

Le projet de développement du nœud ferroviaire lyonnais

Les enjeux d'accessibilité internationale coexistant avec les enjeux métropolitains et l'avenir des grandes gares comme équipements urbains majeurs : le cas de la gare de la Part Dieu

Gouvernance d'un projet
sous maîtrise d'ouvrage multiple et rôle du Grand Lyon

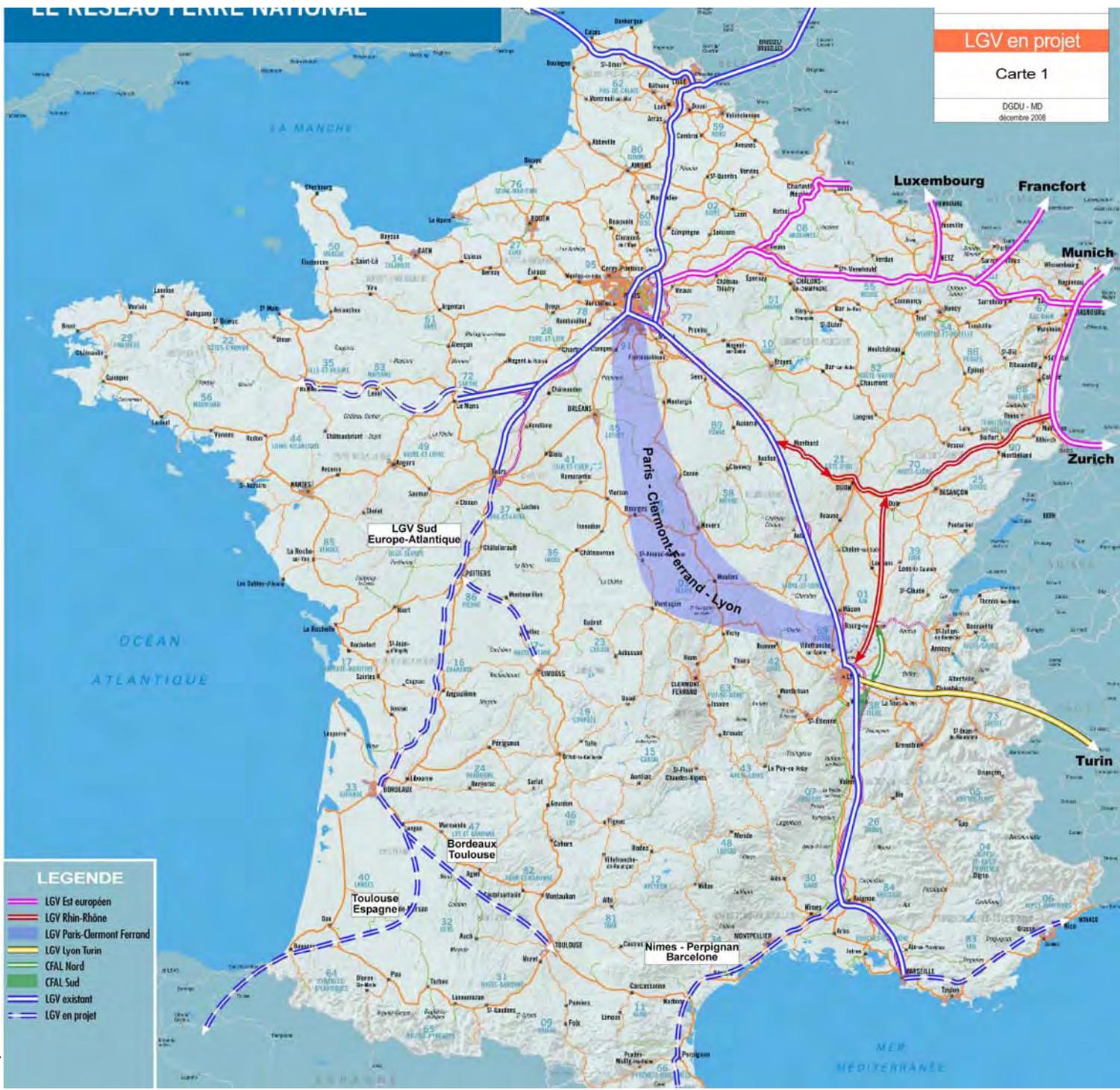
Présentation du 17 septembre 2010

Lyon au cœur du réseau ferroviaire européen, national et régional



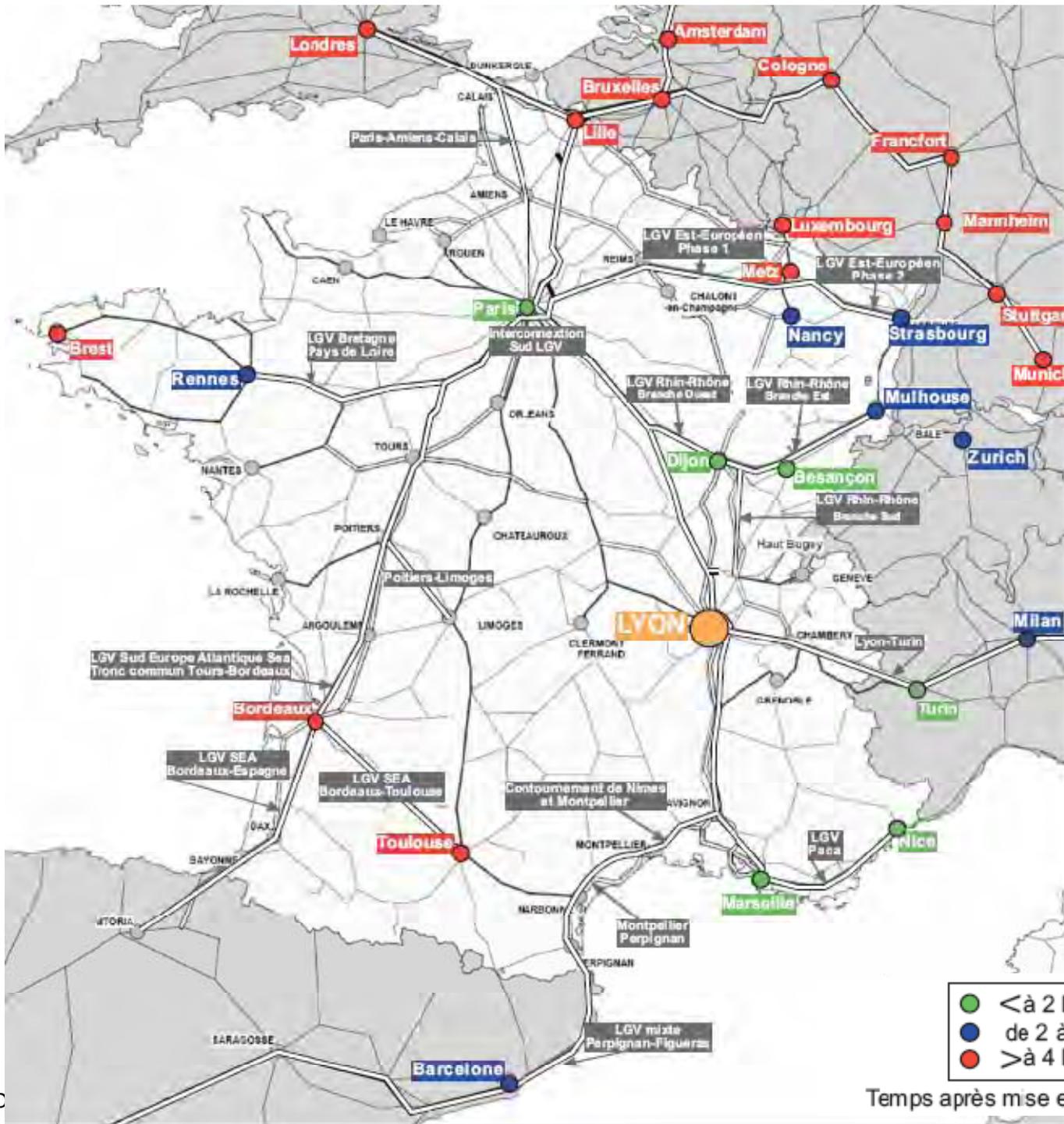
➤ Mieux connecter la métropole au monde

Profiter de la situation de carrefour européen, en maîtrisant les enjeux associés



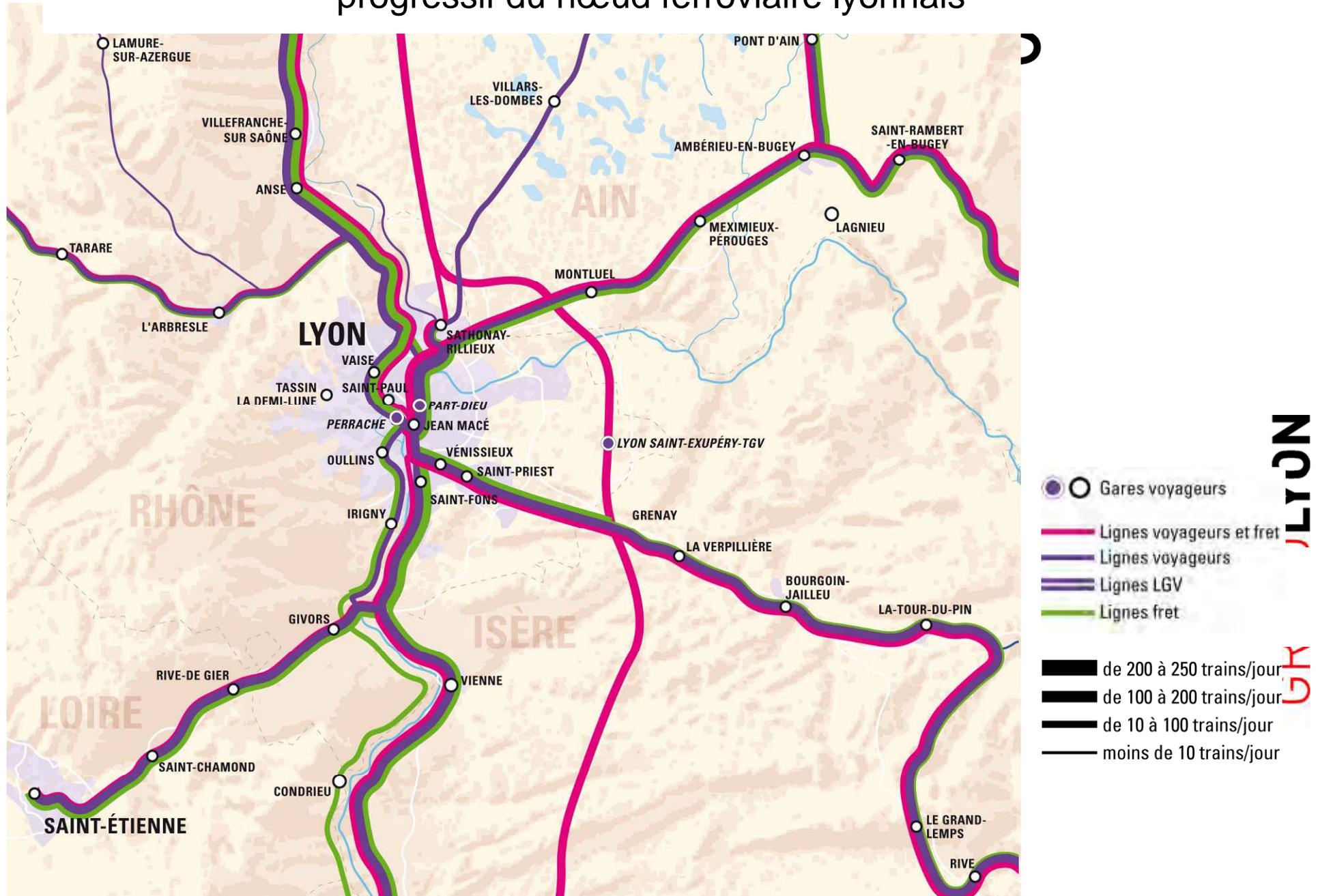
- LEGENDE**
- LGV Est européen
 - LGV Rhin-Rhône
 - LGV Paris-Clermont Ferrand
 - LGV Lyon Turin
 - CFAL Nord
 - CFAL Sud
 - LGV existant
 - LGV en projet

communauté urbaine
GRAND LYON



communauté urbaine
GRAND LYON

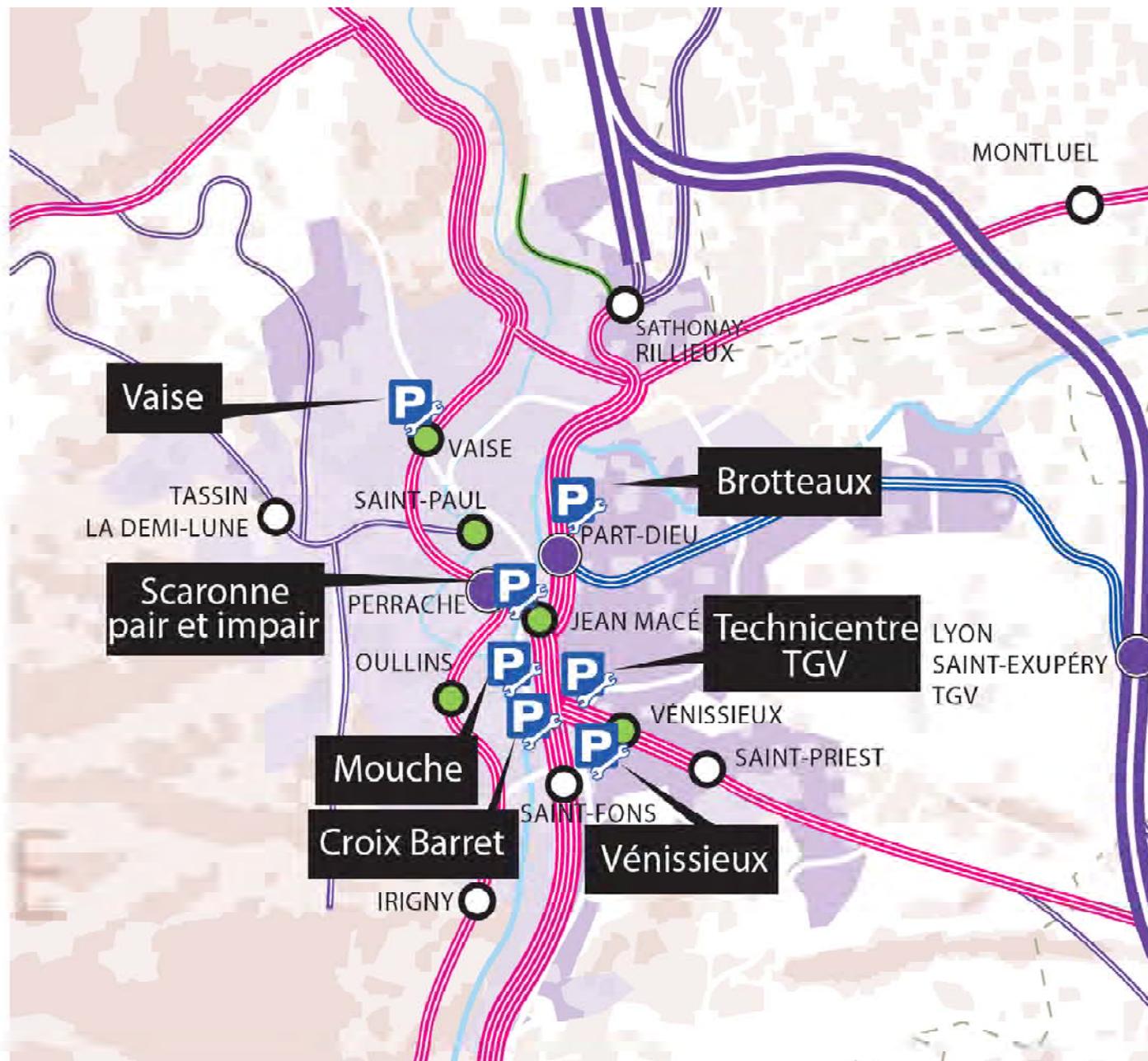
Etude NFL : définition d'un schéma fonctionnel pour l'aménagement progressif du nœud ferroviaire lyonnais



NFL

GK

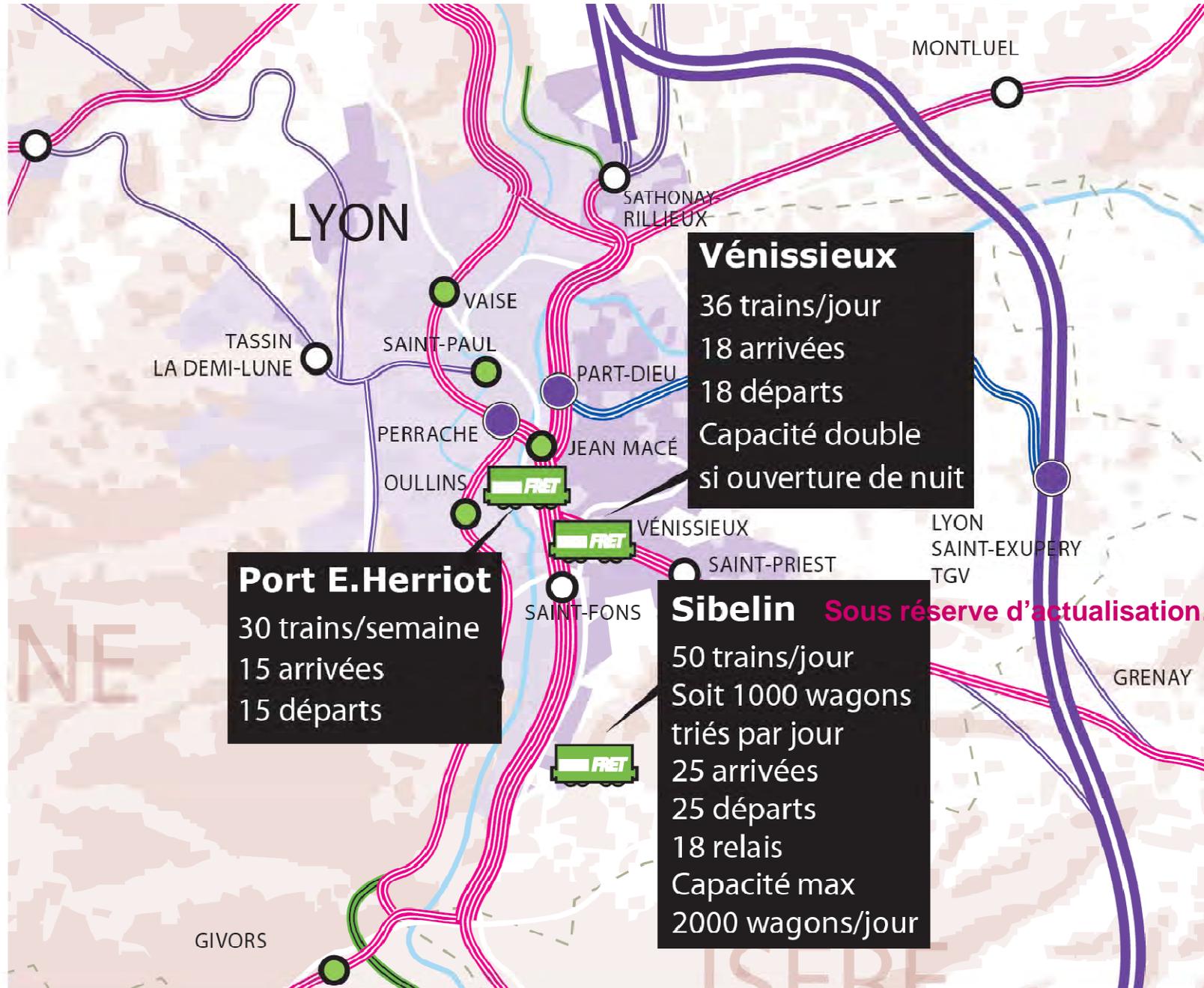
Installations Techniques



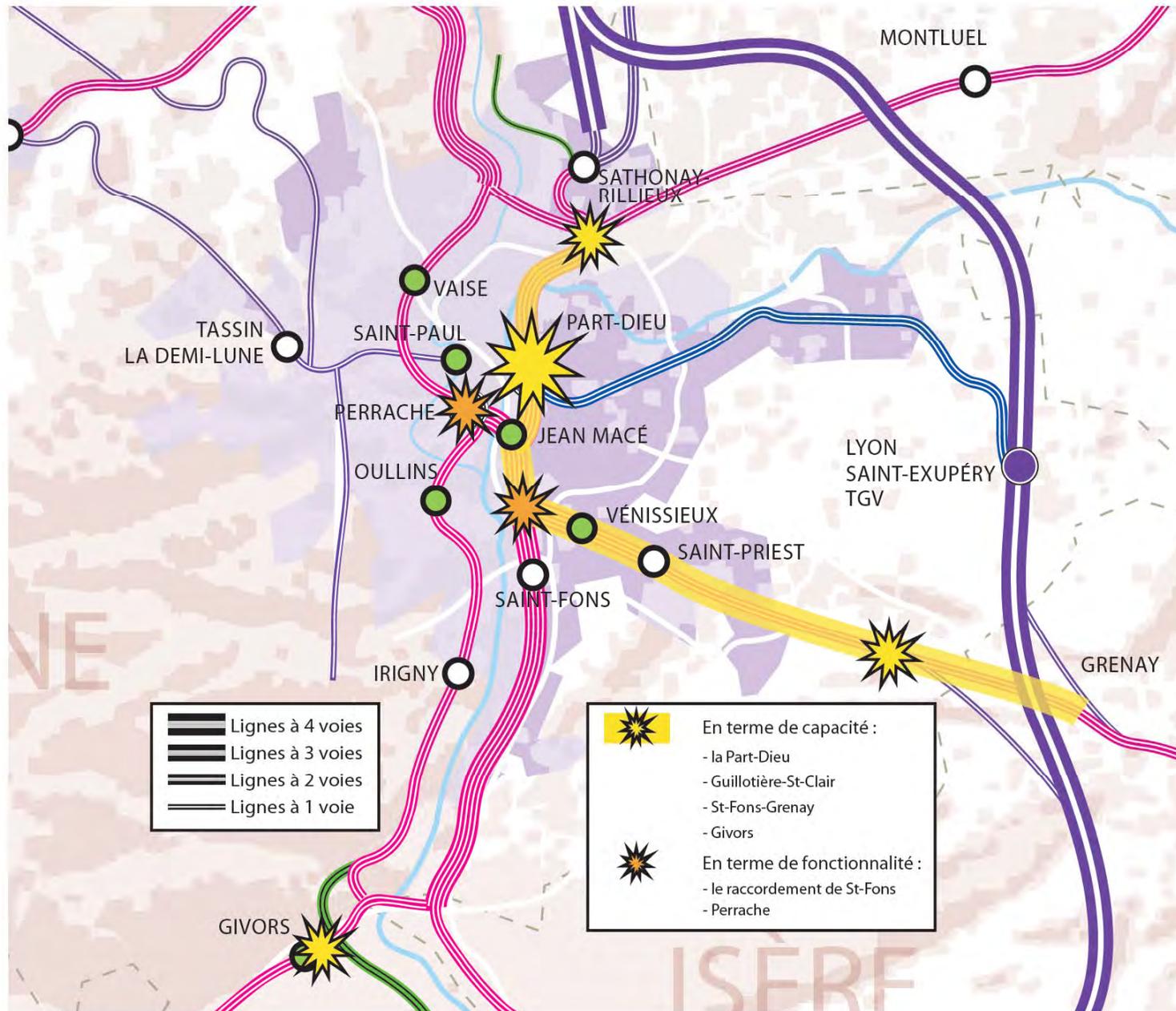
GRAND LYON



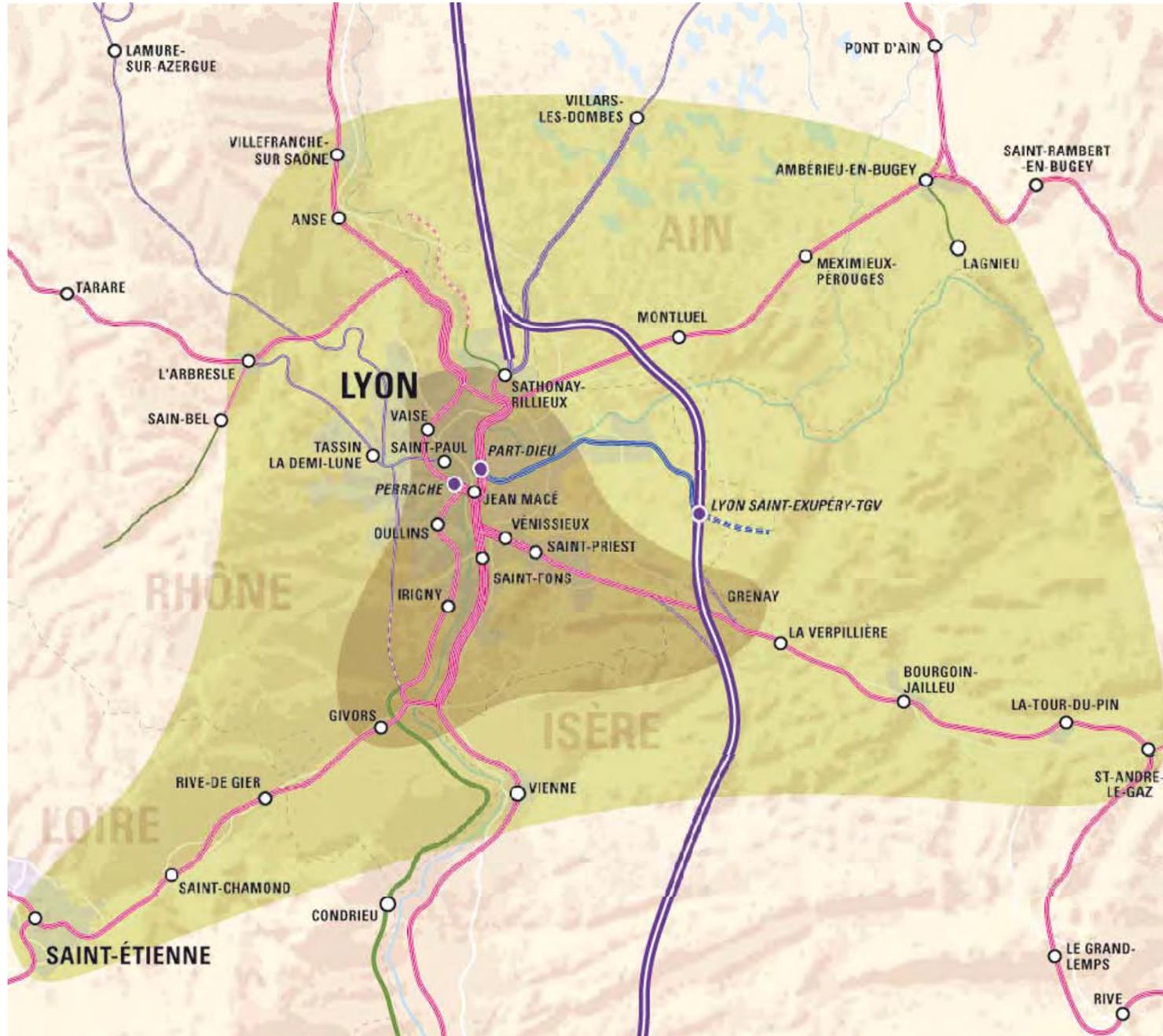
Sites Fret



Points de Blocage Existants



Le périmètre de l'étude

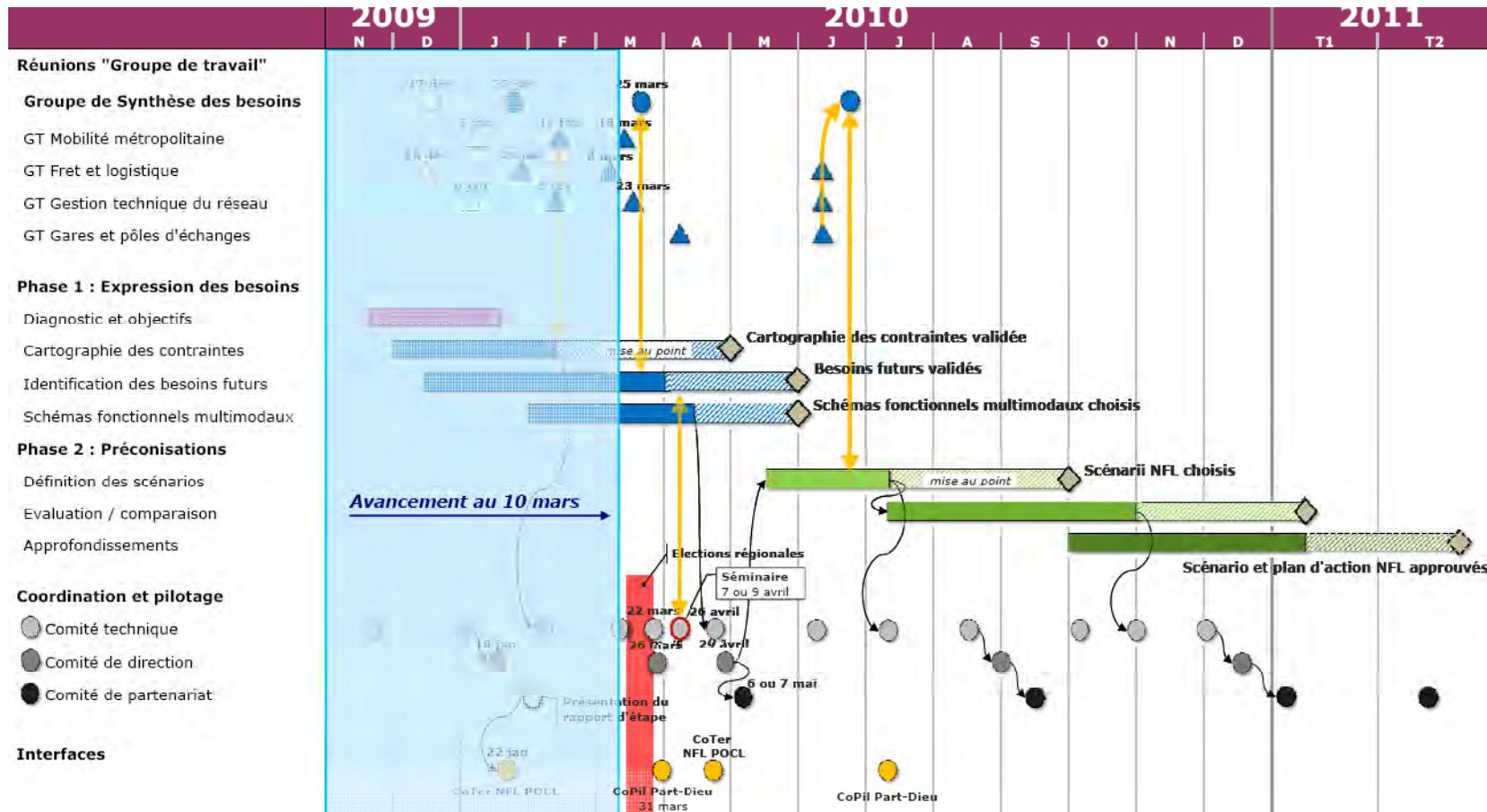


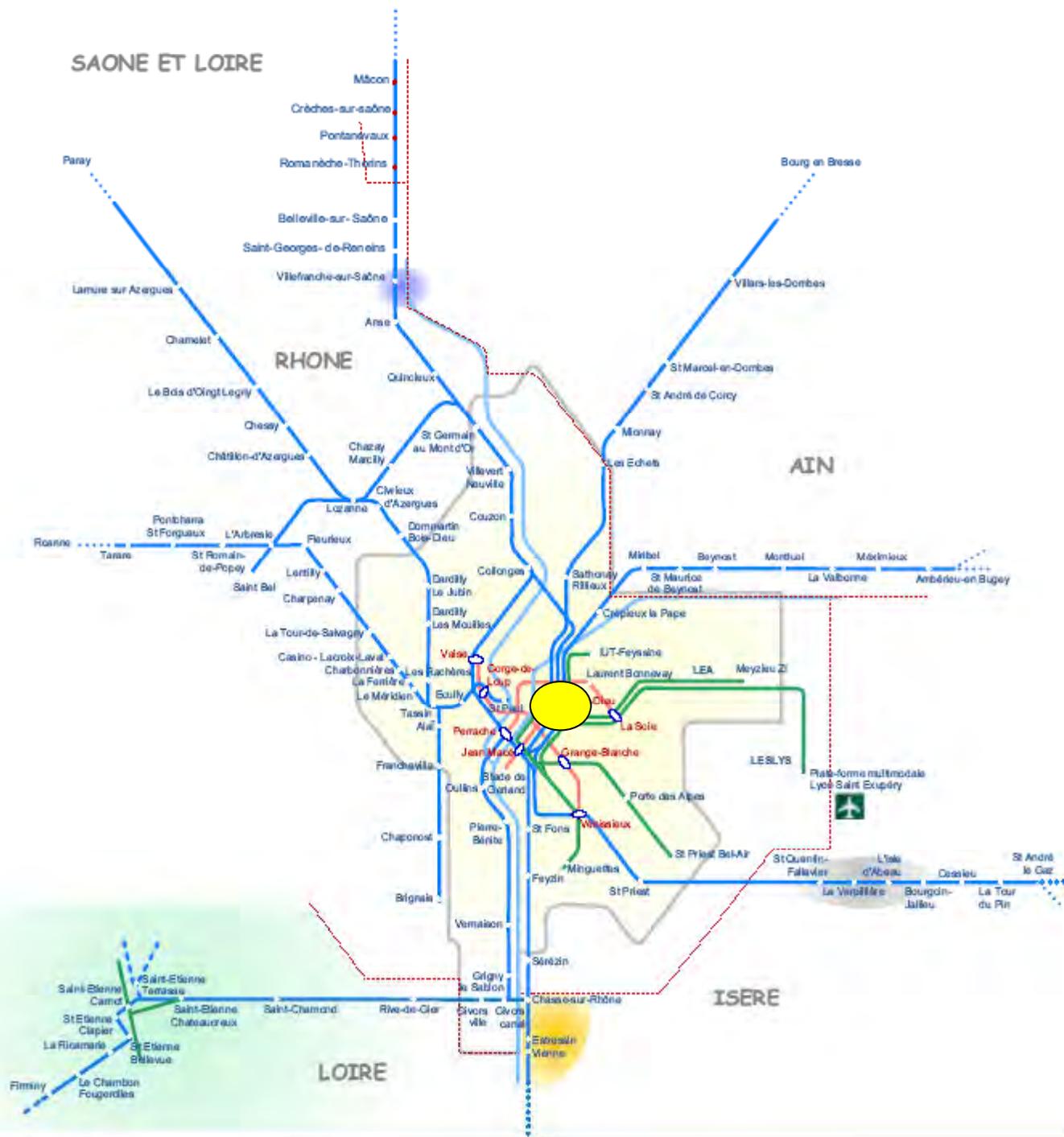
Une étude sous MOA de RFF sous le pilotage d'une mission de coordination des réflexions sur le NFL confiée à ML Meaux

- Les objectifs de la démarche partagés par les partenaires :
 - Répondre à la demande de déplacement de demain sur l'aire métropolitaine,
 - Répondre aux scénarios d'évolutions du TER, des TGV et du fret,
 - Développer le réseau ferroviaire en corrélation avec la complémentarité des trois gares : Part-Dieu, Perrache et Saint-Exupéry,
- La gouvernance et les groupes de travail :
 - Des comités de directeur et technique composés de : Etat, RRA, GL, RFF (4 co financeurs), CG69
 - + Sytral+ SNCF gares et connexions
 - Des groupes de travail thématiques de concertation composés de représentants économiques, associations, élus communaux etc ...
 1. Mobilité métropolitaine
 2. Fret et logistique
 3. Gestion technique du réseau
 4. Gares et pôles d'échanges
 5. Un groupe de synthèse des 4 thématiques
 - Un comité des décideurs (Etat, RRA, GL, CG69, RFF) et une réunion plénière de suivi
- Les interfaces des projets
 - De création de LGV impactant l'entrée dans le NFL comme POCL, CFAL
 - D'aménagement de gare comme le projet gare Part Dieu

Planning

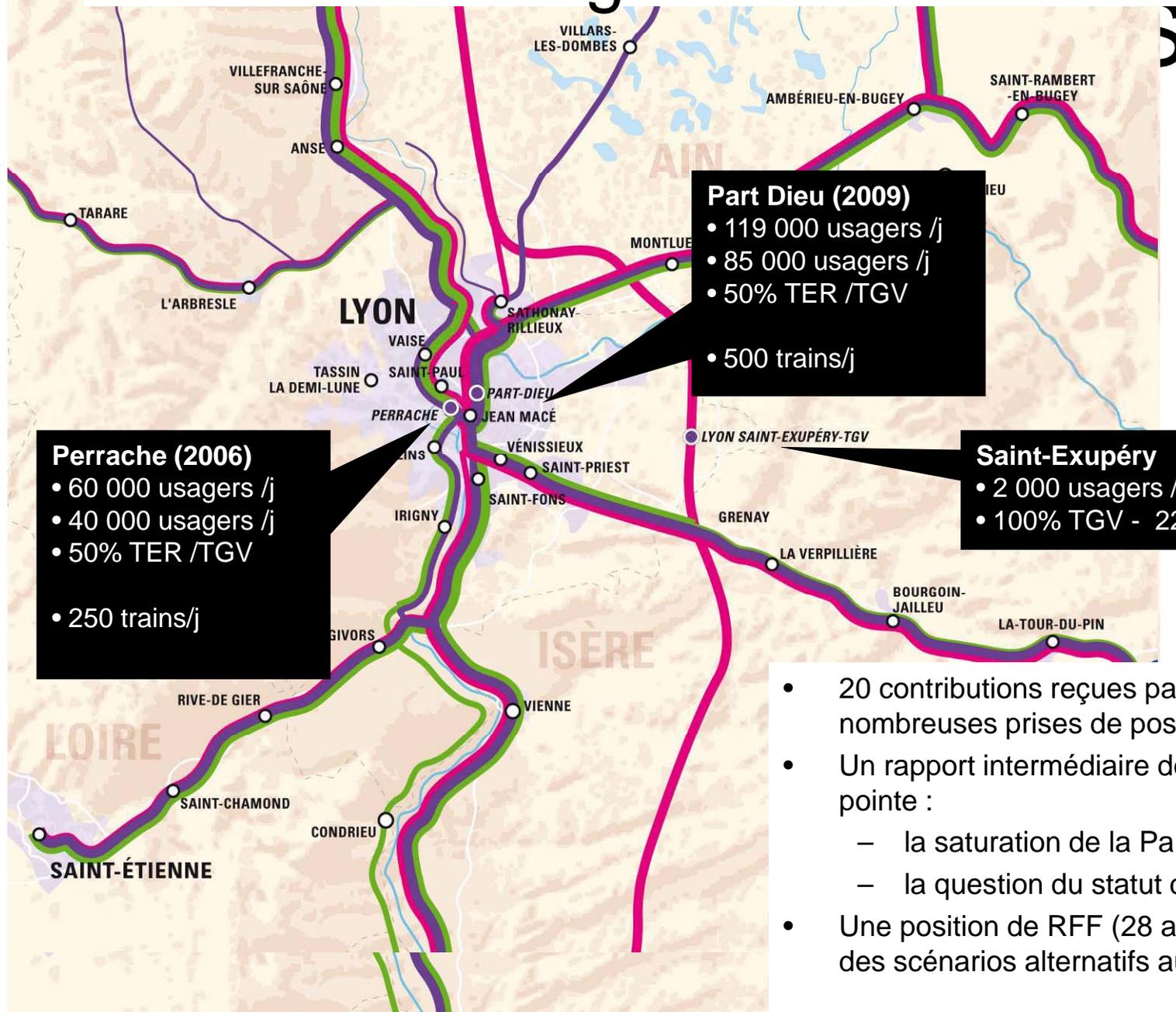
Carte
projets





communauté urbaine
GRAND LYON

Les 3 gares nationales



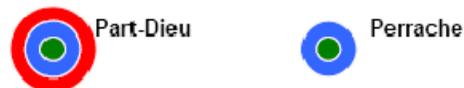
- 20 contributions reçues par RFF, avec de nombreuses prises de position sur les gares
- Un rapport intermédiaire de M.L. MEAUX qui pointe :
 - la saturation de la Part-Dieu
 - la question du statut de Saint Exupéry
- Une position de RFF (28 avril 2010) qui ouvre sur des scénarios alternatifs au « tout Part-Dieu »

— En résumé sur les gares « euro-régionales »

1. Scénario Part-Dieu maximum avec Perrache réduite à gare métropolitaine (comme Vaise, Vénissieux, Oullins...)



2. Scénario Part-Dieu principal avec fonction TER équilibrée avec Perrache

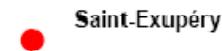


3. Scénario bipolaire avec équilibre des fonctions Perrache – Part-Dieu

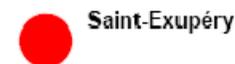


Rôle de Saint-Exupéry pouvant être considéré comme indépendant ?

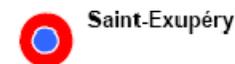
Simple gare d'opportunité ?



Gare « européenne » (= orientée très longue distance et connexion aéroport) ?



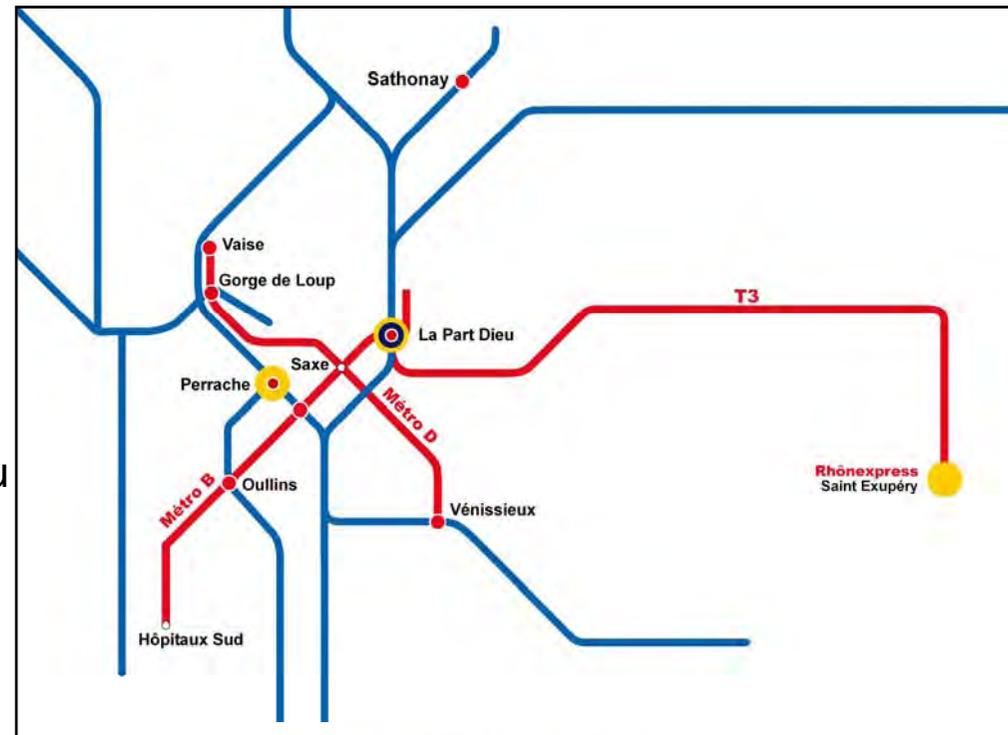
Gare européenne et TER ?



Etat des réflexions en juin 2010

La position communautaire

- **Part Dieu** : LA porte d'entrée pour l'agglomération
 - Gare internationale et nationale
 - Gare régionale
 - Gare métropolitaine
- **Perrache** : LA 2ème gare de l'agglomération, en appui à Part Dieu
 - Gare nationale
 - Gare métropolitaine
- **Saint-Exupéry** : LA gare de l'aéroport de l'agglomération
 - Gare nationale de l'aéroport voire pour l'est de l'agglomération (potentiel)



Gare métropolitaine
Gare régionale
Gare internationale et nationale

communauté urbaine

GRAND LYON

La gare de la Part Dieu





Le constat : une gare saturée

Une gare conçue pour un trafic quotidien de 35 000 voyageurs/jour.

Aujourd'hui le trafic voyageurs est de 100 000 à 130 000 voyageurs/jour lors des pointes.

La gare doit affronter trois défis :

1. l'occupation des voies : hausse du nombre de train, engorgement du réseau ferré amont et aval de la gare en heure de pointe (lien avec le nœud ferroviaire lyonnais)
- ❖ les quais : hausse du nombre de train, des correspondances et des capacités



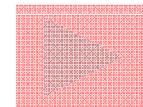
Part Dieu le 21/12/2007 à 16h30

- ❖ la salle d'échange : augmentation de la fréquentation, des flux et des échanges entre les 2 pôles TC est et ouest

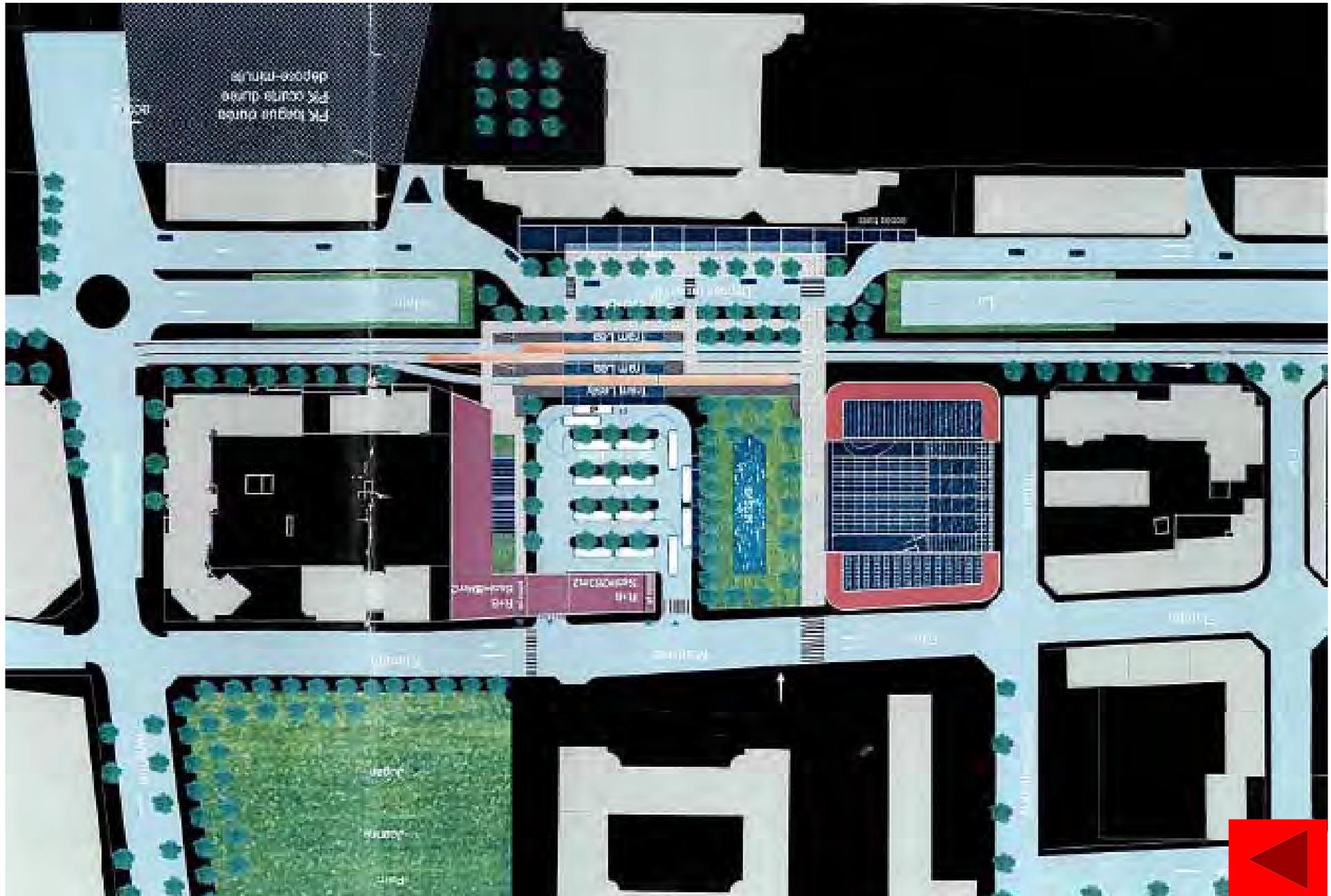


La conduite de projet

- Un travail de longue haleine :
 - La recherche d'un partenariat depuis 2004 avec la SNCF,
 1. Première étude du Grand Lyon sur Francfort en 2004,
 2. Arrivées de TCU programmées par Sytral en 2006 et première proposition de traversée de la gare SNCF/Grand Lyon/Sytral en 2006
 3. Proposition de SNCF gares et connexions en 2007
 - qui aboutit à une étude en 2009 de « cadrage et pré faisabilité du pôle d'échanges multimodale de la Part Dieu en évolution avec le quartier »
- La conduite de projet depuis 2008
 - Sous MOA SNCF-gares et connexions et MOE AREP,
 - Autour de la table : Etat, Région, Grand Lyon, Sytral, CG01, CG69, CG38, SNCF DDTER, RFF, Ville de Lyon
 - Pour le Grand Lyon : un projet composant une des opérations du projet urbain de la mission Part-Dieu,



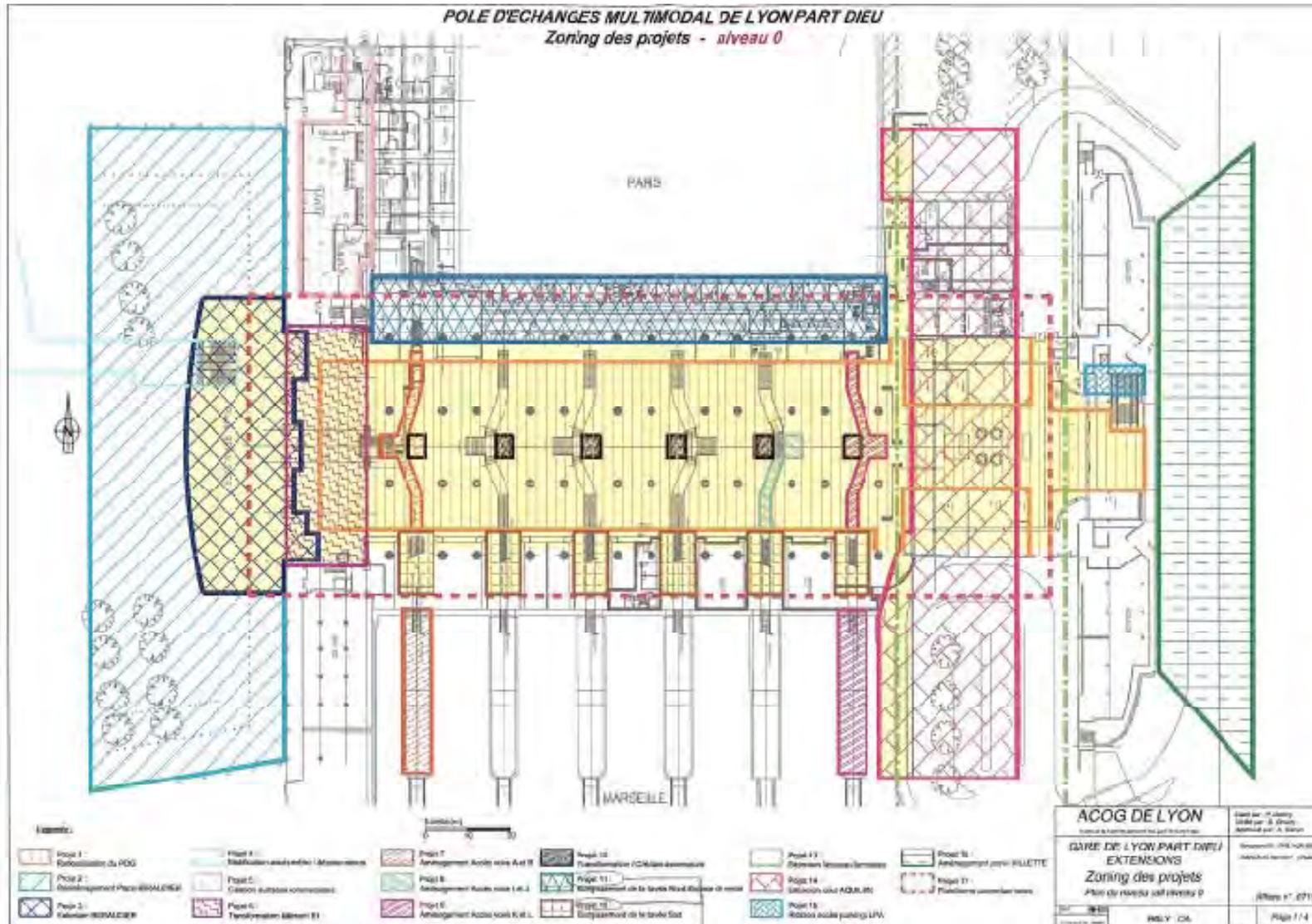
Projet 2004



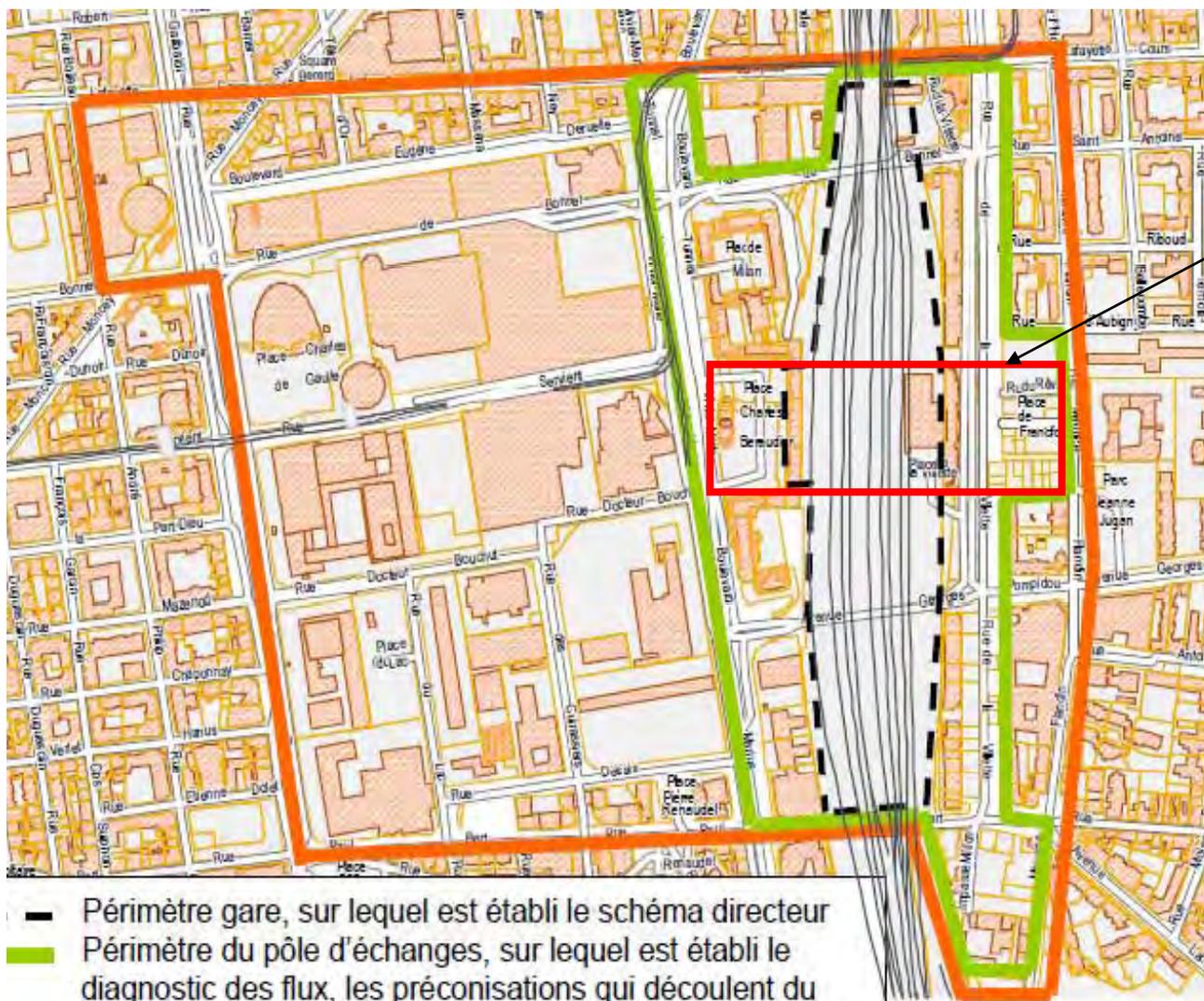
En 2005, un projet de traversée
en prévision de l'arrivée de T3



Projet SNCF 2006



Périmètre de l'étude 2009



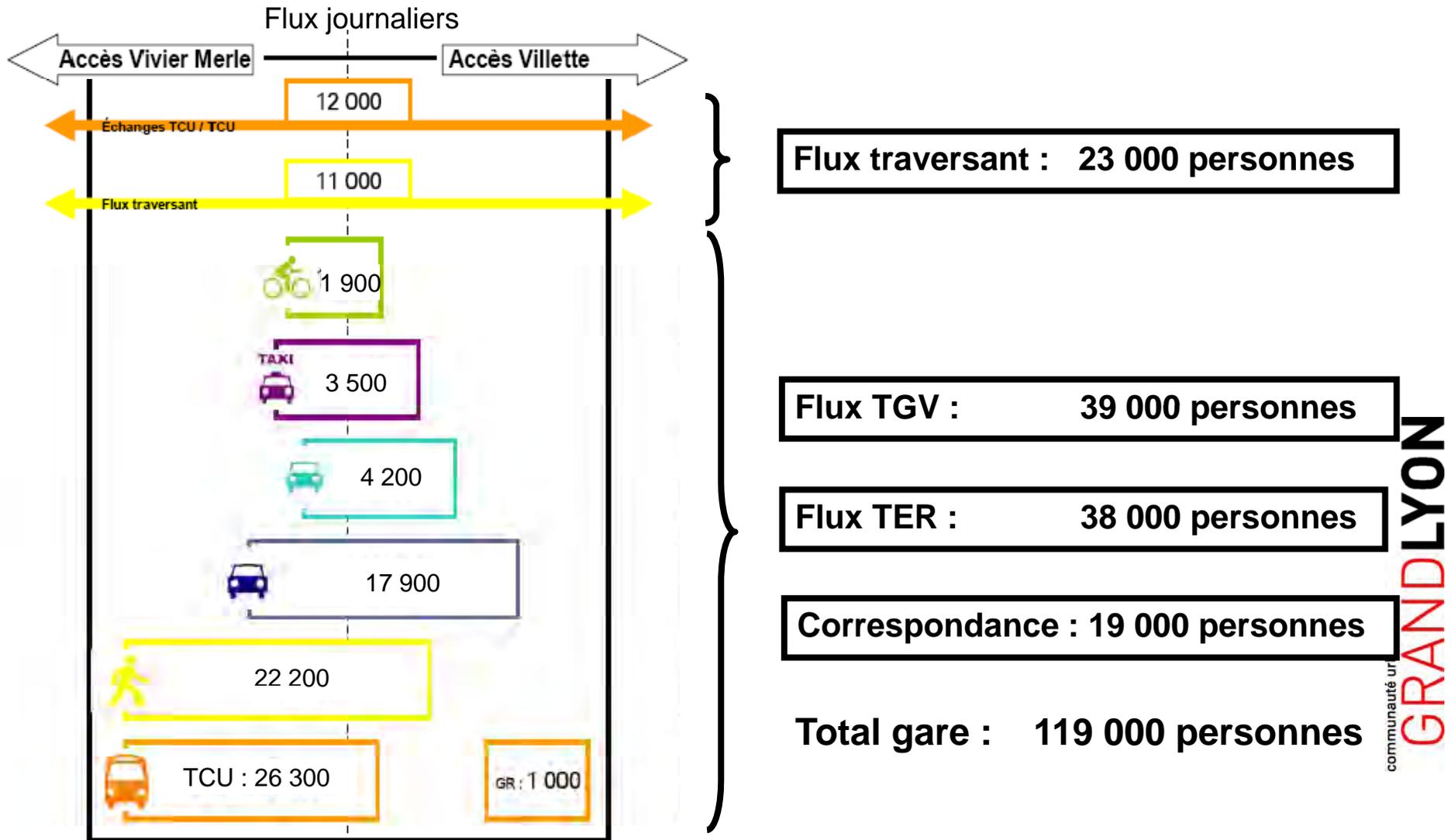
Au final
Le périmètre
de la réflexion

- Périmètre gare, sur lequel est établi le schéma directeur
- Périmètre du pôle d'échanges, sur lequel est établi le diagnostic des flux, les préconisations qui découlent du Schéma Directeur et la pré-faisabilité des équipements liés
- Périmètre pris en compte par l'étude

DPPA – S



Les flux en 2008



Total TC urbains sur le quartier Part-Dieu : 163 000 p.

Situation 2011

En gare : rationalisation de l'espace et reprise de l'information multimodale

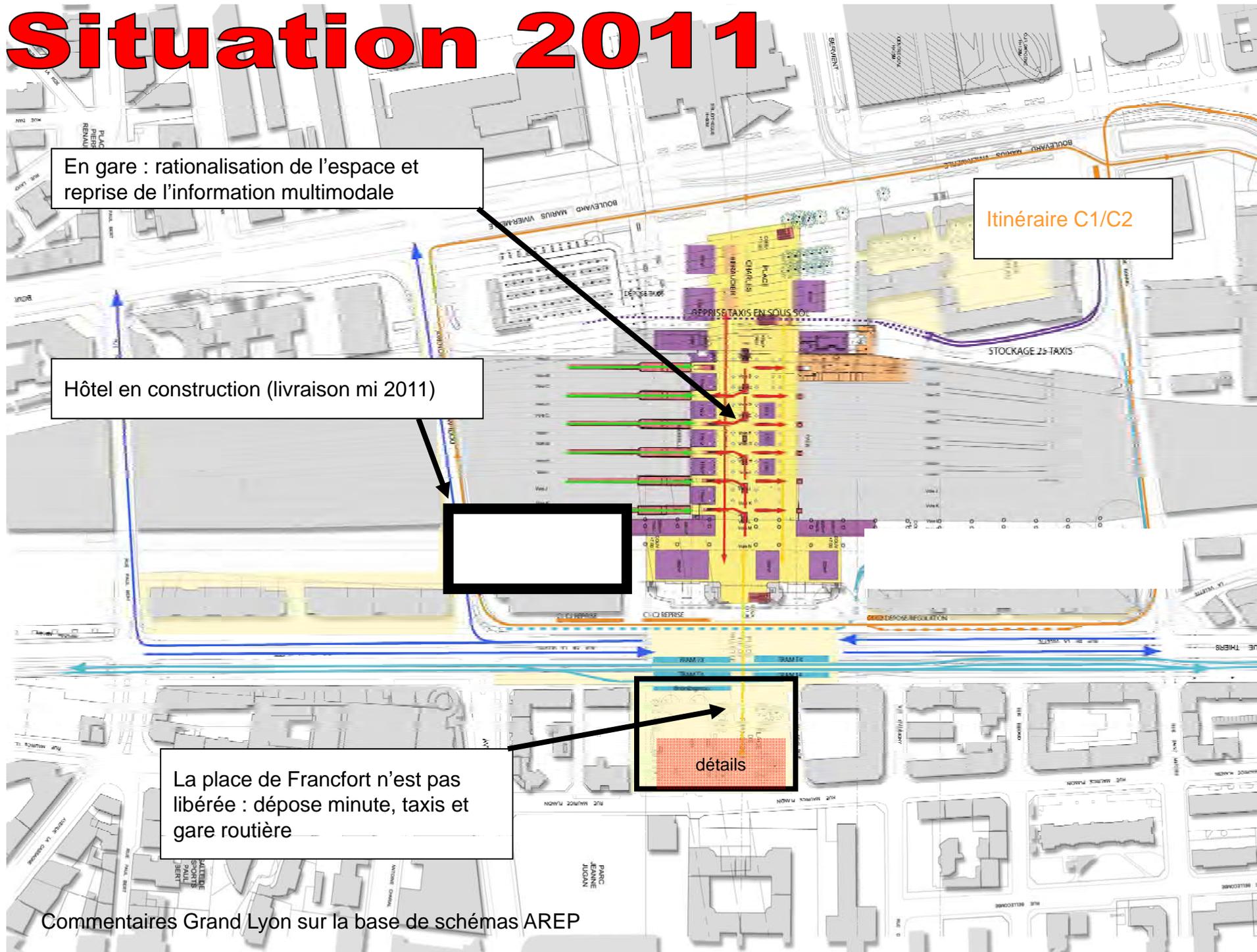
Itinéraire C1/C2

Hôtel en construction (livraison mi 2011)



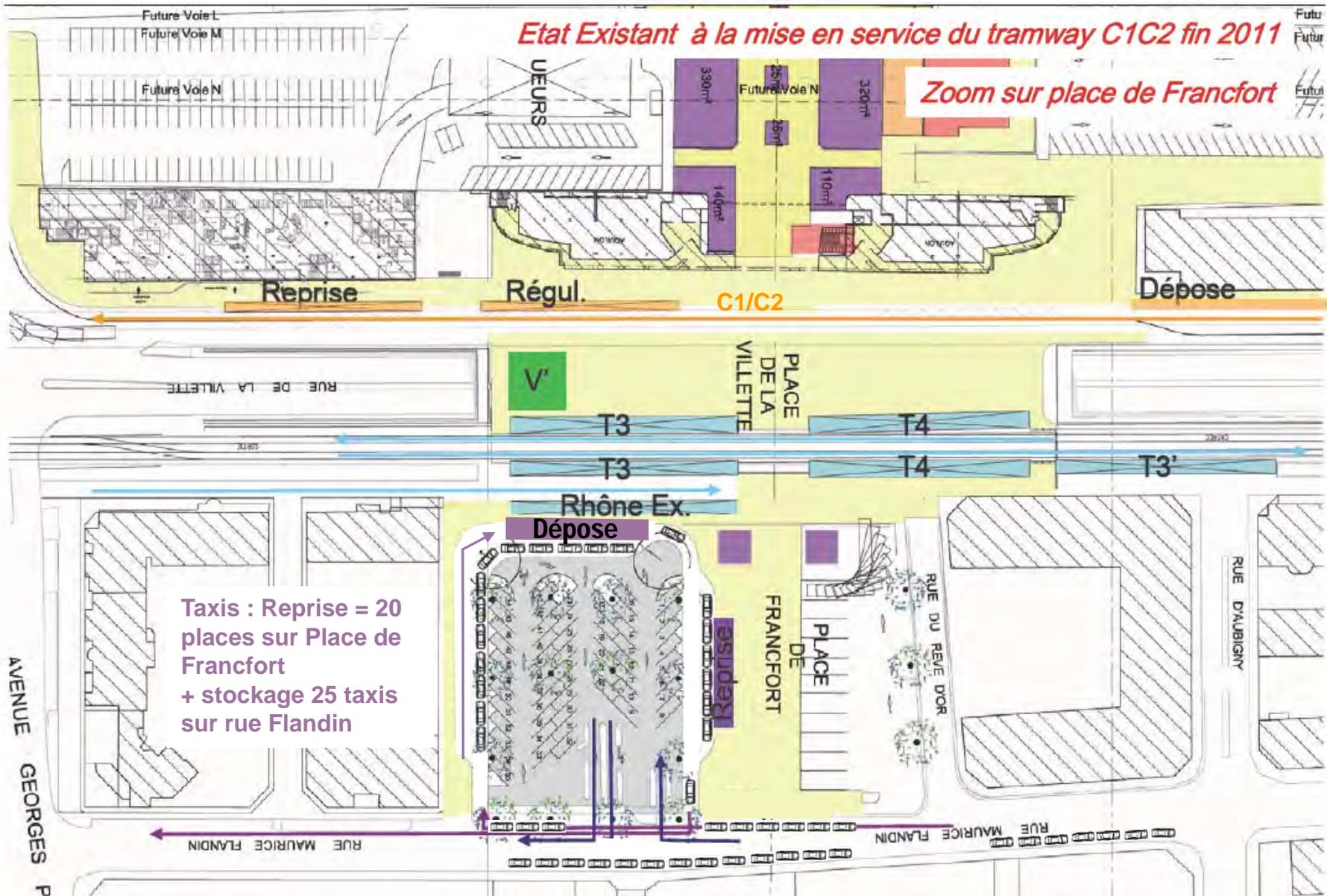
La place de Francfort n'est pas libérée : dépose minute, taxis et gare routière

détails



TAXIS PART-DIEU : SITUATION INTERMEDIAIRE (fin 2011)

Zoom Vilette (scénario alternatif)



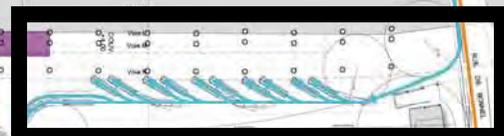
Situation 2015

En gare : accès supplémentaires aux quais et gain de capacité dans la salle d'échange

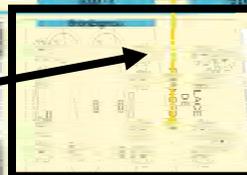
Itinéraire C1/C2

Nouvel emplacement dédié aux taxis
(25 places)
Stockage complémentaire à prévoir
(étude en cours)
Si RFF n'étant pas le faisceau de voies

Gare routière : 10 quais
Faisabilité à vérifier
Si RFF n'étant pas le faisceau de voies



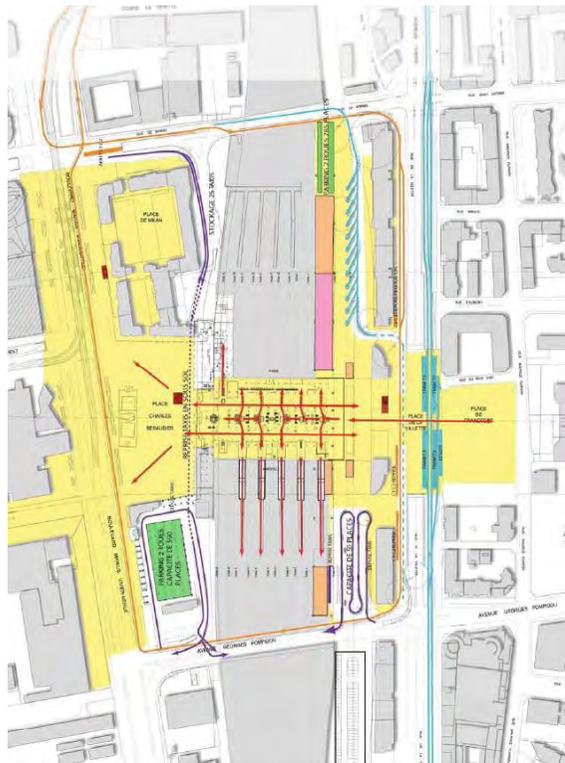
La place de Francfort est aménagée



La réflexion déplacement au-delà du PEM Part Dieu

Les points de vigilance en terme d'accessibilité

Échelle agglomération

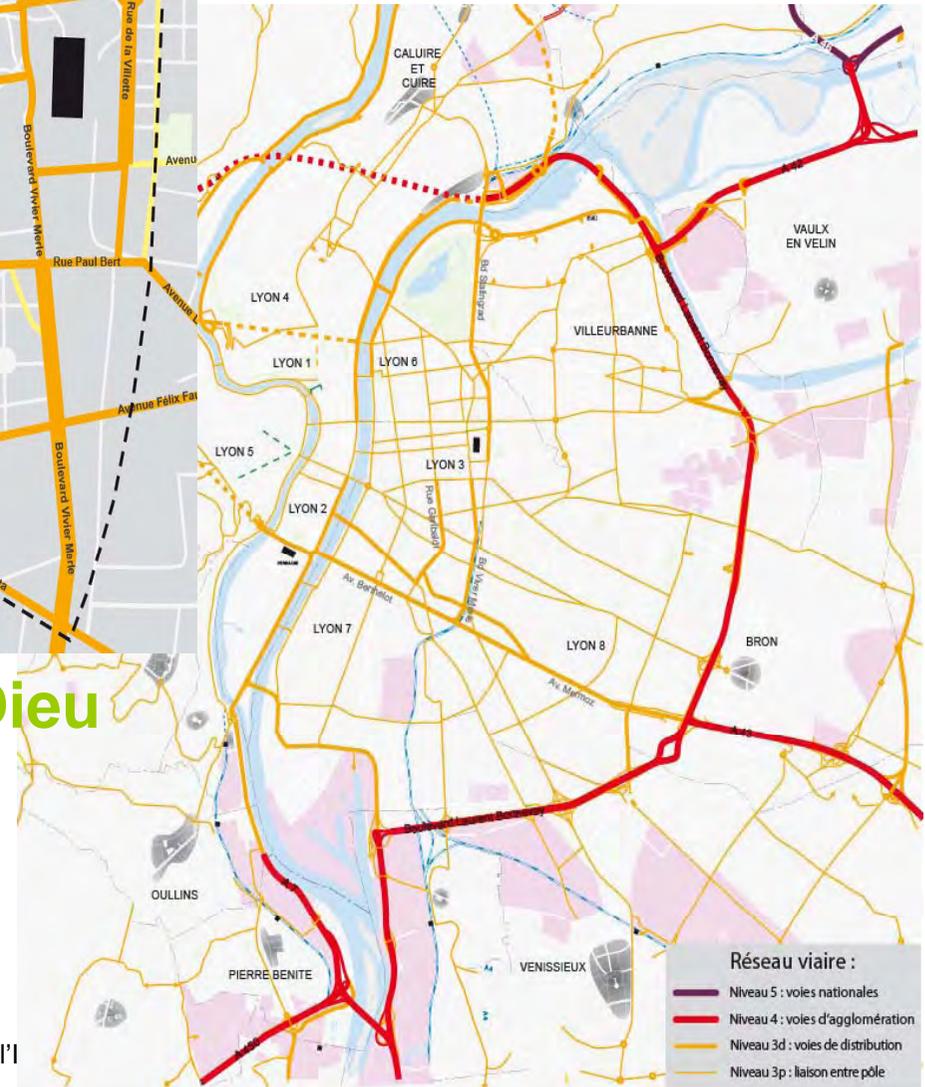


Échelle projet

Pôle d'Echanges Multimodal
Ex : Hypothèse 4



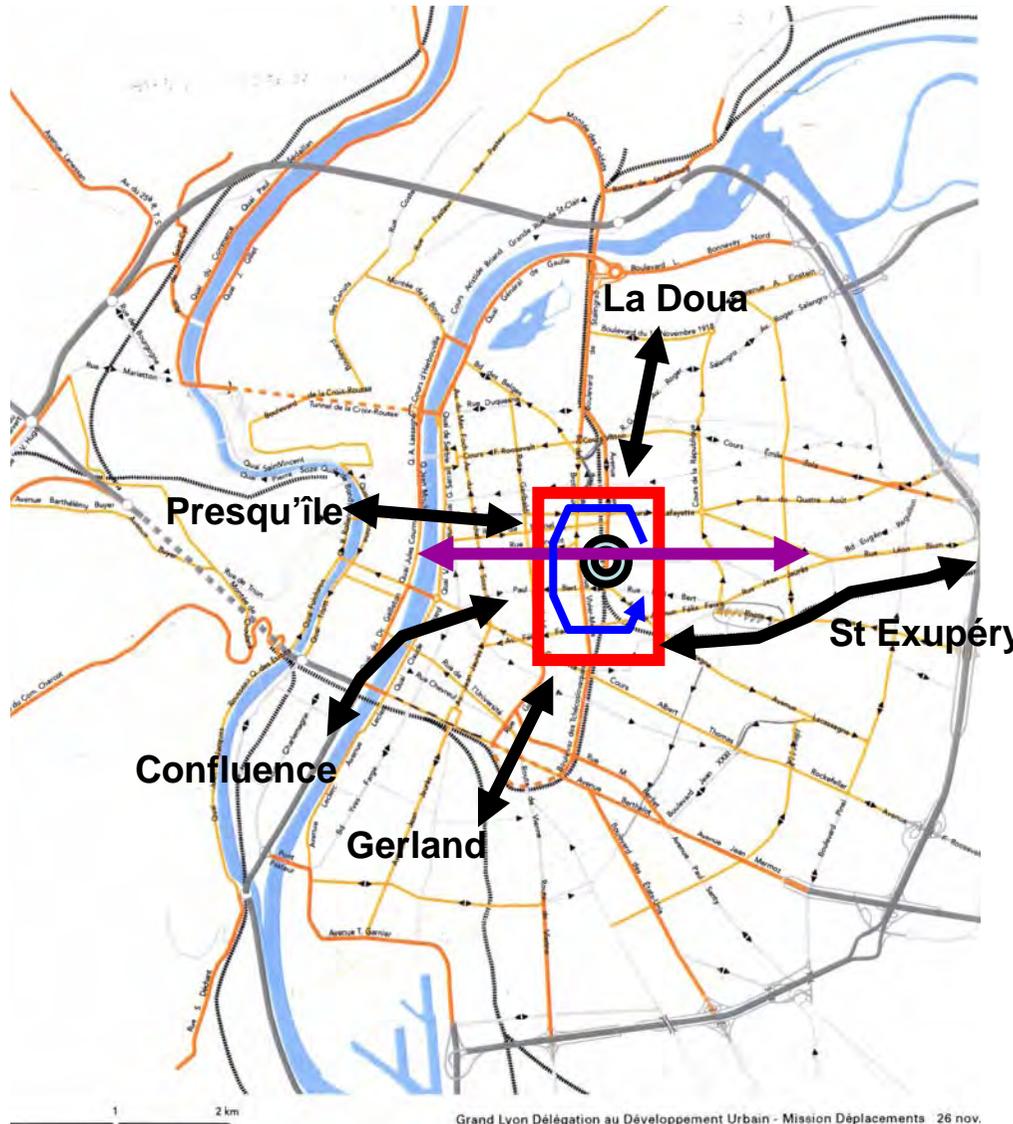
Échelle Part Dieu



La réflexion déplacement au-delà du PEM Part Dieu

- Étude d'accessibilité VP au quartier, à l'agglomération 
- Etude de développement du réseau TCU
- Des études de stationnements
 - VL privé, tertiaire, résidentiel, loisirs 
 - Vélos, 2 roues motorisés
 - Les cars de régulations, cars de tourisms, occasionnels,
 - Les parkings publics en concession
 - Les taxis
- Des études de livraison en ville (des déchets au PL en passant par les bases chantiers)
- Des études de cheminements piétons, accessibilité PMR
- **Et à conduire en cohérence avec le développement du nœud ferroviaire lyonnais** 

L'accessibilité



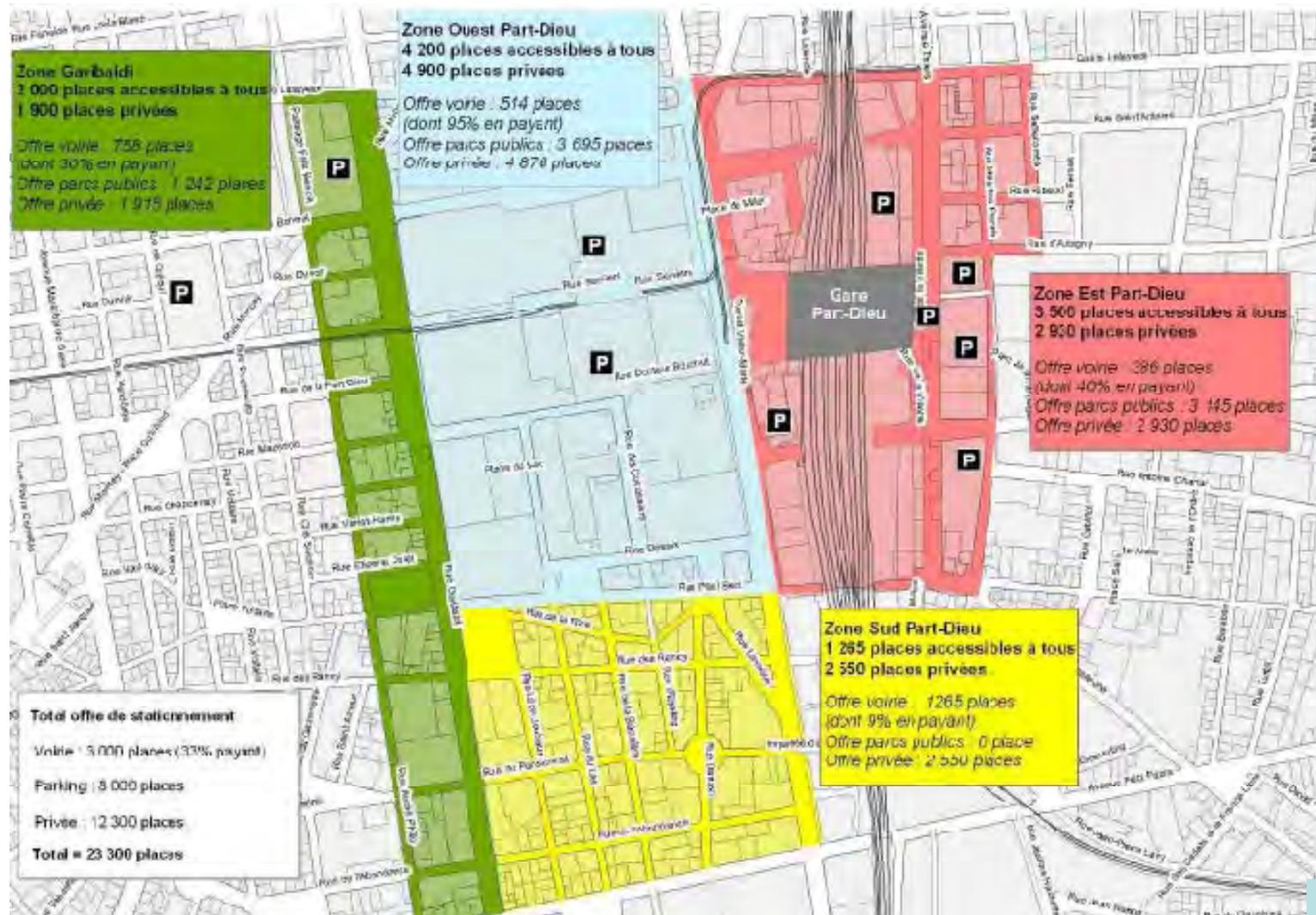
5 enjeux :

- L'accessibilité du quartier,
- L'accessibilité à la gare,
- Les liaisons internes au quartier,
- La mobilité entre la Part-Dieu et les autres pôles tertiaires du Grand Lyon,
- Le transit.

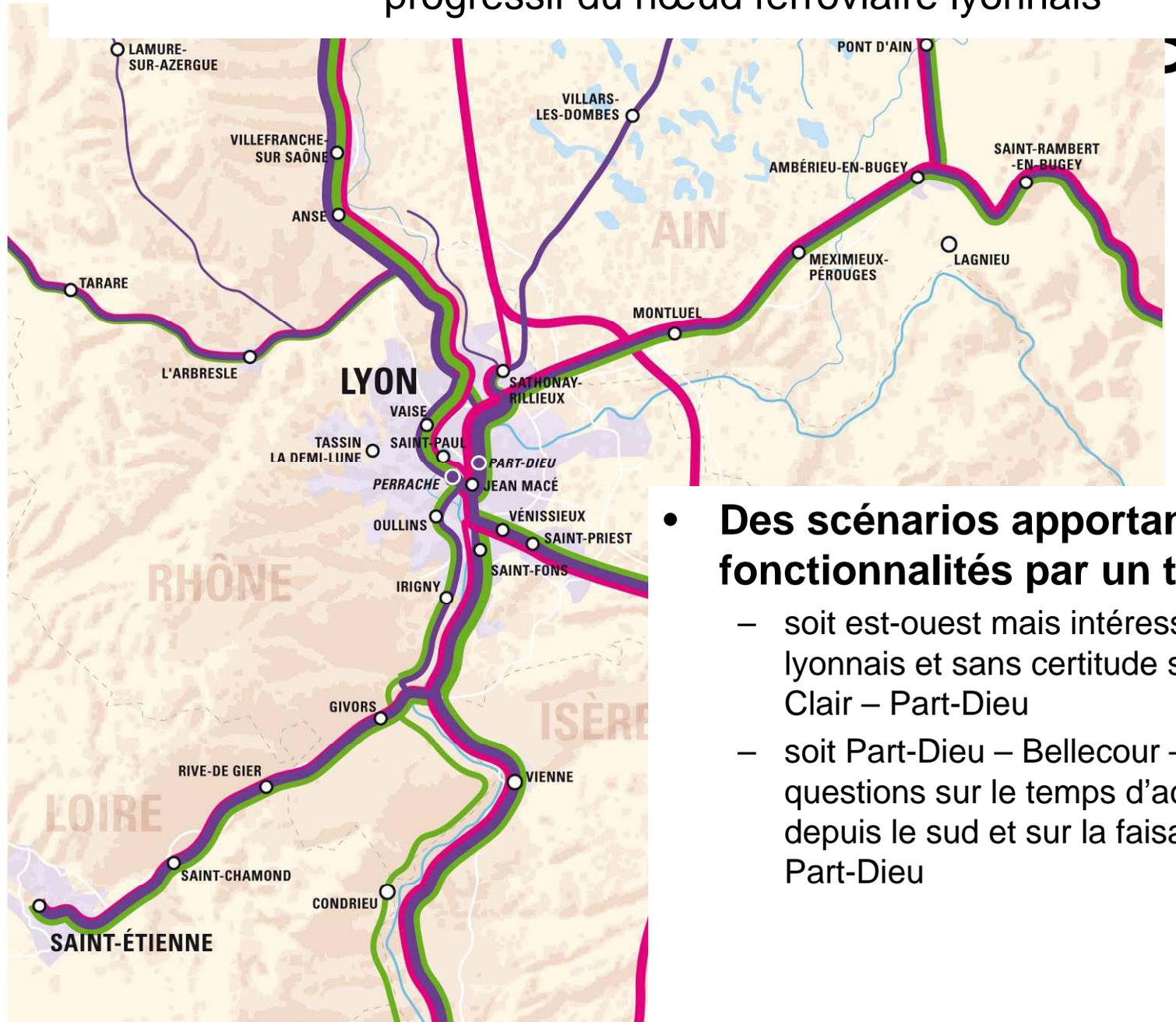
communauté urbaine
GRANDLYON



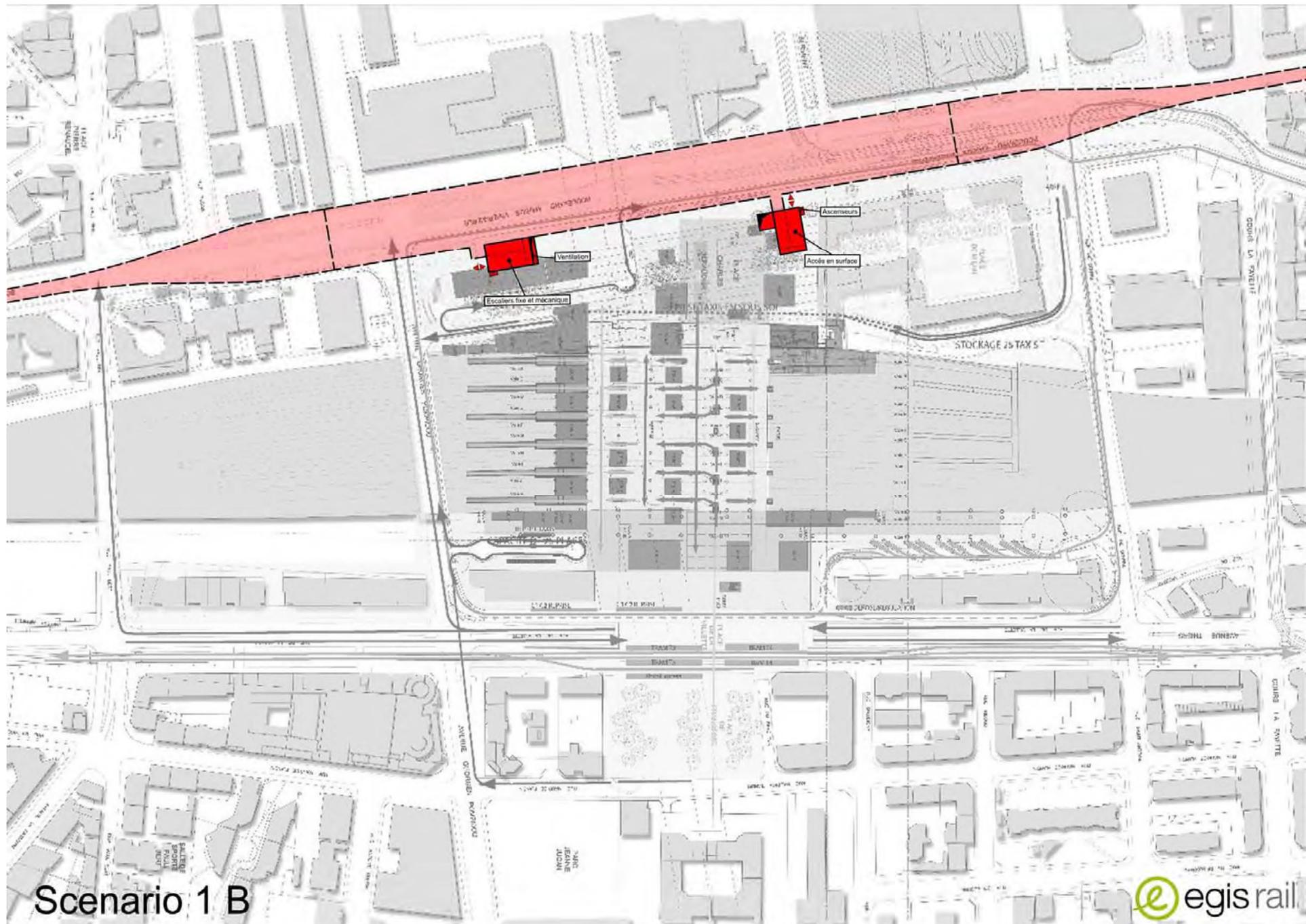
Le stationnement VL



Etude NFL : définition d'un schéma fonctionnel pour l'aménagement progressif du nœud ferroviaire lyonnais



- **Des scénarios apportant de nouvelles fonctionnalités par un tunnel :**
 - soit est-ouest mais intéressant surtout l'ouest lyonnais et sans certitude sur la section Saint-Clair – Part-Dieu
 - soit Part-Dieu – Bellecour – Perrache avec questions sur le temps d'accès à Part-Dieu depuis le sud et sur la faisabilité au nord de Part-Dieu



Scenario 1 B

Merci de votre attention

