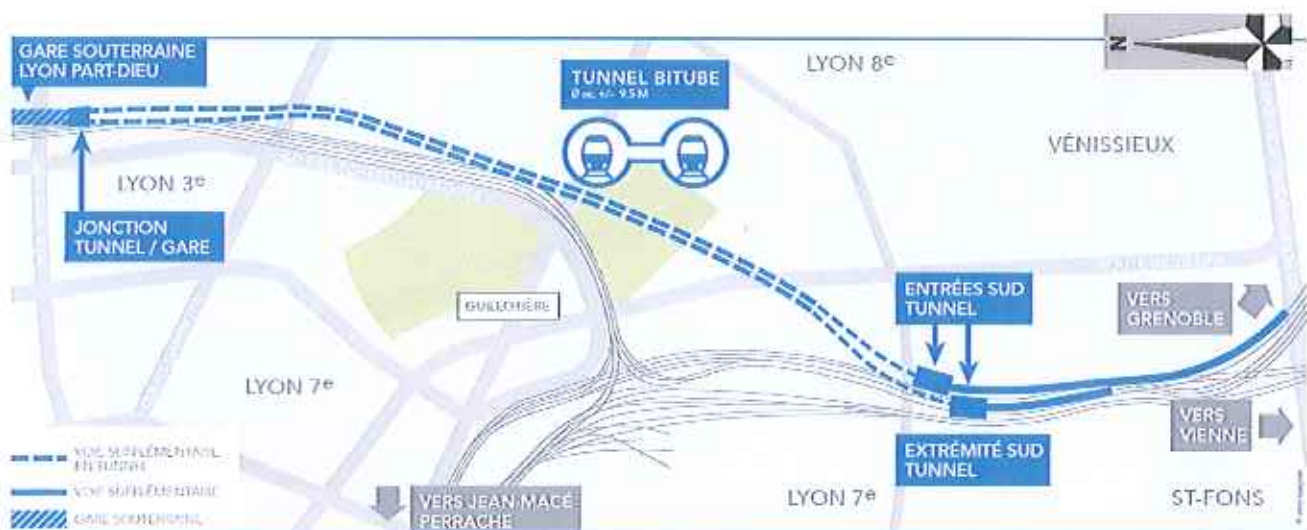
AXE SAINT-CLAIR / GUILLOTIERE – SCENARIO SOUTERRAIN

GARE PART-DIEU

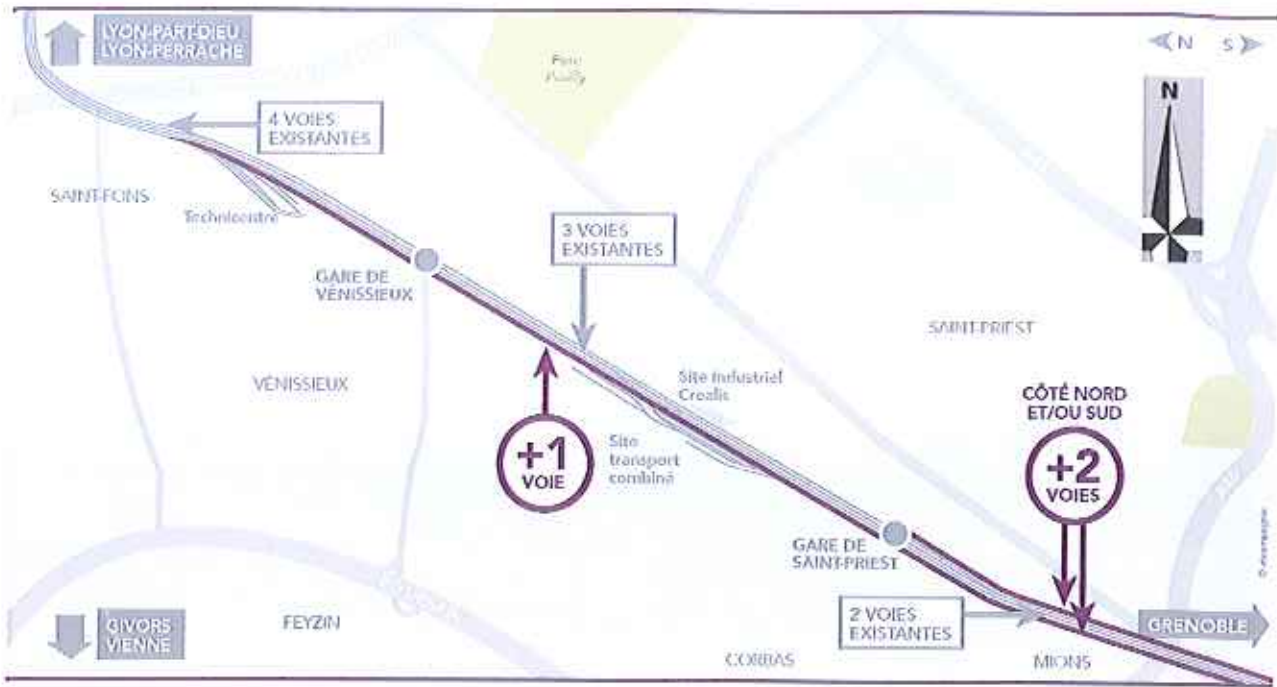


AXE SAINT-CLAIR / GUILLOTIERE – SCENARIO SOUTERRAIN

SUD PART-DIEU



AXE ST-FONS / GRENAY : MISE A 4 VOIES

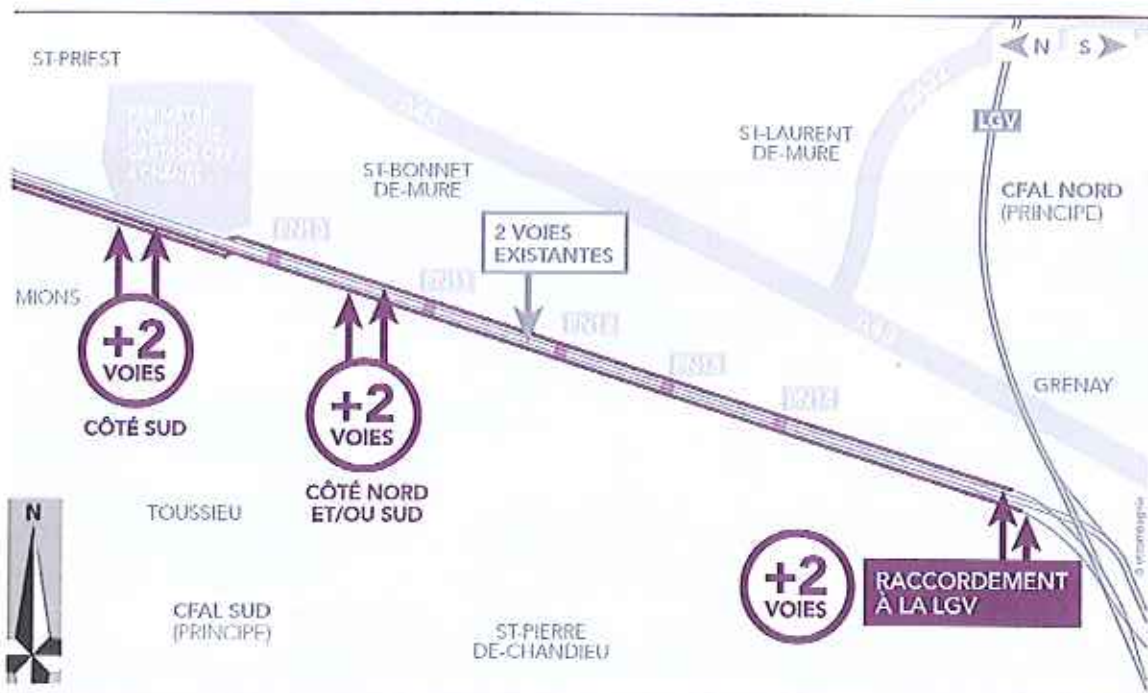


Du raccordement de Saint-Fons à Mions (principe de faisabilité)



(SECTEUR OUEST)

AXE ST-FONS / GRENAY : MISE A 4 VOIES



Du raccordement Mions au raccordement LGV à Grenay (principe de faisabilité)



(SECTEUR EST)

ESTIMATION FINANCIÈRE

Section avec voies nouvelles	Enveloppe financière des options (Md € c.e. 2013)	
	surface	souterrain
St Clair Guillotière	1,4	2,9
<i>dont gare Part Dieu</i>	0,4	1,1
St Fons Grenay	0,8	0,8
TOTAL	2,2	3,7

Ces montants, de niveau faisabilité, incluent une provision pour risques de l'ordre de 25%.

PRINCIPAUX POINTS D'ATTENTION

Entre St Clair et Guillotière

- ✓ Scénario surface : contraintes d'insertion urbaine dès la phase travaux
- ✓ Scénario souterrain : coût de réalisation élevé, phase travaux délicate à la Part Dieu mais meilleure insertion

Entre Saint-Fons et Grenay

- ✓ Contraintes d'insertion urbaine partie ouest,
- ✓ Consommation de foncier agricole dans la plaine de Chandieu
- ✓ Compatibilité avec le Plan de Prévention Risques Technologiques de Créalis

LES PROCHAINES ETAPES



Des réflexions à poursuivre ...

- ✓ Insertion du projet
- ✓ Rôle et évolution des gares d'entrée d'agglomération
- ✓ Horizon de réalisation, en lien avec les perspectives d'offre et de demand et le calendrier des grands projets
- ✓ Financement

ECHANGES