

# La place du ferroviaire dans l'inter-Scot

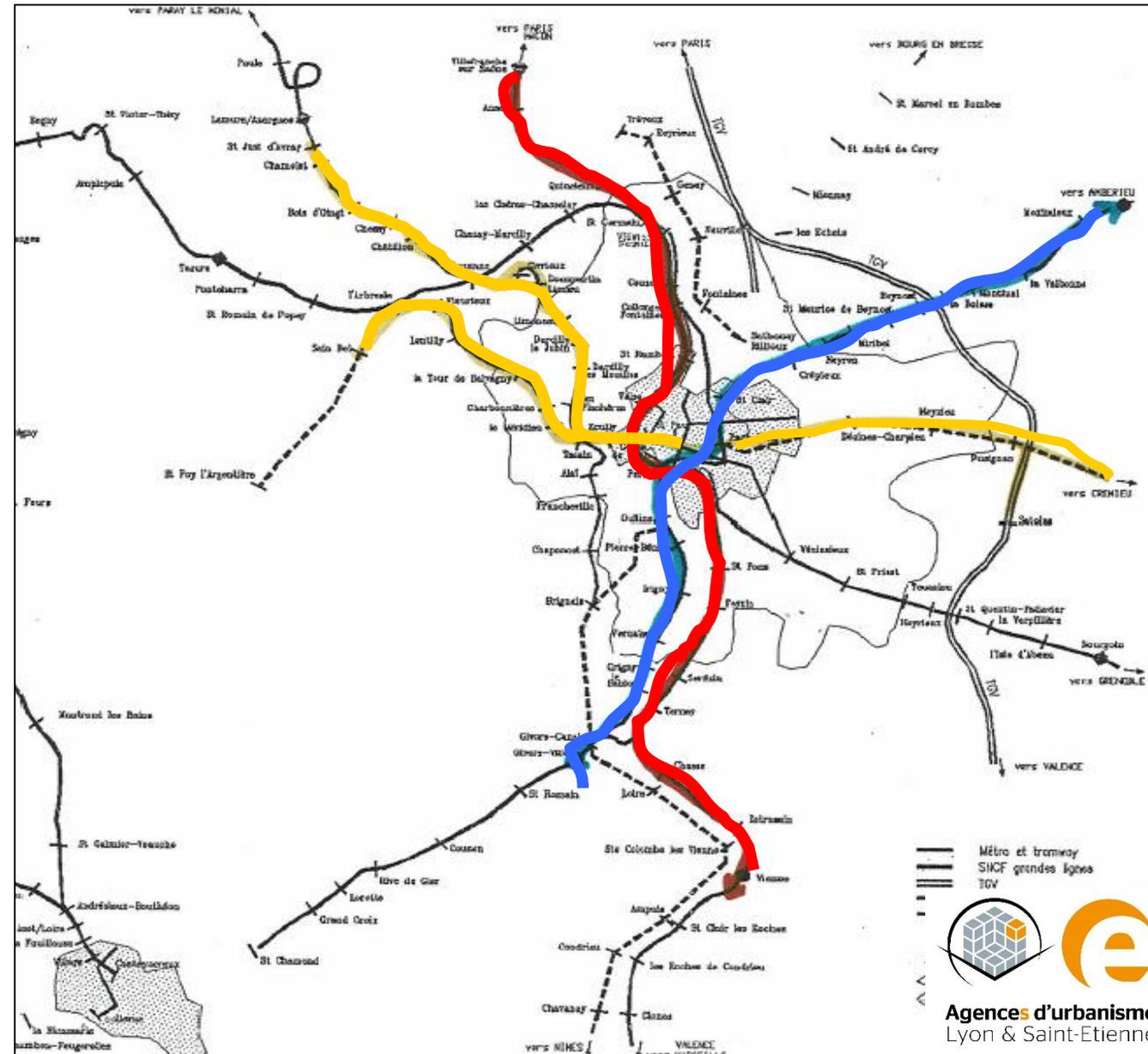
**2004 – 2019**

**Rencontre des Présidents**

**30 janvier 2019**

# L'articulation urbanisme-déplacement dans l'ADN de l'inter-Scot

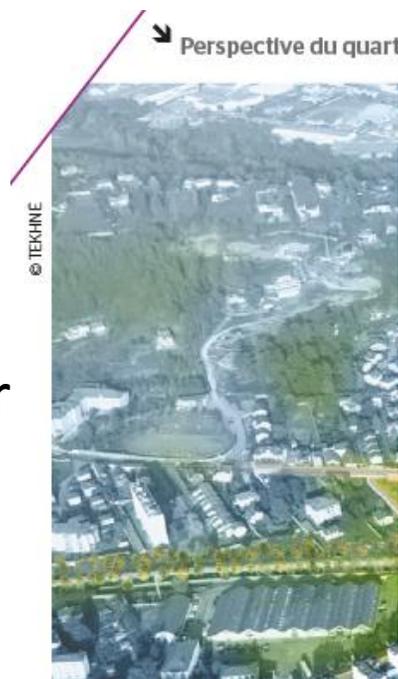
- 2004-2005 : Sortir du modèle « tout-routier »
- l'étoile ferroviaire et ses 90 gares = un potentiel de développement pour l'AMELYSE
- 2006 : le Chapitre commun,
- 2007 : signature du protocole Real = vers un « RER à la lyonnaise »





# Des traductions concrètes

- Dès les années 2000 : progressivement les Scot entre en application et proposent d'orienter le développement urbain dans
- 2012 : création du SMT AML
- 2013 : le Pôle métropolitain expérimente Urbagare
- 2017 : l'inter-Scot signe une contribution à l'élaboration du Sraddet



## Priorités portées par les élus de l'inter-Scot dans le Chapitre commun

### Urbaniser prioritairement dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs

Dans les secteurs bien desservis par les étoiles ferroviaires lyonnaise et stéphanoise, promouvoir leur usage nécessite donc de mettre l'accent sur le développement prioritaire des espaces autour des haltes et des gares du territoire. Ces espaces sont, dès aujourd'hui, pour la plupart en voie de mutation ou en cours de consolidation, permettant d'y envisager une composition urbaine plus dense et multifonctionnelle.

### Organiser l'offre en transports à l'échelle métropolitaine

Structuré autour des étoiles ferroviaires lyonnaise et stéphanoise, le réseau de transports collectifs métropolitain doit permettre aux habitants d'effectuer facilement leurs déplacements quotidiens. Augmentation des fréquences, coordination des horaires, optimisation des correspondances, tarification combinée, complément du maillage des réseaux entre eux permettront de proposer une offre lisible et performante.

### Mettre en œuvre des politiques de mobilité durable et de rabattement adaptées à la diversité des territoires

Malgré l'ampleur de sa couverture territoriale, le réseau métropolitain de transports collectifs ne saurait irriguer l'ensemble du territoire. D'importants espaces ne bénéficient pas de cette offre de transport.

Il s'agit d'organiser des politiques de connexion coordonnées et cohérentes pour tous les habitants, adaptées aux différents contextes locaux. La complémentarité entre services ferroviaires régionaux et routiers « interurbains » doit être systématiquement recherchée. L'évolution de l'usage de l'automobile doit être encouragée, au-delà de « l'autosolisme », de même que la gestion et l'usage des grandes infrastructures routières rapides.

### Prioriser les projets d'infrastructures et clarifier leurs fonctions

Tant pour les marchandises que pour les voyageurs, le Sraddet doit permettre de définir des schémas de services cohérents à moyen et long termes, précisant l'amélioration ou la création d'infrastructures nécessaires (autoroutes, voies ferrées, pôles d'échanges, plateformes logistiques intermodales, liaisons TC structurantes complémentaires...).

Cette priorisation sera l'occasion de définir ou rappeler les maîtrises d'ouvrages et horizons de réalisation des projets. L'objectif d'un développement harmonieux et soutenable devra guider ces choix, tant pour l'aire métropolitaine que pour l'ensemble du territoire régional, sans l'opposer à l'écoulement des transits fluviaux, ferroviaires et routiers nationaux et européens, marqueurs historiques du territoire.

## Attendus des élus de l'inter-Scot vis-à-vis du Sraddet

### Organiser l'offre en transports à l'échelle de l'aire métropolitaine en tenant compte de son organisation multipolaire

>Accompagner le principe de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs bien desservis en transports collectifs en garantissant le maintien et le renforcement de l'offre ferroviaire

>Assurer la régularité de l'offre ferroviaire

>Mettre en œuvre des politiques de mobilité durable et d'intermodalité efficaces et adaptées à la diversité des territoires et permettant le désenclavement des secteurs moins denses

### Accompagner la démarche «Urbagare» qui articule urbanisme et déplacement

L'inter-Scot a fait le pari depuis son origine d'orienter le développement dans les secteurs bien desservis par les réseaux de transports en commun et en particulier les gares de réseau express régional. Cette stratégie « gagnant-gagnant » permet aux Scot tant de polariser le développement et optimiser les déplacements, que d'articuler urbanisme de projets et économie des transports en permettant en outre à l'opérateur Région de voir sa clientèle garantie voire augmentée. Plusieurs collectivités ont d'ores et déjà mis en œuvre ce principe avec un certain succès, d'autres ont lancé des projets d'urbanisation de leurs quartiers de gare. Le rôle de la Région reste déterminant dans la réussite de ces projets, notamment en assurant sur le long terme le maintien des services et de la desserte ferroviaire.

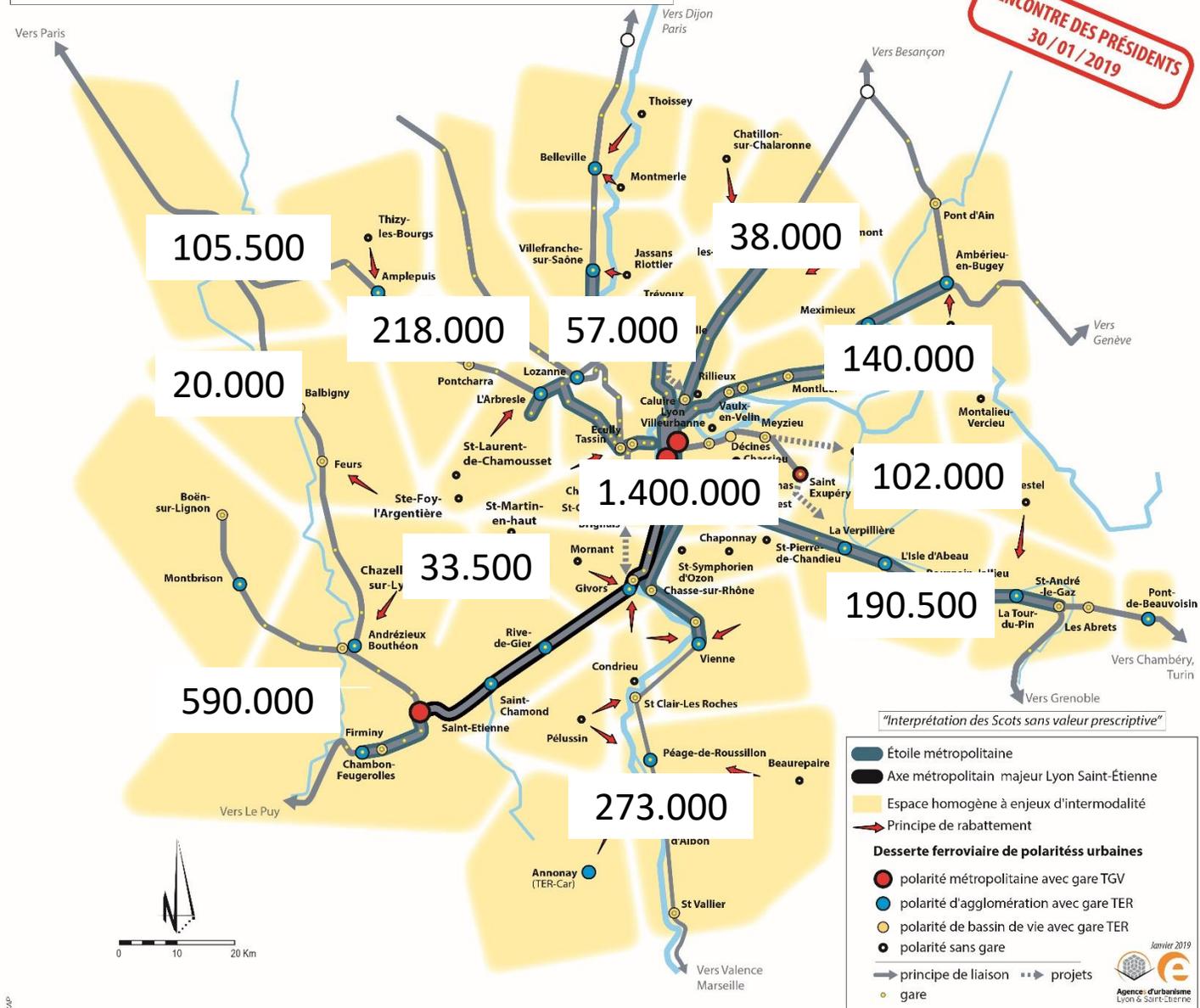
### Favoriser une scène de dialogue des autorités organisatrices des transports

L'inter-Scot partage avec le Syndicat Mixte des Transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise la nécessité de coordination des autorités organisatrices des transports. Il apparaît, en effet, crucial d'échanger sur les questions de structuration des systèmes de transports et de hiérarchisation des actions et projets communs. Il en va d'une meilleure articulation et cohérence des politiques publiques de transport, ainsi que d'une optimisation des infrastructures existantes, dans un souci d'efficacité du système des transports et d'utilisation économe des finances publiques. L'inter-Scot reconnaît le rôle central de la Région en la matière et souhaite plus d'association des territoires à la définition des politiques de mobilité de la Région.

# Des « questionnements » et une actualité de consultation publique

- 2018 : Deux rencontres des présidents sur le thème avec des interrogations fortes
- 2019 : Evolutions législatives une débat national sur « le Nœud ferroviaire lyonnais »
- Demain ?

## ARTICULER LES POLITIQUES D'URBANISME AVEC LE RÉSEAU FERROVIAIRE



Le projet des aménagements de long terme du réseau 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.





# Les enjeux du NFL

Présentation  
aux élus de l'inter-Scot

Lyon – le 30 janvier 2019

# NFL / Le contexte

## LE DEBAT PUBLIC

- Un débat public d'opportunité sur le NFL qui doit s'ouvrir au printemps (avril-juillet 2019) suite au rapport dit « Duron » (2018) priorisant les projets d'infrastructures nationales / Rapport conclue sur « **l'opportunité d'un grand débat public multimodal en région lyonnaise** ».
- Le président de la CPDP souhaite rencontrer les élus de l'inter-Scot
- Les acteurs locaux souhaitent pouvoir introduire leurs contributions par un volet « aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne » (cadre de référence commun)

## L'INTER-SCOT

- La nécessité d'une « mise à niveau » et d'une capitalisation des éléments de langage :

Une aire métropolitaine dynamique → cf. présentation 30/03/18 + rencontre du 11/10/18

Une AM qui connaît un processus de métropolisation et une forte périurbanisation → idem

L'importance pour les Scot du réseau ferroviaire pour structurer leur développement (REAL / vision multipolaire)

# NFL / Rappel : La France ferroviaire en 5 dates

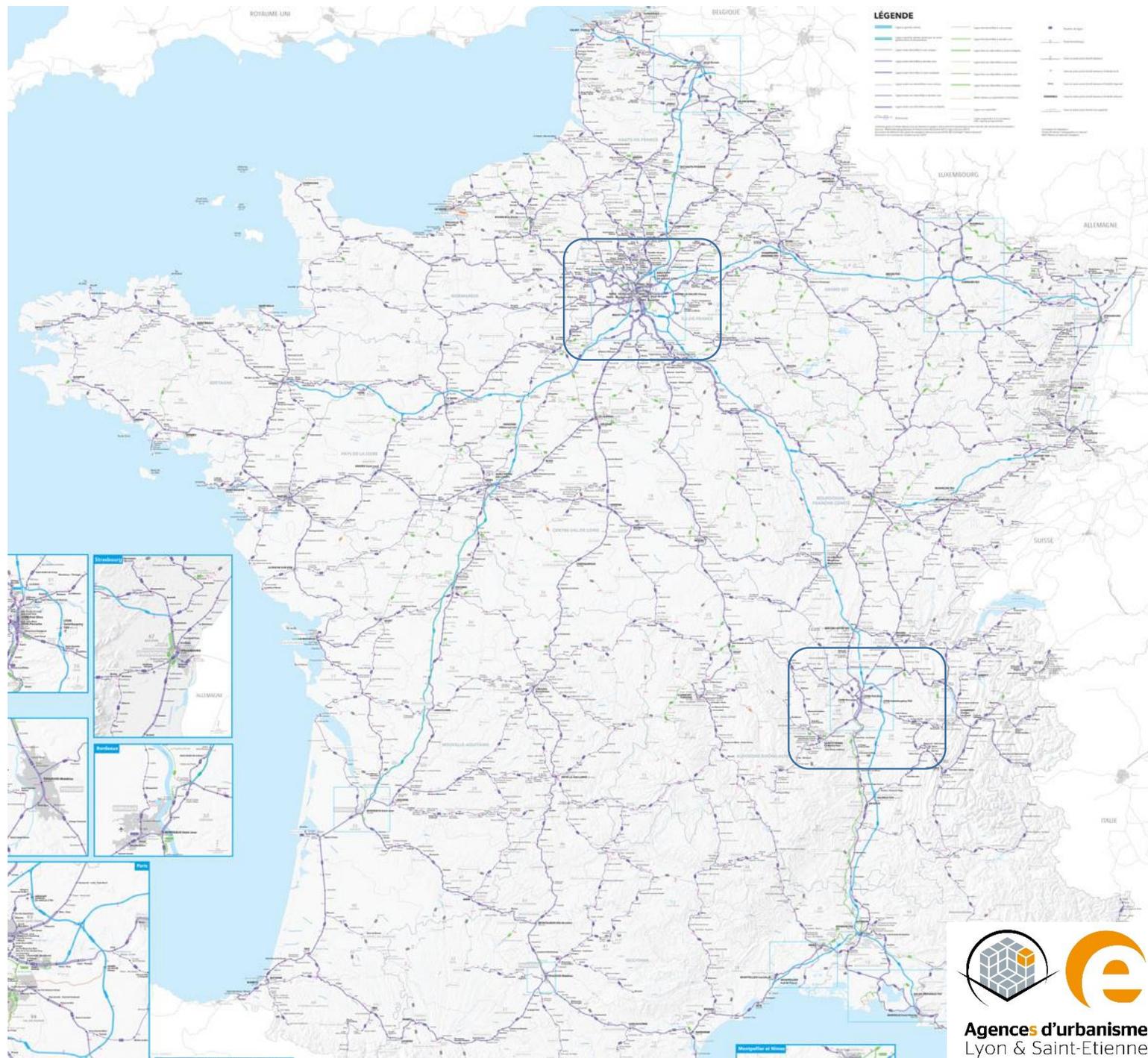
1842 : modèle public privé + architecture en étoile (Legrand)

1879 : Plan Freycinet = réseau ferré comme principe d'aménagement

1938 : crise économique + concurrence des transports routiers = nationalisation et fermetures de lignes

1974: « sauver le chemin de fer » → TGV

1997 : relance du transport ferroviaire / régionalisation



# NFL / Problématique générale

- Ce qui est appelé « Nœud Ferroviaire Lyonnais » (NFL) est en fait un **nœud ferroviaire national** située sur le territoire de Lyon. Contrairement à Paris où le réseau bute sur des gares en terminus, celui-ci traverse l'agglomération lyonnaise pour relier l'Europe du Nord à l'Europe du Sud.
- Aujourd'hui, ce nœud ferroviaire voit passer des TGV, des TER, des trains de fret et des trains travaux. Cette situation entraîne de **nombreux incidents** :
  - 60% des incidents sur l'étoile ferroviaire grenobloise sont issus de problème situés au cœur du nœud ferroviaire situé sur Lyon
  - Près de 40 % des voyageurs régionaux sont arrivés **en retard** en 2013
- La congestion du nœud ferroviaire situé à Lyon est **unique** : ailleurs, en Europe et en France, les réseaux ferrés qui ont une même densité de trafic sont réservés au seul RER et non à du fret + TGV + TER.



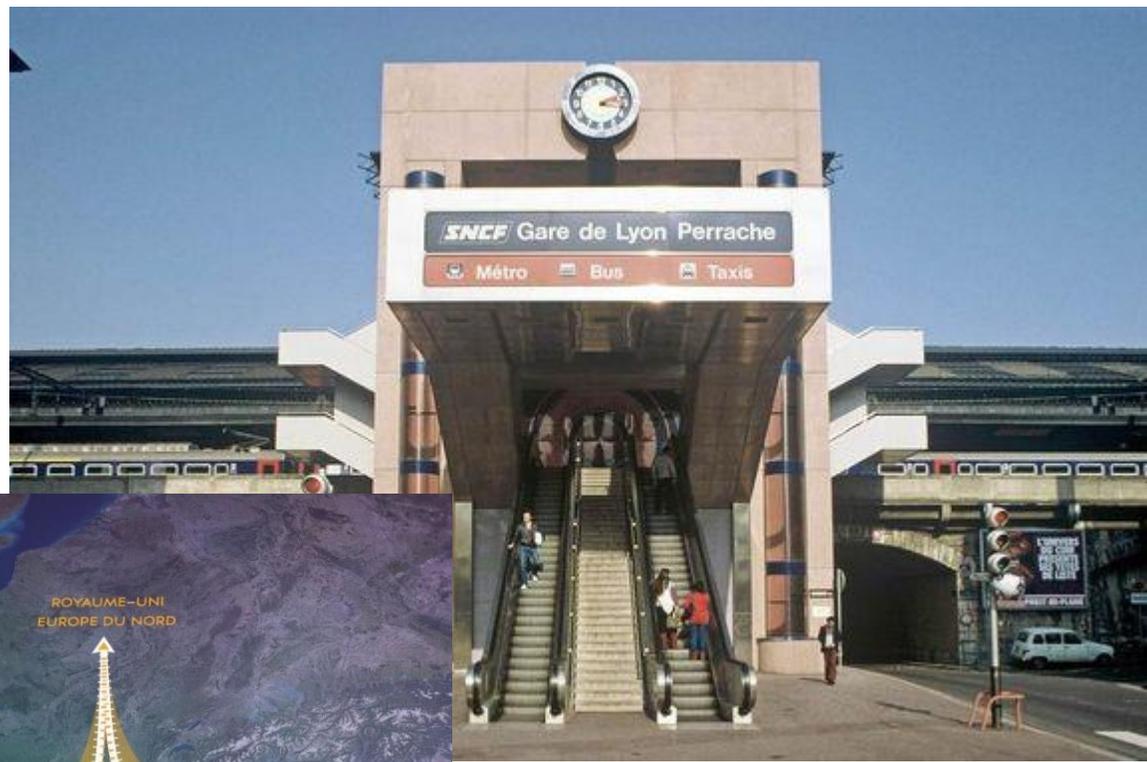
# NFL / Rôle

Le nœud ferroviaire lyonnais joue un rôle clef dans le fonctionnement du réseau ferré national, compte tenu de la densité des trafics qui le traversent.

Le nœud ferroviaire lyonnais en 5 chiffres\* :

- 2 gares nationales
- 1150 trains / jour y circulent, dont la moitié de la flotte TGV nationale
- 50 millions de voyages en 2017 (TER, TAGV, TET) = 28 millions en TER et 22 millions en TGV-TET
- 37 millions dans la seule gare de Part Dieu = 20 millions en TER + 16 millions en TGV à Part Dieu
- + 20% de fréquentation des TER depuis 2012

\* Données MdL



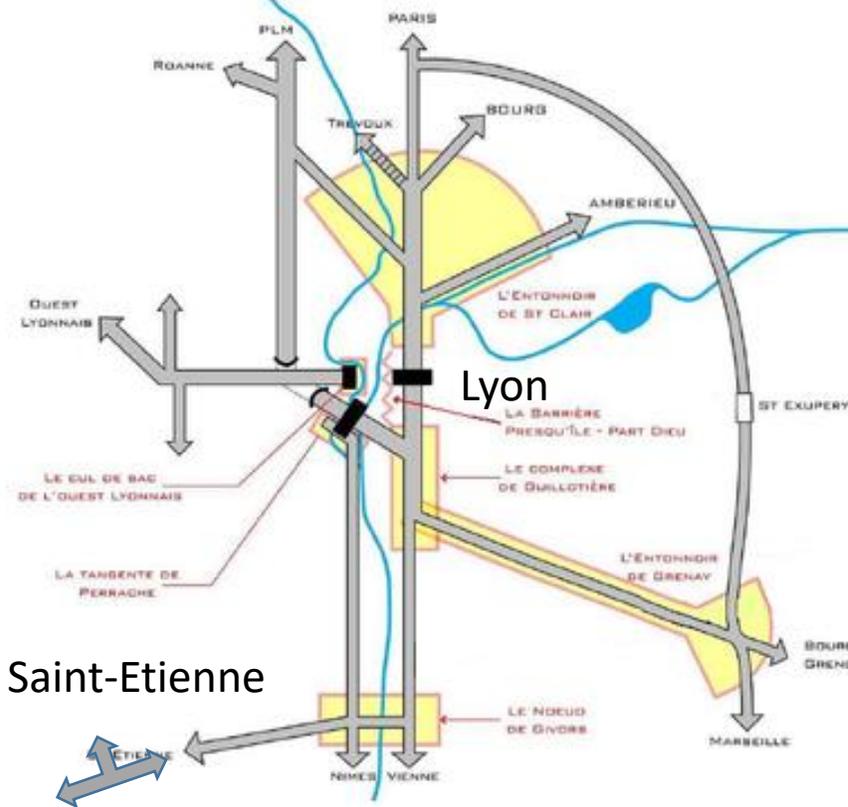
## NFL / Situation actuelle

- L'infrastructure ferroviaire est actuellement **proche de la saturation** avec d'ores et d'énormes problèmes de qualité de service :
- Trois raisons principales : beaucoup de trafics à gérer / beaucoup de types de circulation à concilier / une fréquentation voyageurs en hausse
- Retards ++ pour les usagers toutes origines-destinations :
  - En 2013, un tiers des voyageurs des TER en Rhône Alpes ne sont pas arrivés à l'heure (donnée Région)
- Qui s'amplifient à mesure et se répercutent sans cesse
  - les TGV nord sud prennent 20% à 35% de leur retard dans le NFL (étude NFL)
- **Risque majeur de pénaliser l'attractivité de l'aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne**



# NFL / Une 1ère tranche de travaux contractualisés (2015 / 2020)

Les problèmes structurels du nœud ferroviaire lyonnais



Une AMELYSE de 3,2 M d'hab. qui a cru de + **350 000 hab.** en 15 ans  
+ Lyon Part-Dieu / un des plus grands quartiers d'affaires français  
+ fréquentation des TER = + 60% en 15 ans.

+ Convergence de 15 lignes ferroviaires UE, France et Région  
= les infrastructures du NFL arrivent en limite de capacité.

= les points de congestions se multiplient → 1/3 des minutes perdues par les voyageurs sur la région AuRa le sont dans le NFL.

D'où :

Mis en place d'un plan pour améliorer la robustesse du système :  
exploitation, matériels,  
régénération des installations,  
travaux d'investissement

300 M € investis  
(périmètre SNCF Réseau)

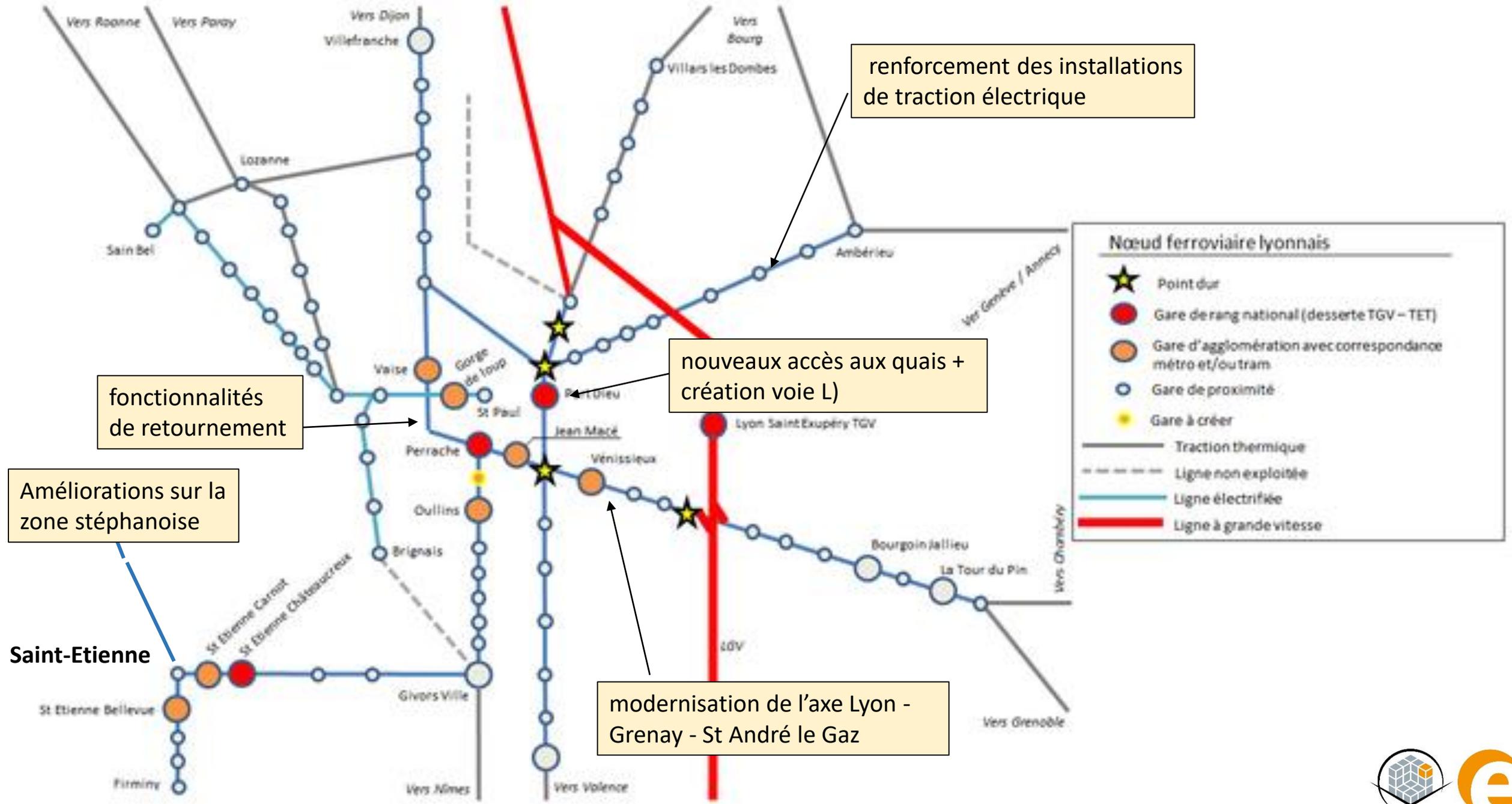


# NFL et TC urbains : les collectivités locales ont investi !

- 1997 (date 1<sup>er</sup> PDU) = réseau armature : métro + tram + gare
- 2005 = protocole REAL\* signé par toutes les parties prenantes
- TCU étendus pour accompagner le développement : 2<sup>e</sup> PDU
- Programme d'actions du projet Réseau express de l'agglomération lyonnaise et stéphanoise : REAL = +1 Md € TER / TGV
- tram train ouest lyonnais, T3, RhônExpress, gares PD et J Macé, réaménagement de plusieurs gares de l'aire métropolitaine
- 2006/2007 : urbagare → les Scot de l'inter-Scot s'engagent
- 2017 = PDU étend la toile TC sur l'est en développement et l'aéroport en développement aussi : réflexion engagée à 2040 par le Sytral, réflexion concession Rhônexpress, doublement T3, T5, rocad A7 et A8 en TCU ;
- L'agglomération demain (2050) c'est entre 2,7 et 3,2 M hab / L'AMÉLYSE demain c'est 4 M habitants
- Réseau à deux vitesses ? Agglos tout TC hors agglos tout voiture ?

\* Entre 2006 et 2015, le projet de réseau express de l'agglomération lyonnaise, (REAL), a déployé une offre de transport (+30% de TER avec le cadencement). Cette offre de TC est intermodale en rabattement sur le réseau ferroviaire (en vélo, marche à pied, bus et cars avec une information et une tarification – OÙRà) ; ainsi les portes d'entrée ont été aménagées (réaménagement des haltes et gares – 90 gares - déploiement de parking relais : doublement de la capacité de stationnement : + 1 500 places soit 3 000 places au global). La fréquentation du ferroviaire avait augmenté de + 30% (Chiffres REAL – SD – JPF de 2001 à aujourd'hui, hors projets en cours).





## NFL : principales opérations

# NFL / ce qui est débattu



- Décision ministérielle du 8 juin 2018

→ débat public élargi aux « principaux pôles d'échange importants de la région Auvergne Rhône-Alpes desservis depuis Lyon, et notamment Clermont-Ferrand, Roanne, St-Etienne, Valence, Grenoble, Chambéry, Annecy, Ambérieu, Bourg-en-Bresse, Villefranche et Mâcon. »

- **Le projet mis en débat : la réalisation d'un investissement d'ampleur nationale sur le cœur du NFL (Saint Clair / Guillotière / Grenay)**
- Et qui permettrait dans le même temps :
  - D'améliorer l'accès à l'emploi pour les « navetteurs » de l'aire métropolitaine qui se rendent chaque jour dans le cœur de l'agglomération lyonnaise (près de 190 000 actifs viennent y travailler chaque jour)
  - D'améliorer la santé et le cadre de vie des habitants de l'aire métropolitaine, notamment en améliorant la qualité de l'air, grâce au développement de services de mobilité durables, respectueux de l'environnement

# NFL / des solutions graduelles

Desserrement de la congestion ferroviaire selon trois temporalités :

1. Des solutions CT pour moderniser l'exploitation / exemple : poste de commande unique à Guillotière
2. Des solutions MT (2030) pour renforcer la robustesse du réseau et diminuer les retards / exemple : voie L en gare Part Dieu
3. Des solutions LT pour pouvoir accueillir plus de trains\* :
  1. plus de TGV notamment entre Paris et Lyon
  2. un TER périurbain tous les  $\frac{1}{4}$  d'heure au lieu de toutes les  $\frac{1}{2}$  heure
  3. un TER entre les villes régionales et leur capitale toutes les  $\frac{1}{2}$  heures au lieu de toutes les heures.

→ C'est ce projet NFL long terme qui donne lieu à un débat public d'opportunité

\* Le fret devant transiter par le contournement fret de l'agglomération lyonnaise (2050)



# En conclusion

- Sans augmentation de capacité les TGV se développeront au détriment des TER
- Risque d'un réseau TC Amelyse à deux vitesses
- Réseau ferré non viable à 2050 vu ...
  - ... les projections de fréquentation
  - ... les projections de population
  - ... la nécessité de « dé-carboner » nos mobilités

Sans réponse efficace, on risque de dégrader l'offre régionale TER, donc l'attractivité de l'aire métropolitaine et la qualité de vie de ses habitants.

