

Débat Public  
Projet LGV Paris – Orléans – Clermont – Lyon

# Passer à la vitesse supérieure en Rhône-Alpes et à Lyon

Direction Grands Projets et Prospective  
Jean-François PAIX

SNCF *VOYAGES*



# Bilan des performances des scénarios pour la Région Rhône-Alpes



## Deux thèmes principaux :

1. Les avantages pour la Région Rhône-Alpes et pour Lyon
2. L'articulation de POCL avec le noeud ferroviaire lyonnais

## Données importantes sur Lyon :

- Lyon Part Dieu, 3<sup>ème</sup> gare en fréquentation, 1<sup>ère</sup> gare de province
- Grenoble est au 16<sup>ème</sup> rang, Lyon-Perrache au 20<sup>ème</sup> rang
- Paris – Lyon est la relation la plus importante en voyageurs.kilomètres et en recettes
- Lille – Lyon est la relation la plus importante, hors relations radiales, suivie de Lyon – Marseille
- Ile-de-France – Rhône-Alpes est le deuxième flux de voyageurs le plus important de région à région.

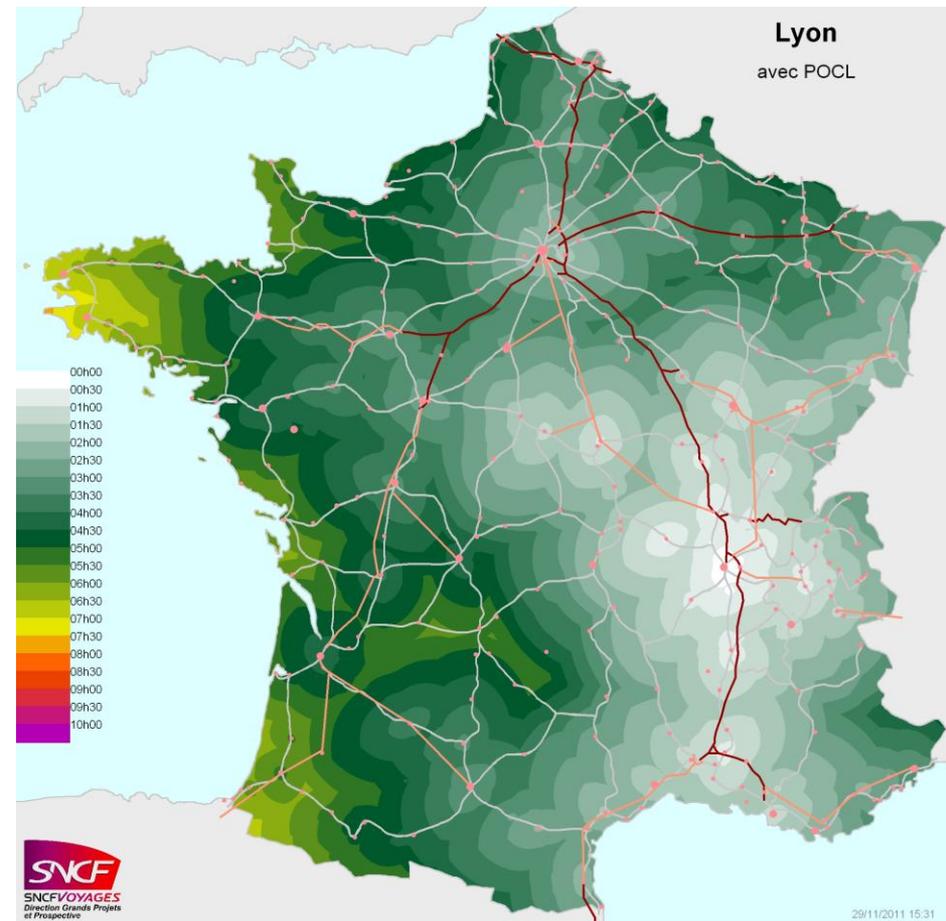
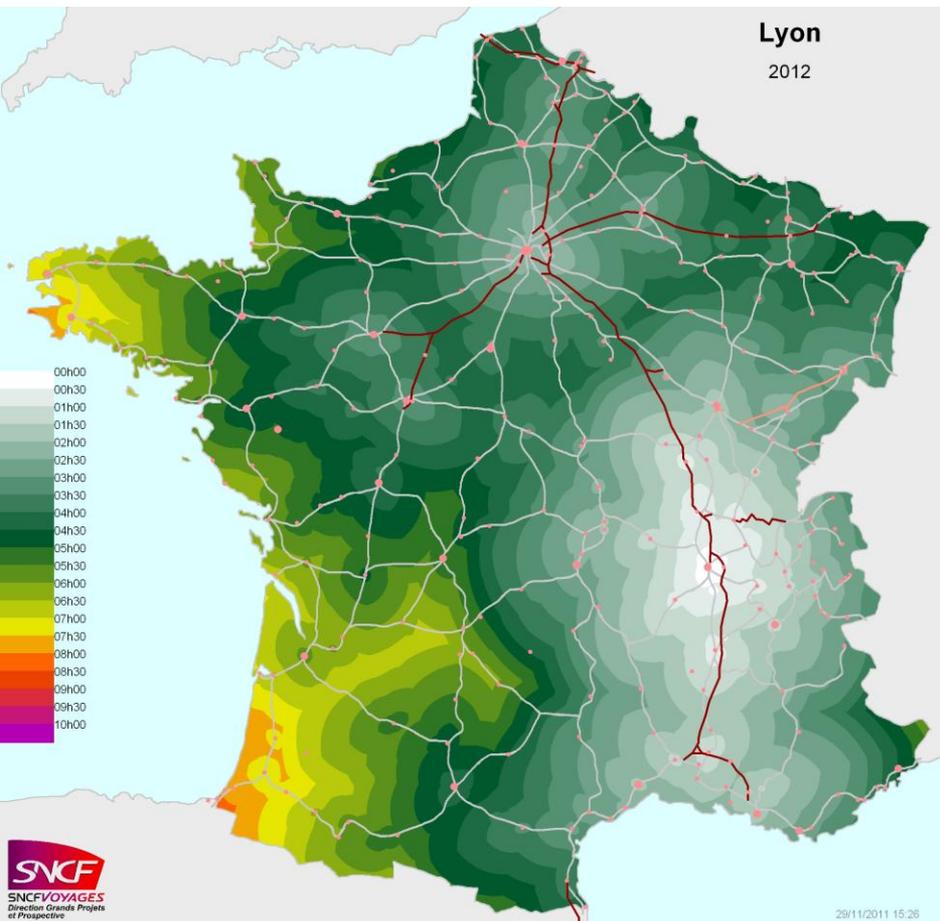
# 1. Les avantages : des temps de parcours réduits

	Temps actuel	Scénario Ouest-Sud	Scénario Ouest*	Scénario Médian*	Scénario Est*
Lyon - Paris	1h55	1h55	1h55	1h45	1h45
Lyon - Clermont	2h20	1h15	1h20	1h20	1h20
Lyon - Nantes	4h05	3h35	3h40	3h50	3h50

Source : RFF; (\*) variante via Roanne

Une vitesse de 360 km/h apporte un gain supplémentaire de 10 minutes entre Paris et Lyon, soit 1h35 de Lyon à Paris avec le tracé médian.

# 1. Les avantages : Un renforcement de l'accessibilité



# 1. Les avantages : Un gain de régularité indispensable



La LGV Sud-Est est déjà saturée aux heures de pointe (13 trains / h / sens). Pourtant, la SNCF a beaucoup investi pour repousser les limites de saturation en achetant plus de 150 TGV Duplex.

Le taux de régularité traduit les effets de cette saturation sur la production. En septembre 2011, **Sud-Est = 89%, Atlantique = 91.6%, Est = 94.4%**

Les gares terminus de Lyon Part Dieu et Paris Gare de Lyon subissent aussi cette saturation tant du point de vue de l'infrastructure que de l'accueil voyageurs.

Pourtant, il faudra absorber les flux supplémentaires de Rhin-Rhône dès 2012, puis réaliser PACA, Lyon-Turin, CNM, Montpellier-Perpignan, et la suite de Rhin-Rhône.

**Le doublement de la LN1 constitue un élément nécessaire à l'amélioration des dessertes du Sud-Est existantes, et un préalable au développement du réseau à grande vitesse.**

## 2. L'articulation avec NFL : Lyon Part Dieu, un hub très performant



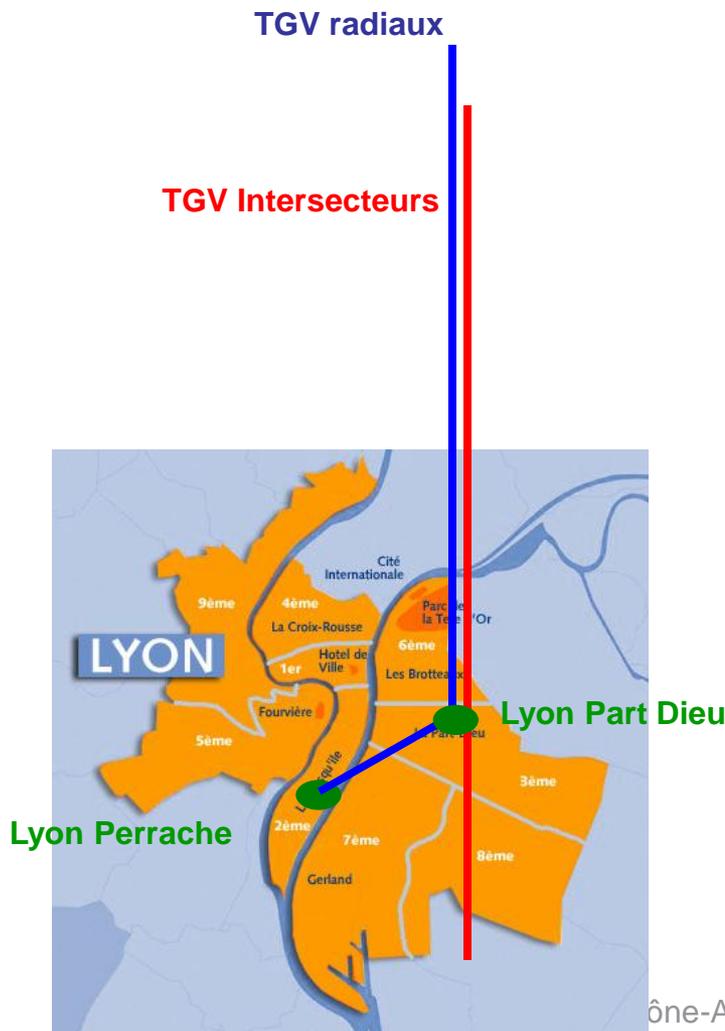
Les TGV radiaux desservent :

- Le pôle économique majeur de Part Dieu
- Le pôle économique et historique de Perrache

Ces TGV sont directs entre les deux pôles majeurs de Part Dieu et la gare de Lyon à Paris

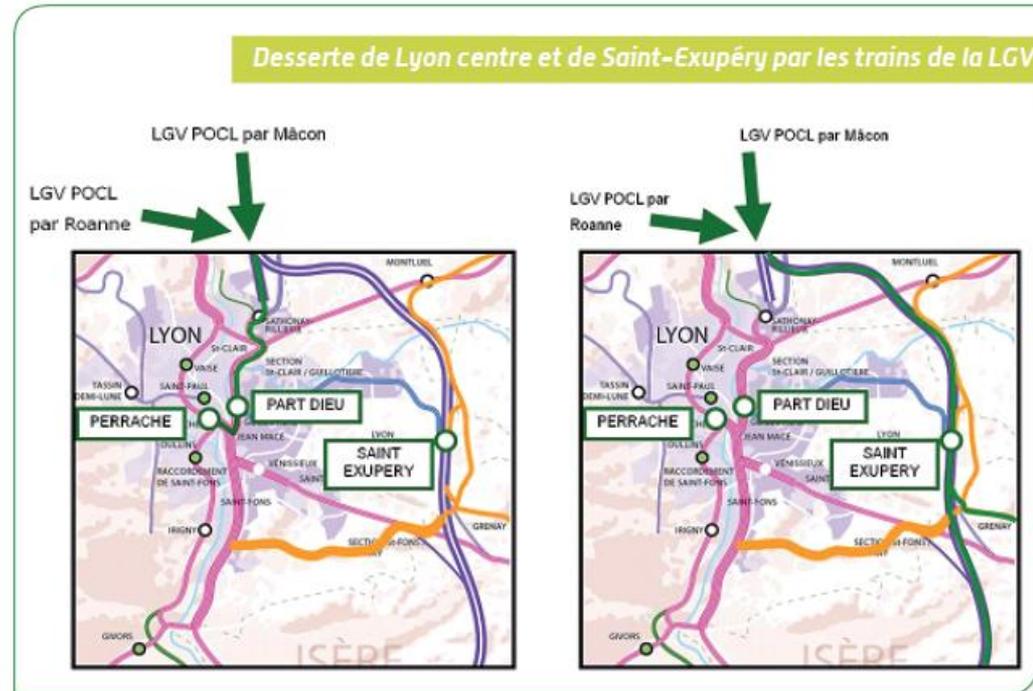
Recommandations :

- Maintenir le hub à Part Dieu,
- Avoir des TGV qui desservent à la fois Part Dieu et Perrache, dans cet ordre.
- Conserver la desserte de Saint-Etienne dans le prolongement de Lyon-Part-Dieu pour améliorer le temps de parcours tout en maintenant les fréquences.



## 2. L'articulation avec NFL - POCL : une même logique de désaturation de l'axe Ile de France – Rhône-Alpes

La SNCF souhaite pouvoir développer l'offre TGV à Lyon, et notamment au hub de Lyon-Part-Dieu, en offrant aux voyageurs des temps de parcours plus attractifs et un double accès à Paris : Gare de Lyon et gare d'Austerlitz.



**En conclusion, POCL et le projet NFL sont deux projets qui doivent se coordonner sans être conditionnés l'un à l'autre.**

**L'évolution des dessertes des gares lyonnaises via POCL dépendra cependant de l'avancement de ces deux projets.**