



# LES AMÉNAGEMENTS DE LONG TERME DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS

## PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU PROJET PAR SNCF RÉSEAU, MAÎTRE D'OUVRAGE

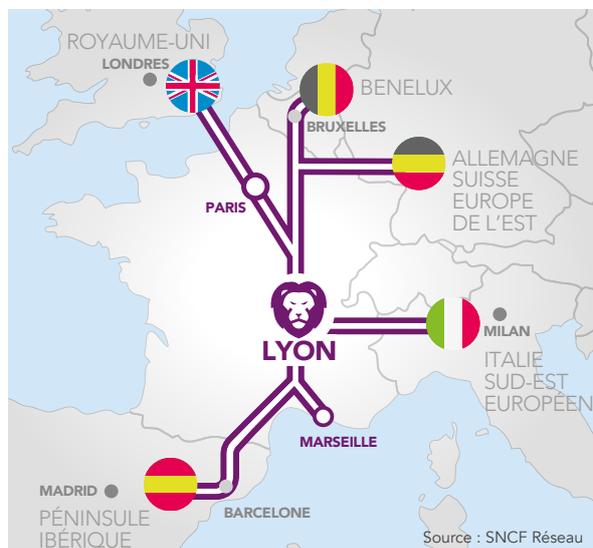
NOVEMBRE 2018

*En séance du 3 octobre 2018, la Commission Nationale du Débat Public a décidé que le projet des aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais fera l'objet d'un débat public dont l'animation sera confiée à une commission particulière. Conformément à l'article R121-7 du code de l'environnement, SNCF Réseau, maître d'ouvrage, a élaboré le présent document de synthèse afin de présenter le projet. Il est publié sur le site internet de la Commission Nationale du Débat Public.*

# DES ENJEUX NATIONAUX, RÉGIONAUX ET MÉTROPOLITAINS

**Carrefour européen, national et régional, la région Auvergne-Rhône-Alpes occupe une position géostratégique**, entre Europe du nord et Europe du sud, au cœur du couloir rhodanien, sur les grands réseaux d'échanges routiers et autoroutiers, fluviaux, ferroviaires et aériens.

**Territoire en pleine croissance, la région Auvergne-Rhône-Alpes est dynamisée par l'aire métropolitaine lyonnaise.**

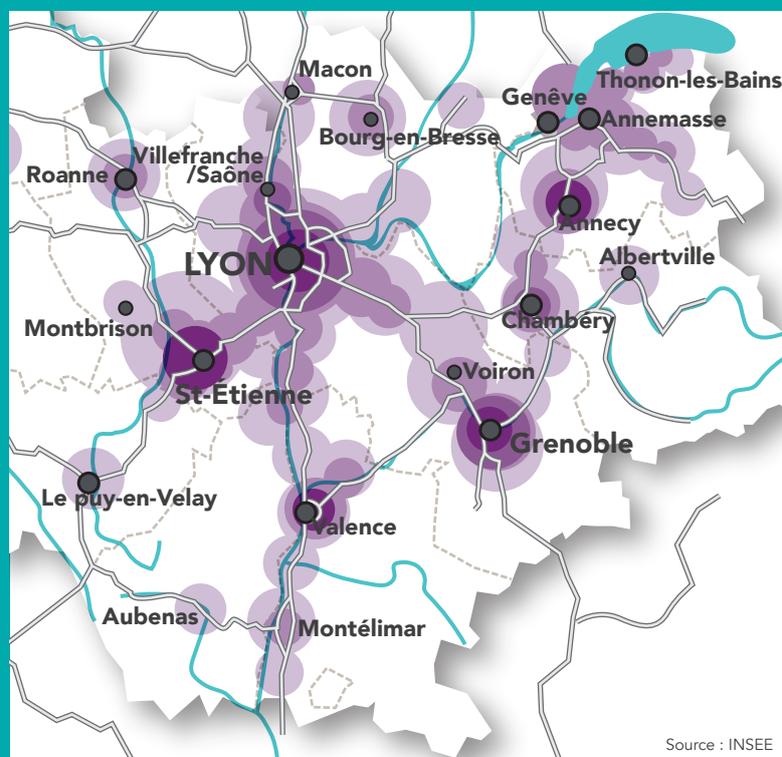


## DES BESOINS CROISSANTS DE DÉPLACEMENTS À SATISFAIRE DURABLEMENT

**Espace multipolaire, la région Auvergne-Rhône-Alpes connaît d'importants flux de déplacements** entre ses zones d'emplois les plus importantes (Lyon, Grenoble, Clermont-Ferrand et Saint-Etienne), dont le bon fonctionnement constitue un enjeu fort pour la dynamique socio-économique régionale.

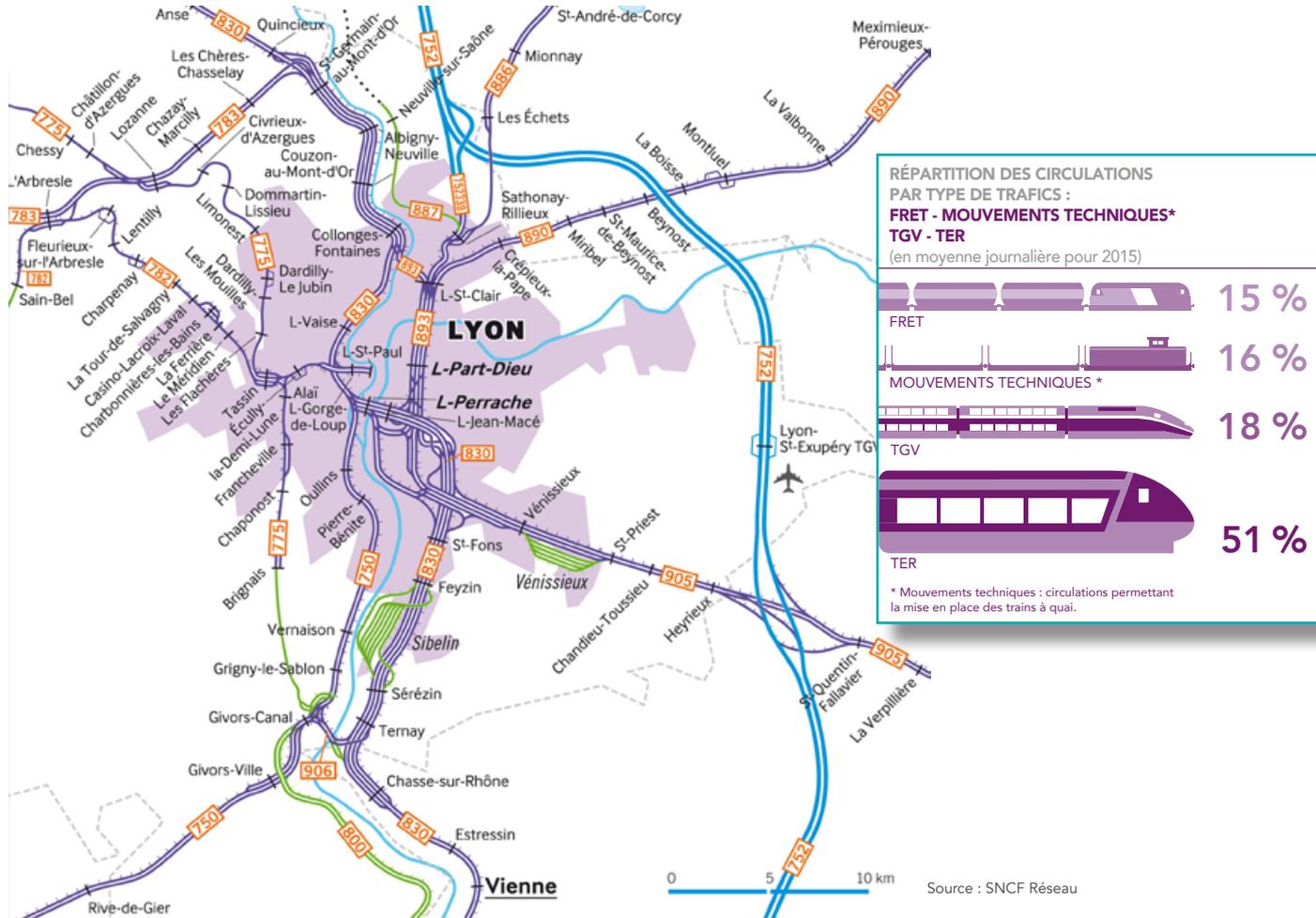
Cette situation géographique privilégiée et ce dynamisme régional génèrent un accroissement de la population. Les prévisions démographiques et socio-économiques anticipent, à l'horizon 2040, 1 million d'habitants supplémentaires dans la région (source : INSEE). Il est attendu que cette évolution démographique s'accompagne d'une **augmentation significative des besoins de déplacements**, tant au sein de la région qu'en échange avec le territoire national.

**Dans un objectif de favoriser les mobilités durables, le ferroviaire a vocation à accompagner cette croissance des besoins de déplacements des personnes et des marchandises.**



Principaux bassins de population - Habitants au km<sup>2</sup>





## LE NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS

Le nœud ferroviaire lyonnais est un point structurant pour le transport de voyageurs et le fret aux échelles métropolitaine, régionale, nationale et européenne. Il est ainsi emprunté **chaque jour par plus de 1 200 trains de toutes origines** (régionale, nationale, européenne) et de tous types.

**Trois gares structurantes :**

- Lyon Part Dieu
- Lyon Perrache
- Lyon Saint-Exupéry

### À COURT ET MOYEN TERMES (2015 – 2025), DES AMÉNAGEMENTS POUR FIABILISER LES CIRCULATIONS

Sans attendre la réalisation de grands projets à long terme qui permettront d'augmenter la capacité du nœud et de répondre à l'augmentation des besoins de déplacement, un Plan de mobilisation à 10 ans a été élaboré en 2012 en étroite concertation entre l'État, SNCF Réseau, la Région et, pour le pôle d'échange de Lyon Part Dieu, avec la Métropole. Ce plan d'actions est mis en œuvre pour améliorer la fiabilité et la sécurité et, au final, la qualité d'exploitation et des services dans le nœud ferroviaire lyonnais. Il représente un investissement de l'ordre de 500 M€ et comprend notamment des aménagements en gares de Lyon Part Dieu, de Lyon Perrache, de Saint-André-le-Gaz et des Brotteaux,

**Le bon fonctionnement du nœud ferroviaire lyonnais conditionne ainsi à la fois la performance de la mobilité longue distance et l'efficacité des dessertes régionales et périurbaines.**

**Aujourd'hui, il rencontre des difficultés de fonctionnement** (avec un niveau moyen de régularité inférieur de 10 points à la moyenne nationale) **et atteint ses limites de capacité.**

ainsi que des suppressions de passages à niveaux entre Saint-Fons et Grenay et des renforcements de l'alimentation électrique.

Par ailleurs, le projet LGV+, qui consiste à équiper la ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon d'un nouveau système de signalisation aux standards européens, permettra d'augmenter progressivement la capacité de la ligne en passant de 13 à 16 trains par heure et par sens en heure de pointe. Dans cette optique, des études sont engagées pour évaluer les bénéfices de ce nouveau système sur le nœud ferroviaire lyonnais. Il en sera tenu compte dans les propositions futures.

**Pour en savoir plus sur le plan de mobilisation :** <https://www.sncf-reseau.fr/fr/projets-chantiers-ferroviaires/modernisation/le-role-strategique-du-noeud-ferroviaire-lyonnais>

# À PLUS LONG TERME : BÂTIR UN SYSTÈME FERROVIAIRE POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE DÉPLACEMENTS DU FUTUR

## LES AMÉNAGEMENTS DE LONG TERME DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS (NFL LT) POUR RÉPONDRE AUX BESOINS CROISSANTS DE DÉPLACEMENTS SUR L'ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE À LONG TERME

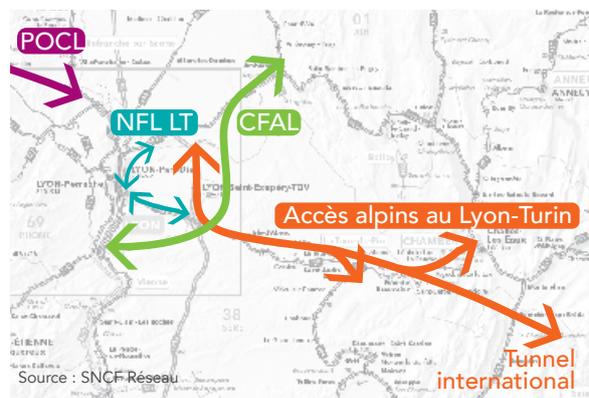
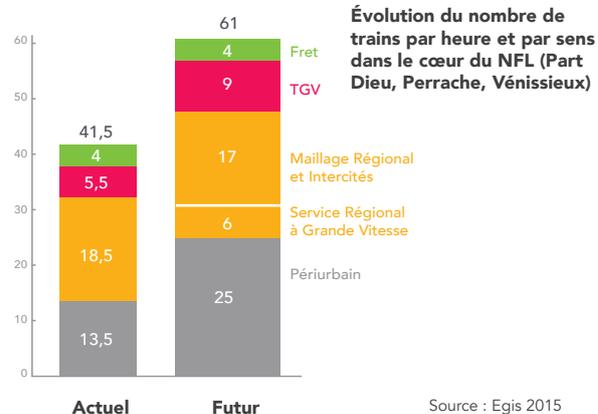
Les aménagements du « projet NFL Long Terme » doivent notamment permettre une augmentation de **40% de la capacité ferroviaire du nœud lyonnais**, dans son secteur le plus densément utilisé, afin d'accroître, avec la qualité nécessaire, le nombre de trains proposés. Ces aménagements rendront ainsi possibles :

- au niveau périurbain, un quasi doublement des services et un service tous les quarts d'heure pour les principales destinations depuis le cœur de la métropole de Lyon ;
- au niveau des métropoles régionales, la création de trains vers Chambéry, Annecy, Grenoble, Valence, Mâcon/Dijon et Clermont ;
- au niveau national et européen, le développement du nombre de trains grandes lignes (TGV...).

### 3 GRANDS PROJETS FERROVIAIRES POUR DÉVELOPPER À LONG TERME LES LIAISONS FERROVIAIRES GRANDES DISTANCES VOYAGEURS ET FRET

- Le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL),
- Le tunnel euralpin Lyon-Turin et les accès alpins
- Le Paris – Orléans – Clermont – Lyon (POCL).

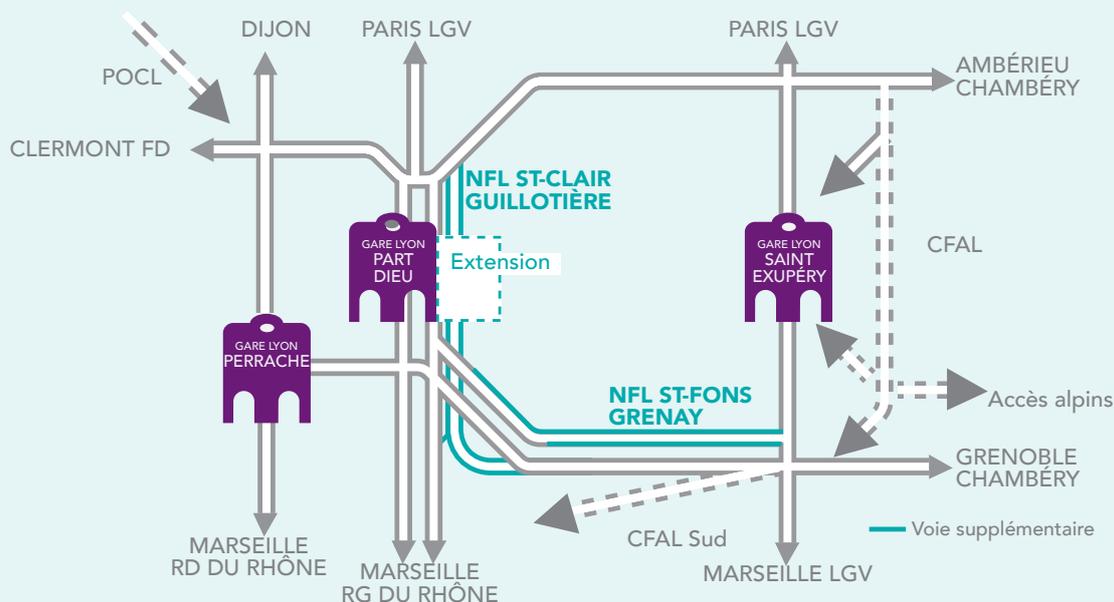
La réalisation du projet NFL LT a été étudiée en lien avec les autres grands projets ferroviaires.



## LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET NFL LT

### Le projet NFL LT prévoit :

- l'ajout de deux voies nouvelles entre Saint-Clair et Guillotière (environ 10 km) et l'extension de la gare actuelle de la Part Dieu pour lesquels 2 scénarios ont été étudiés : surface et souterrain ;
- la mise à 4 voies en surface de la ligne Lyon – Grenoble, entre Saint-Fons et Grenay.



# SAINT-CLAIR À GUILLOTIÈRE : DEUX SCÉNARIOS D'INFRASTRUCTURE PROPOSÉS

## SCÉNARIO « SURFACE »



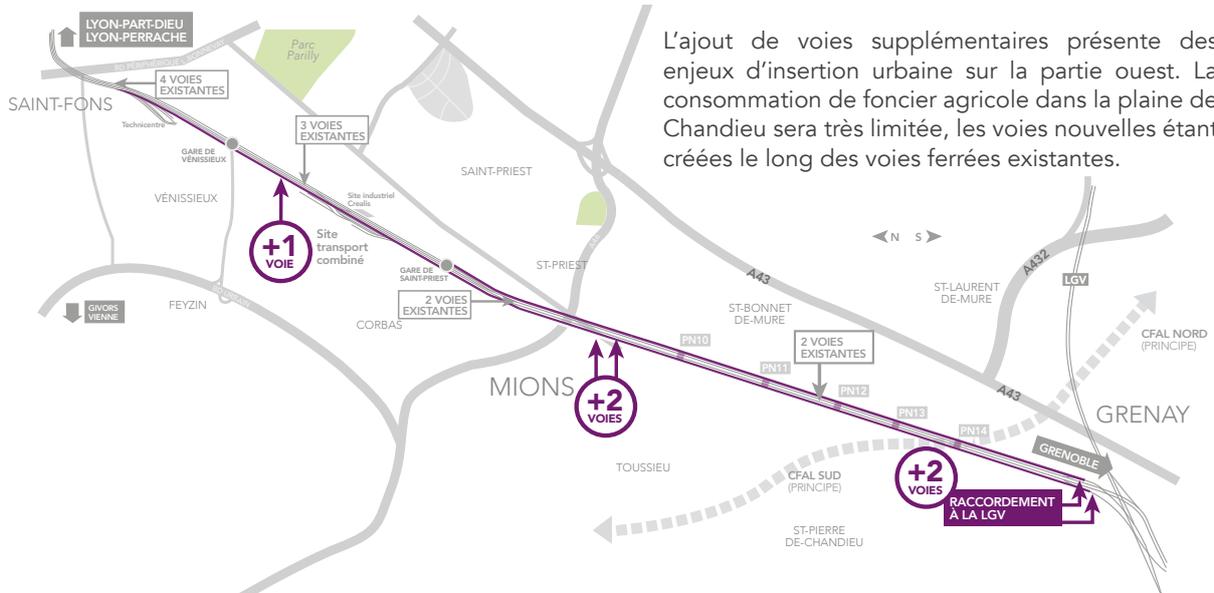
Ce scénario présente des enjeux d'insertion urbaine importants dès la phase travaux.

## SCÉNARIO « SOUTERRAIN »



Ce scénario facilite l'insertion en zone urbaine, mais il intercepte la nappe phréatique et présente une phase délicate de travaux à Part Dieu.

# DE SAINT-FONS À GRENAY : UN SEUL SCÉNARIO PROPOSÉ



L'ajout de voies supplémentaires présente des enjeux d'insertion urbaine sur la partie ouest. La consommation de foncier agricole dans la plaine de Chandieu sera très limitée, les voies nouvelles étant créées le long des voies ferrées existantes.

# COÛTS ET FINANCEMENTS DU PROJET

## De Saint-Clair à Guillotière :

- Le coût du **scénario en surface** est estimé à **1,45 milliards d'euros** (Conditions économiques d'août 2018).
- Le coût du **scénario en souterrain** est estimé à **3 milliards d'euros** (Conditions économiques d'août 2018).

## De Saint-Fons à Grenay :

- Mise à 4 voies : **820 millions d'euros** (Conditions économiques d'août 2018).

À ce stade, les financeurs potentiels sont l'État, via l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF), l'Europe et les collectivités territoriales concernées directement ou indirectement : Région, Départements, Métropoles, Agglomérations, Communes...

# UN DÉBAT PUBLIC EN 2019

## Conformément à la décision de la Commission Nationale du Débat Public, un débat sera organisé en 2019.

La composition de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) chargée d'organiser et d'animer ce débat public est la suivante :

**Président :** Jean-Claude RUYSSCHAERT

**Membres :**

- Francis BEAUCIRE • Dorothée BRIAUMONT • François GILLARD • Jérôme LAURENT
- Agnès POPELIN • Barbara SERRANO

Pour contacter la commission : [nfl@debat-cndp.fr](mailto:nfl@debat-cndp.fr)

Le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, a mis en place une équipe dédiée à ce projet, dont le chef de mission est Denis CUVILLIER.

A l'issue du débat public, la Commission Particulière du Débat Public en fera un compte-rendu et la Commission Nationale du Débat Public en établira le bilan.

SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet, prendra une décision éclairée sur la base des échanges ayant eu lieu lors du débat quant aux suites à donner au projet.

Si le projet est poursuivi, il précisera les mesures qu'il entend prendre pour répondre aux enseignements et apports du débat. Il engagera les phases d'études et les procédures administratives, suivant des modalités de concertation à définir et ce, jusqu'au dépôt du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.