Les Scot de l'aire métropolitaine
Lyon - Saint-Etienne

Présentation aux Présidents – 10 mai 2021

Construire une vision partagée d'un Réseau Express Métropolitain

Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne

Plan de la présentation

1. Qu’est-ce qu’un Réseau Express Métropolitain ?

2. Dans quelle mesure le réseau ferré actuel préfigure-t-il un futur REM ?

3. Quels sont les potentiels de déplacements pour un futur REM ?

Les Scot de l'aire métropolitaine
Lyon - Saint-Etienne

Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne

1. Qu'est-ce qu'un REM ?

Munich

Cologne

Proposition de définition (1/2)

→ Un REM est un **réseau structurant de transports en commun** d'une **aire métropolitaine** autour **de lignes de trains.**

→ Éventuellement, ce réseau peut être **complété par des lignes routières « express » performantes**, ou d'autres modes de transport.

→ Un REM vise principalement à assurer **les déplacements contraints (travail, études)**, mais pas uniquement.

Proposition de définition (2/2)

Les points-clefs d'un REM :

- Des **arrêts rapprochés** au sein d'un **réseau maillé**
- Les lignes peuvent être diamétralisées permettant de **traverser le cœur métropolitain** et desservir **plusieurs gares**
- Un service **cadencé** et **fiable** avec une **forte amplitude horaire**
- Une **offre globale et intégrée** (1 plan de réseau, 1 canal d'information, 1 titre de transport)
- Une **forte intermodalité** (correspondances et rabattement faciles)
- Une grande **coopération** des Autorités Organisatrices, s'il n'y a pas d'Autorité Organisatrice unique

➔ ***vers une mobilité « sans couture »*** (« MaaS »)

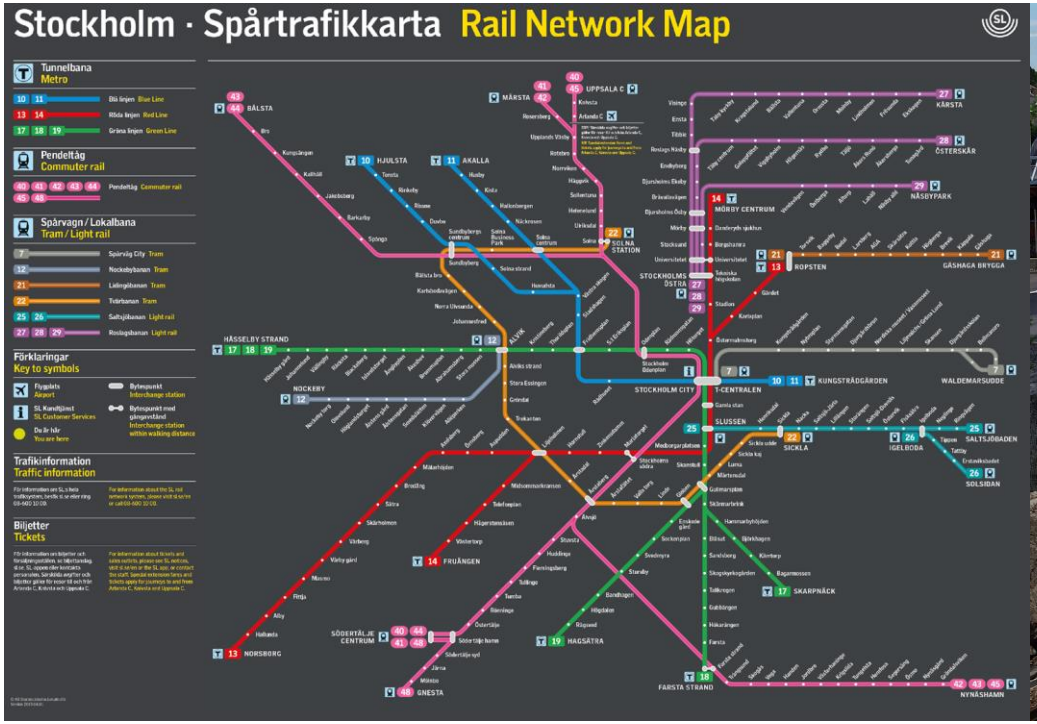
Stockholm : un réseau très unifié, mais diversifié en modes et en gestion

Aire urbaine : 2,3 millions hab. (Eurostat 2018)

→ 1 seule Autorité Organisatrice, 1 tarification totalement intégrée, de nombreux exploitants publics et privés

→ Un RER diamétralisé, intégré à un réseau très maillé et très multimodal

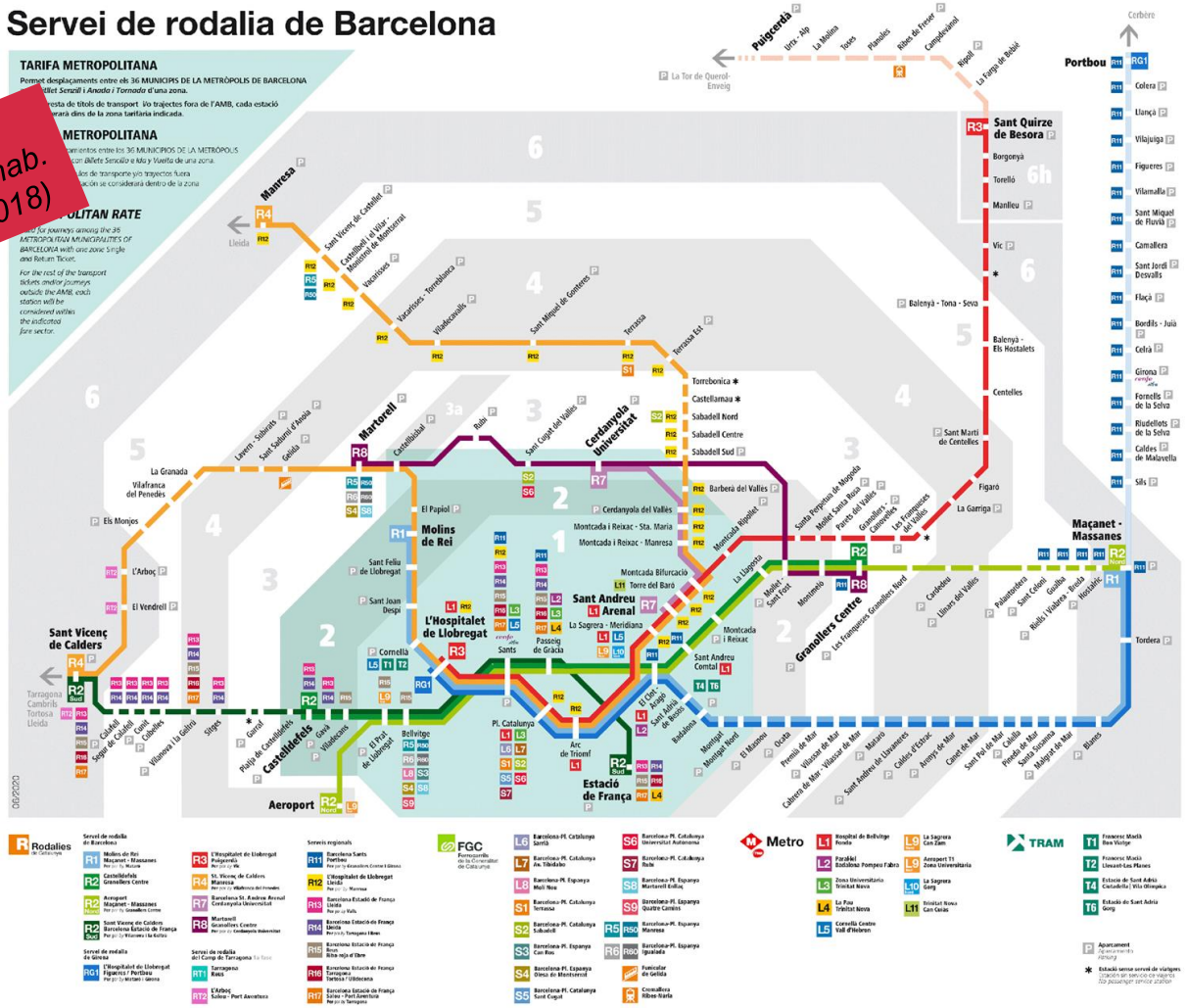
→ Bonne complémentarité entre ferroviaire lourd (RER) et ferroviaire léger (trams express)



Vers un REM dans l'AMELYSE ?

Barcelone : Complémentarité rail + route et lignes ferroviaires mixant RER et TER

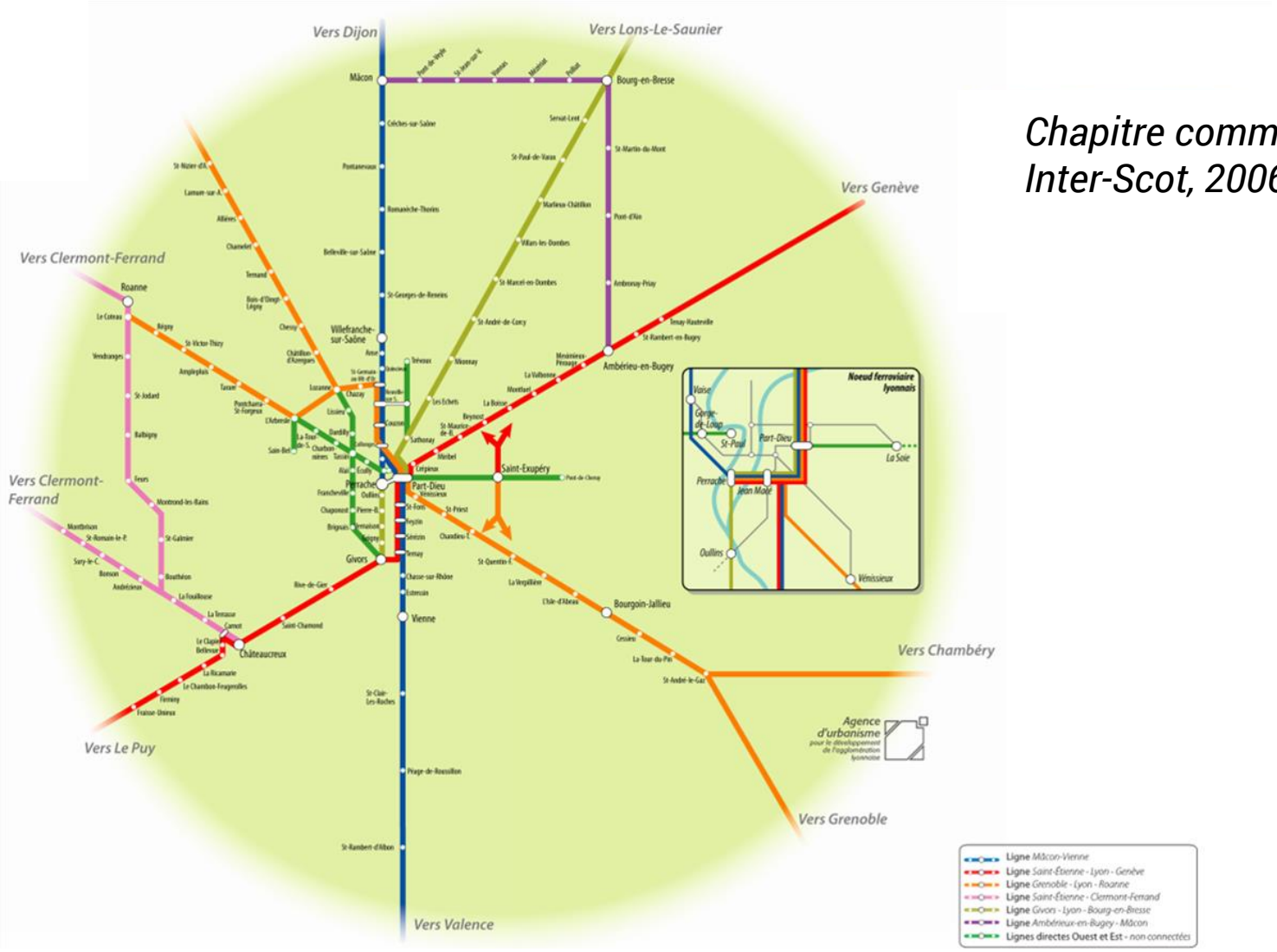
Aire urbaine : 5,0 millions hab. (Eurostat 2018)



- → Un RER avec une organisation en tronc commun central de plusieurs branches périphériques
- → Le RER s'intègre à une offre globale très maillée (métro, tram, funiculaire…)
- → 4 exploitants ferroviaires dont 1 compagnie publique dédiée aux transports régionaux, dépendant de la Généralité
- → Une tarification multimodale zonale concentrique mais aussi alvéolaire avec de nombreuses zones périphériques « de proximité ».

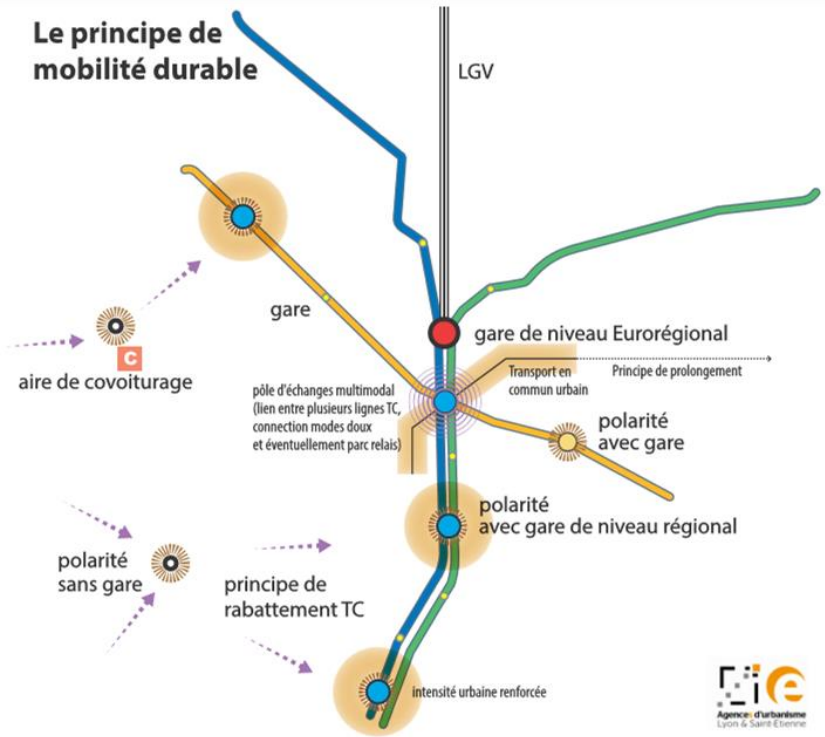
Vers un REM dans l'AMELYSE ?

Les étoiles ferroviaires, réseau armature de l'AMELYSE reconnu par l'inter-Scot



Chapitre commun Inter-Scot, 2006

Les étoiles ferroviaires, colonnes vertébrales du développement territorial



Chapitre commun Inter-Scot, 2013

→ D'après le modèle INSEE OMPHALE, l'aire métropolitaine devrait compter **entre 3,6 et 4 millions d'habitants à l'horizon 2040**, sous réserve d'évolutions non prévues (baisse de la natalité, baisse de l'attractivité…)

→ D'ici 2040, tous les SCoT connaîtraient une hausse de leur population, surtout les SCoT périurbains.

→ **Comment accueillir ces nouveaux habitants ? Comment accompagner les ménages dans leur trajectoire résidentielle ?**

→ **Quelles mesures pour que le REM soit le plus possible au service du modèle de développement multipolaire ? Quelles seraient les conséquences d'une absence (ou d'une lenteur) de réalisation du REM ?**

Les Scot de l'aire métropolitaine
Lyon - Saint-Etienne

Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne

2. Dans quelle mesure le réseau ferré actuel préfigure-t-il un futur REM ?

Fiabilité, cadencement, compétitivité : 3 enjeux forts pour les dessertes REM

→ La priorité est de garantir la fiabilité des horaires

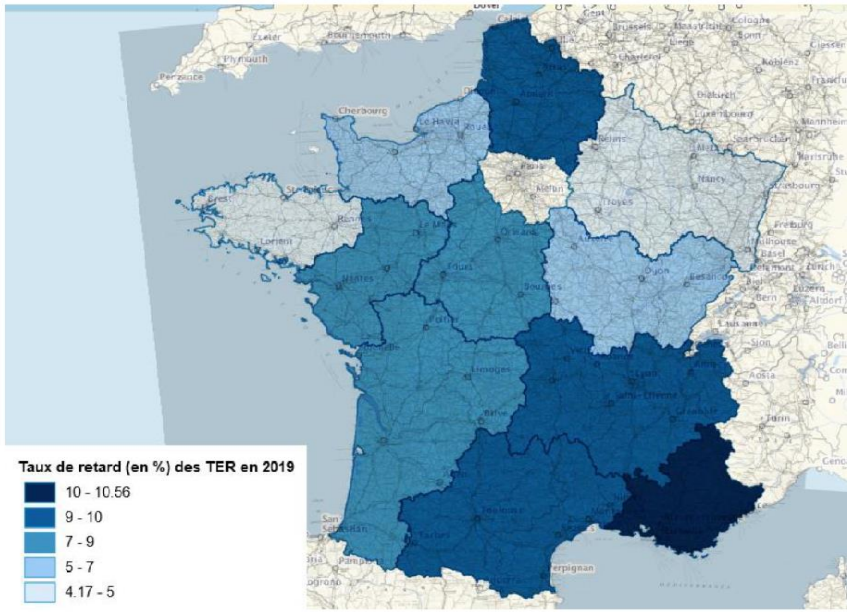
Enjeu dans le contexte de la complexité du NFL, et du rattrapage en cours de mise à niveau des infrastructures

→ Améliorer le niveau de cadencement (souvent 30 min en pointe actuellement)

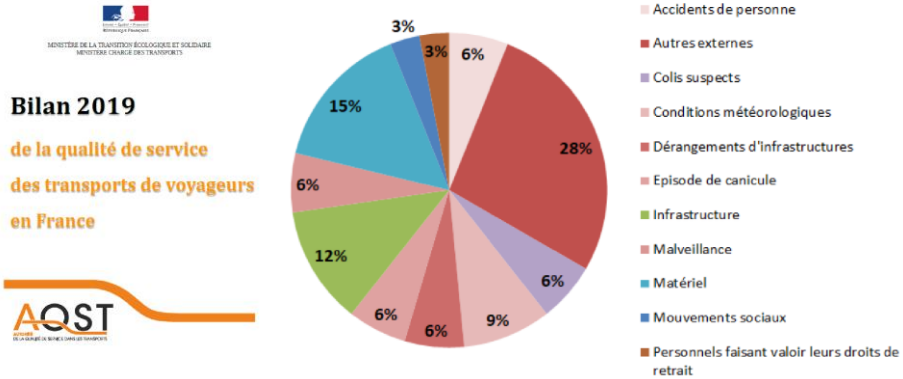
Logique REM = « prochain train pour … dans … min »

→ Augmenter l'amplitude horaire

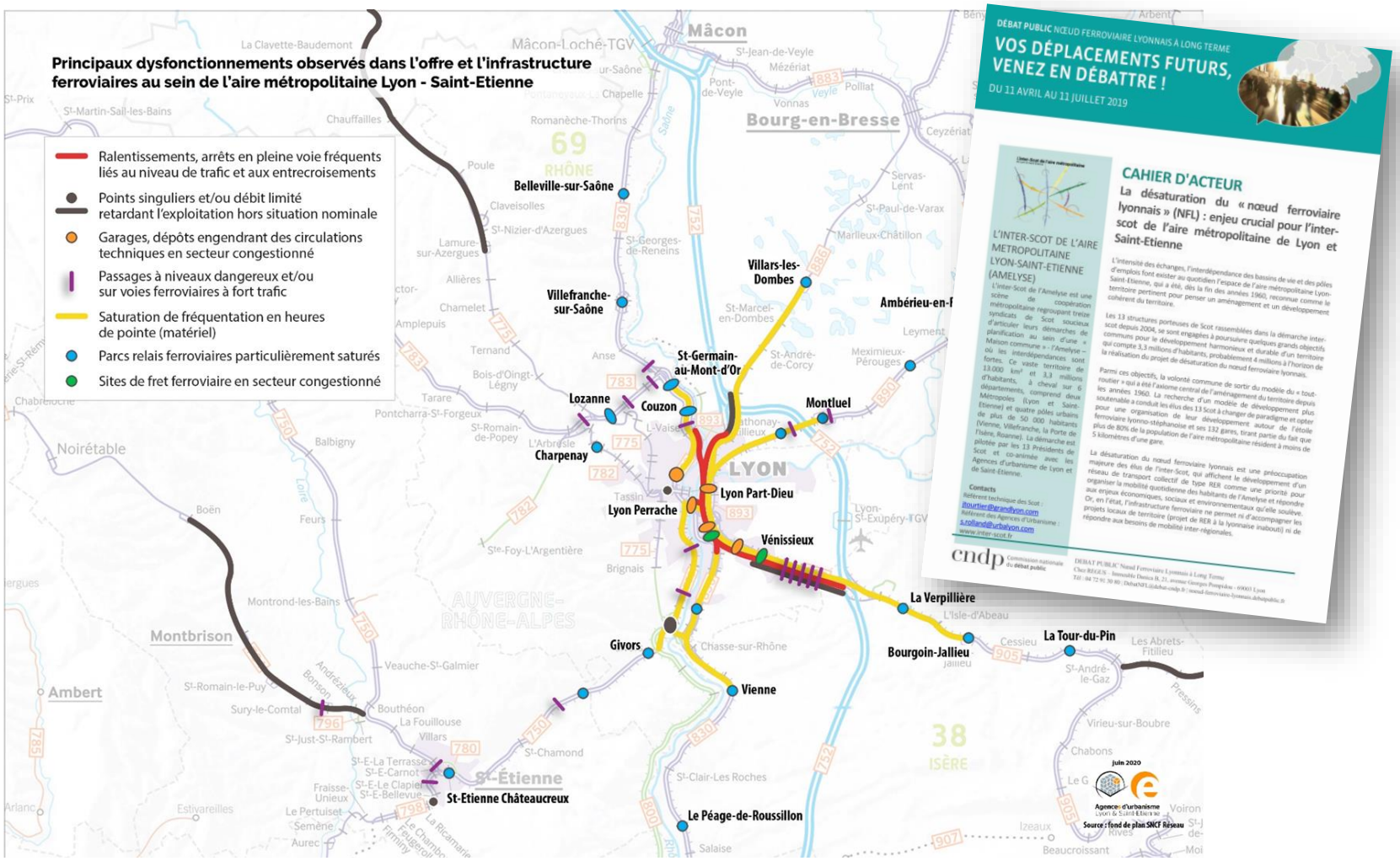
Être compétitif face à la voiture



NB : la carte n'inclut ni l'Ile-de-France ni la Corse où ne circulent pas de TER



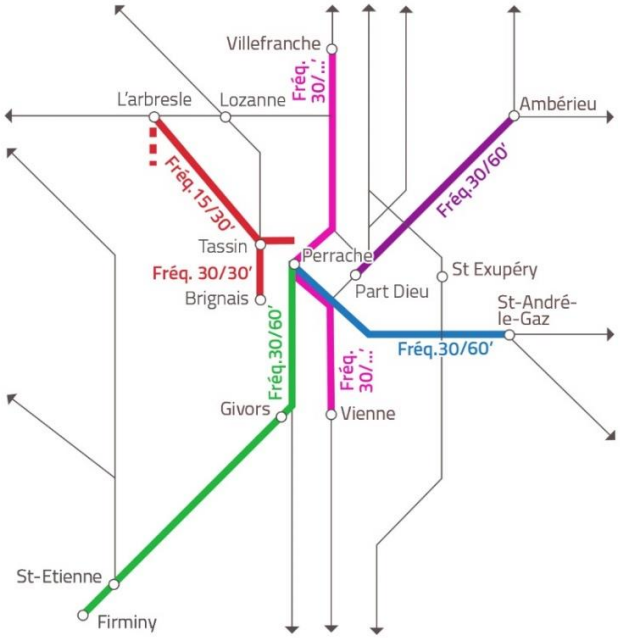
L'important développement d'offre a globalement atteint les limites des infrastructures du NFL



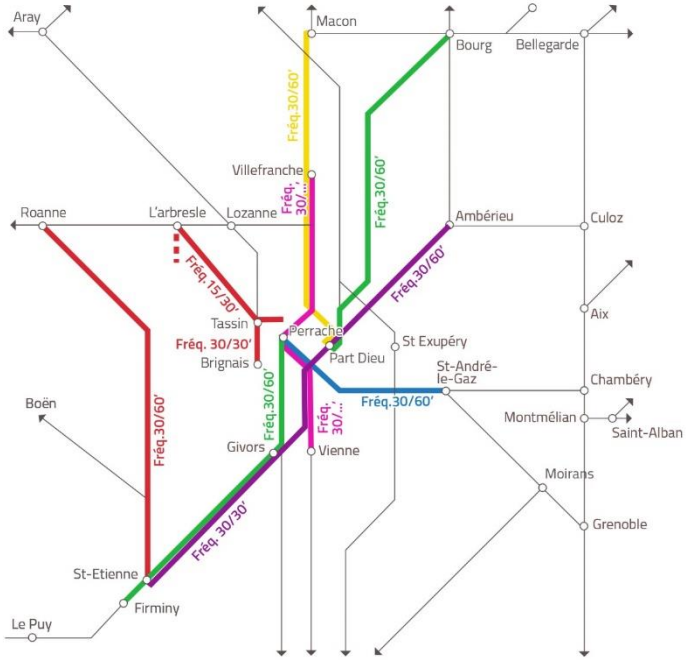
Vers un REM dans AMELYSE ?

REM, TER : la question de l'envergure territoriale et de la vitesse

Un « pré-REM » basé sur les <u>liaisons TER « périurbaines »</u> cadencées à 30 min maxi



Un « pré-REM » basé sur <u>toutes les liaisons TER</u> cadencées à 30 min maxi



Actuellement, combinaison de 2 échelles :

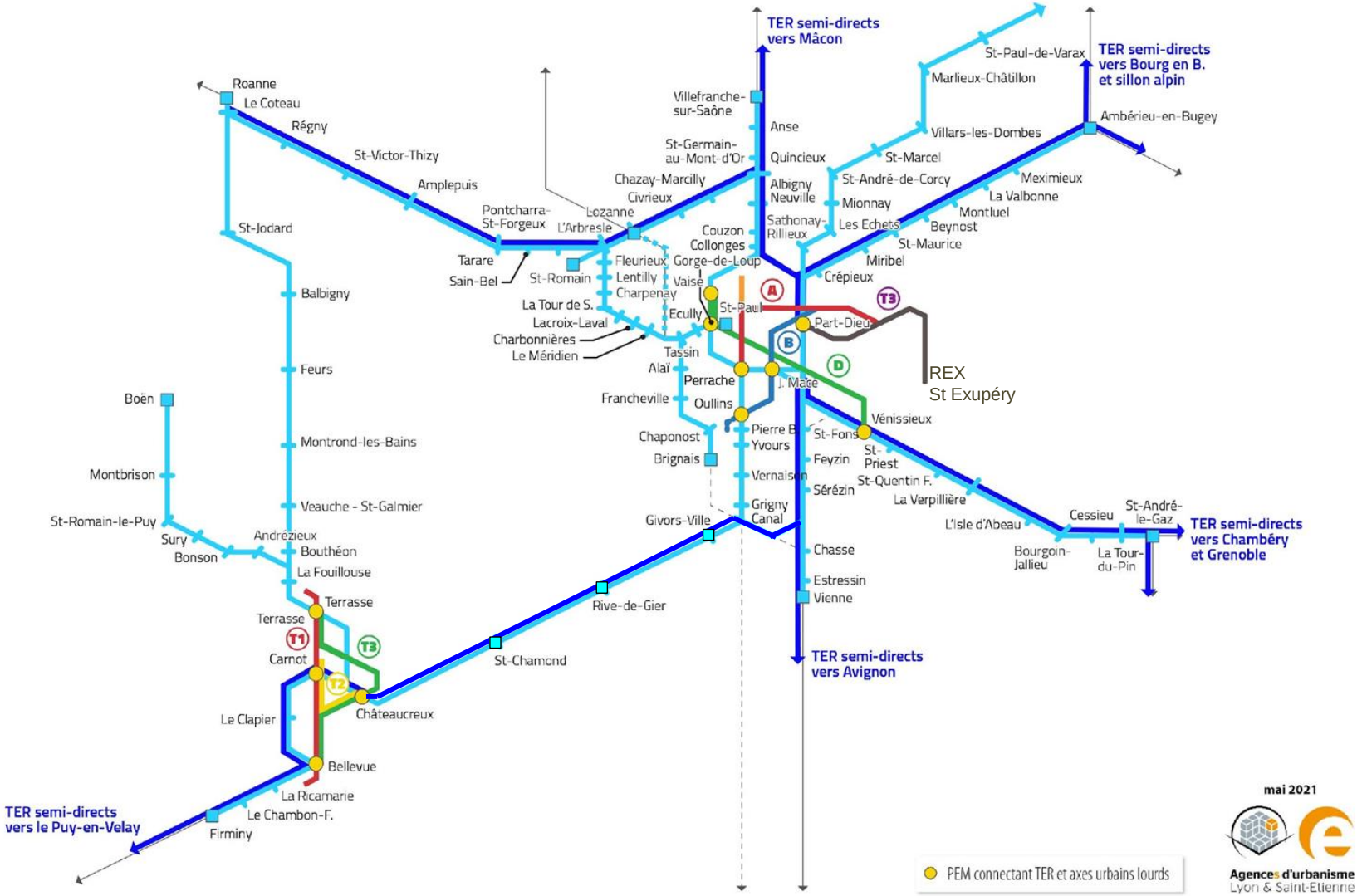
- **Desserte TER périurbaine (« pré-REM »), centrée sur Perrache**
- **Desserte TER semi-directe, centrée sur Part-Dieu**

Les Scot de l'aire métropolitaine
Lyon - Saint-Etienne

Le réseau AMELYSE actuel

Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne

Réseau de transport d'intérêt métropolitain



mai 2021

Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne

Villefranche – Lyon – Vienne : une diamétralisation attractive et cadencée… mais limitée aux heures de pointe

Points forts :

→ Diamétralisation à travers Lyon, desservie en 3 points très complémentaires : Vaise, Perrache, J. Macé

→ Cadencement aux 30 min en pointe

Points d'attention :

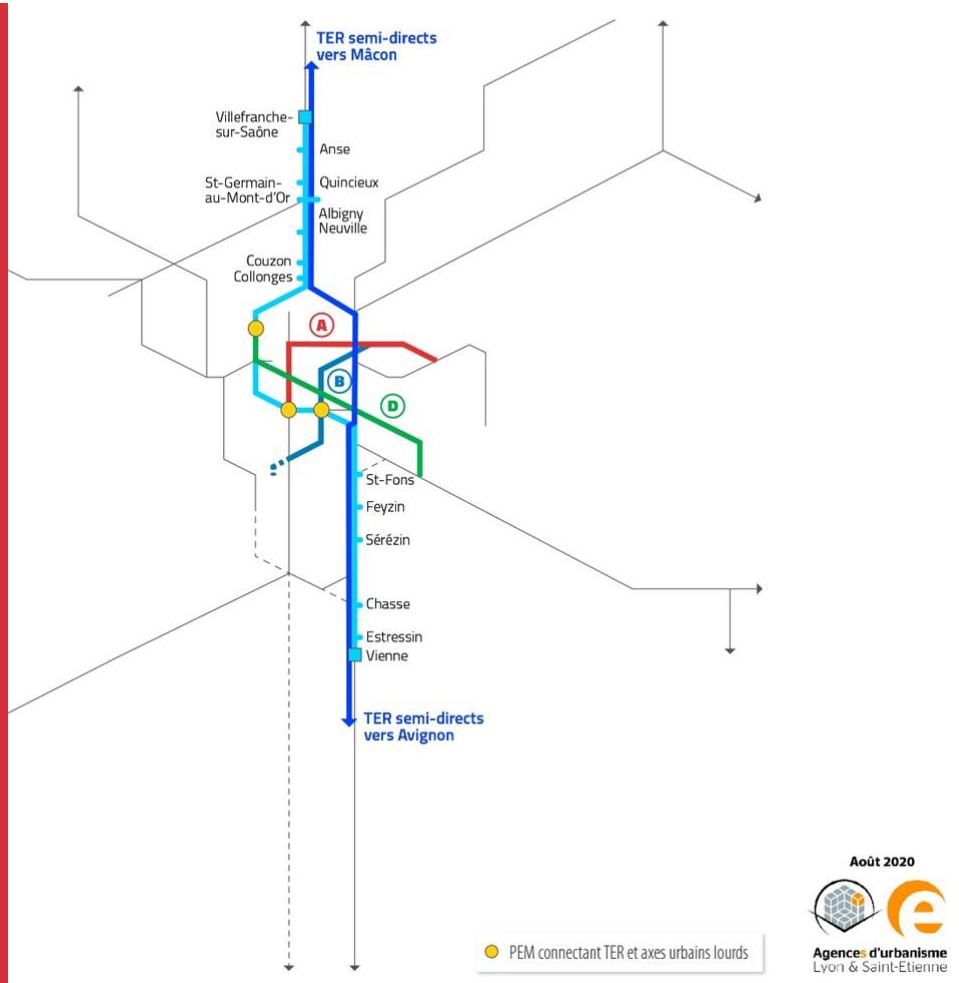
→ Pas de cadencement hors pointe

→ Service et maillage illustrant l'orientation nord-sud des réseaux, et la faiblesse des ouvertures est-ouest dans l'aire urbaine

Points de réflexion :

→ Desserte de Belleville, voire sud de Vienne et/ou sud de Givors (dans l'aire urbaine de Vienne) ?

→ La gare de St Fons apparait comme une « rotule » intéressante dans la perspective de développements d'axes est-ouest



St André le Gaz – Bourgoin – Lyon : maillage favorable, exploitation fragile

Points forts :

→ Desserte successive de Vénissieux, J. Macé, Perrache : bonne complémentarité

→ Cadencement 30 min en pointe, 60 min en journée

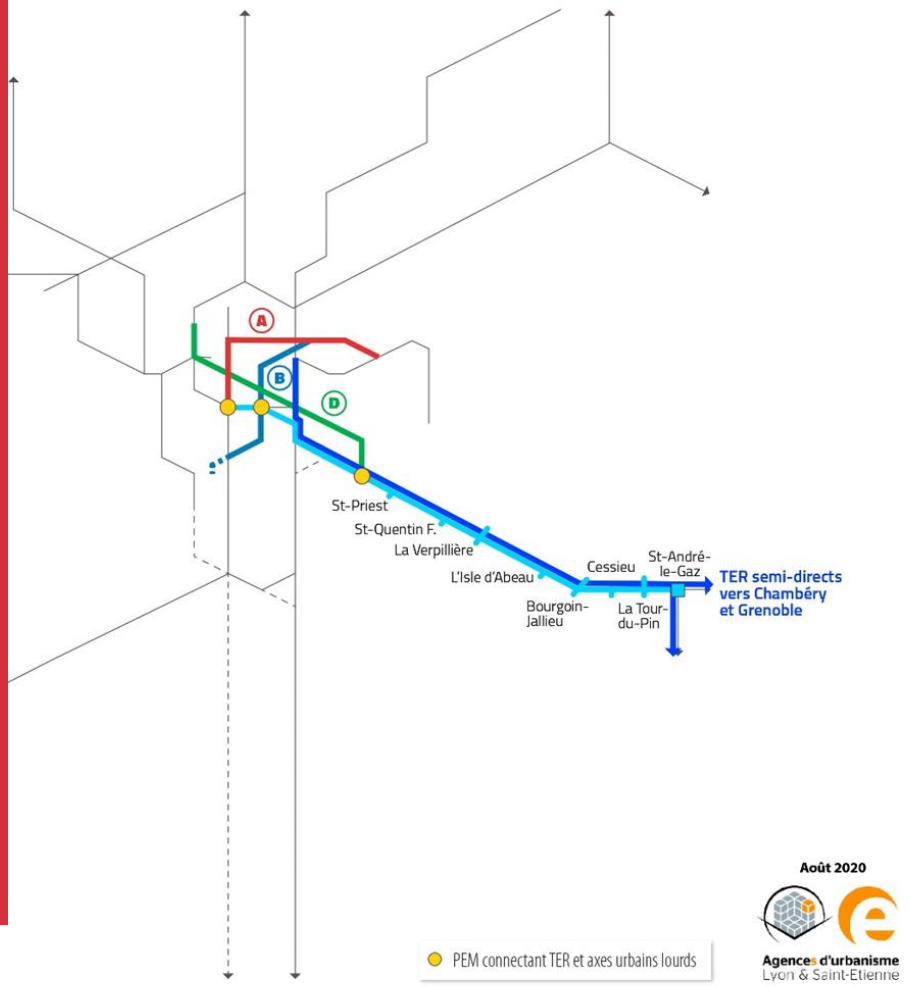
Points d'attention :

→ Service TER très affecté par la saturation des voies entre Guillotière et Grenay (TGV + fret)

Points de réflexion :

→ « contre-pointe » à ne pas négliger, pour accès aux zones d'emplois Est lyonnais / Nord Isère

→ Les gares de St Priest ou Vénissieux apparaissent comme des « rotules » intéressantes dans la perspective de développements ouvrant vers le sud-est et le sud lyonnais



St Etienne – Lyon – Ambérieu : une diamétralisation technique et partielle

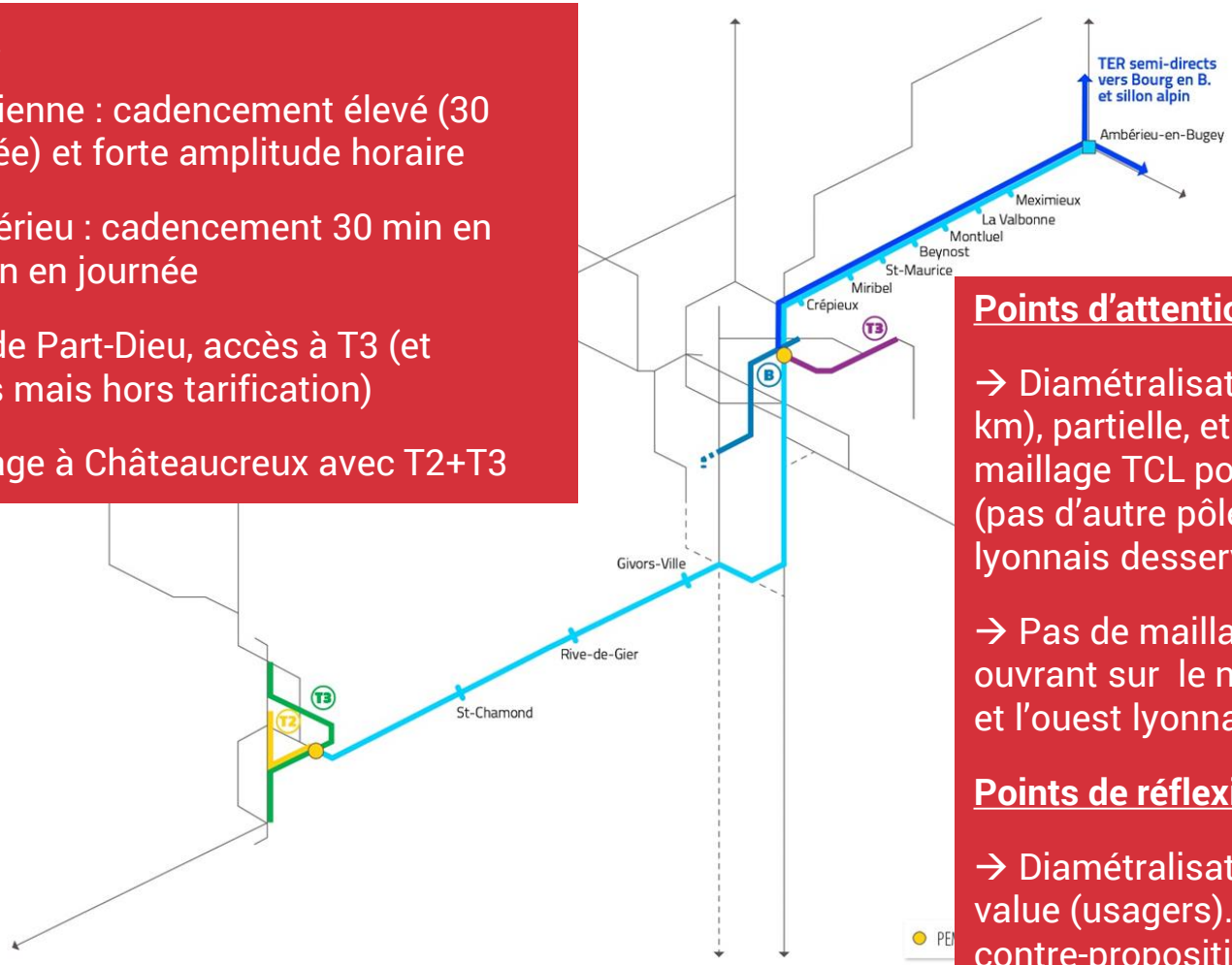
Points forts :

→ Côté St-Etienne : cadencement élevé (30 min en journée) et forte amplitude horaire

→ Côté Ambérieu : cadencement 30 min en pointe, 60 min en journée

→ Desserte de Part-Dieu, accès à T3 (et RhônExpress mais hors tarification)

→ Bon maillage à Châteaucreux avec T2+T3



Points d'attention :

→ Diamétralisation longue (110 km), partielle, et sans intérêt de maillage TCL pour les usagers (pas d'autre pôle d'échanges lyonnais desservi)

→ Pas de maillage performant ouvrant sur le nord, le sud-est et l'ouest lyonnais

Points de réflexion :

→ Diamétralisation sans plus-value (usagers)… mais sans contre-proposition ?

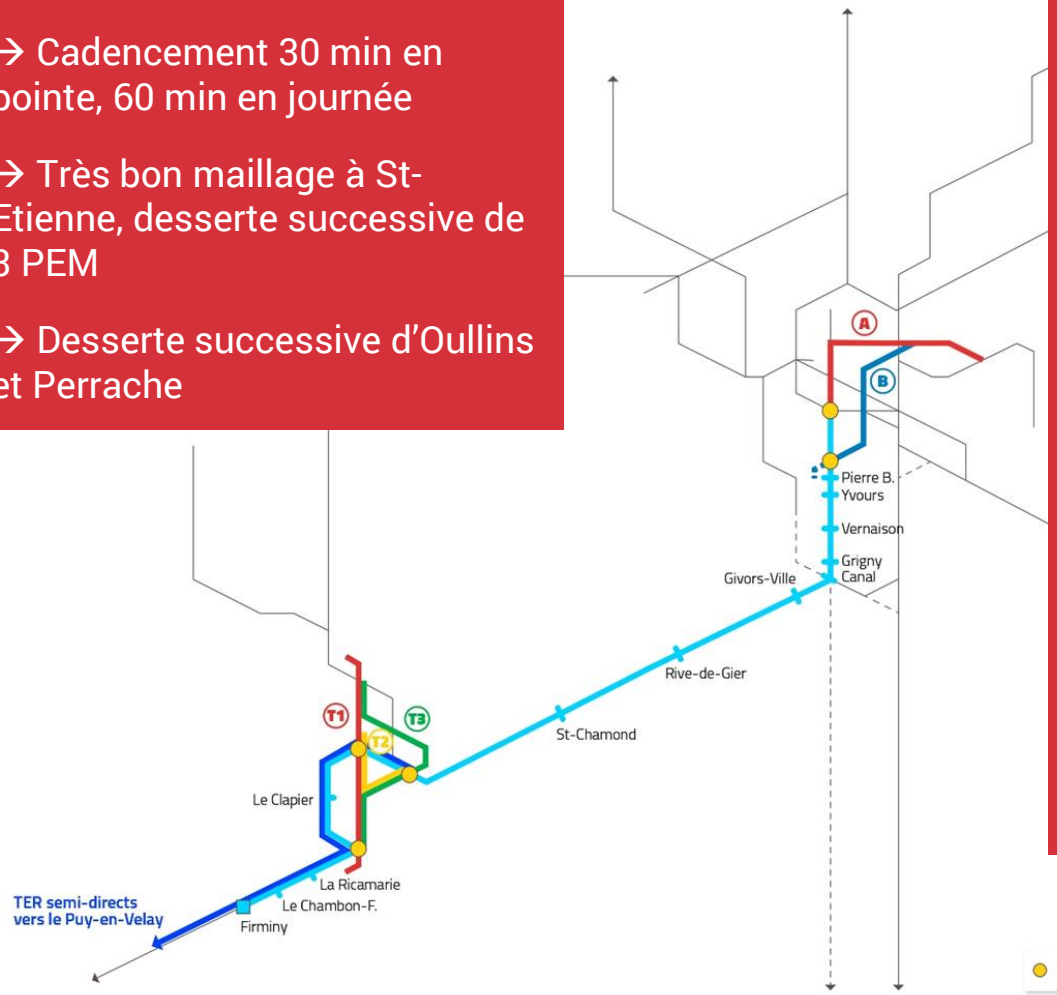
Firminy – St Etienne – Lyon : double diamétralisation, desserte très fine

Points forts :

→ Cadencement 30 min en pointe, 60 min en journée

→ Très bon maillage à St-Etienne, desserte successive de 3 PEM

→ Desserte successive d'Oullins et Perrache



Points d'attention :

→ Diamétralisation / fusion de dessertes de l'Ondaine (7 arrêts en 15 km), du Gier, et de la RD du Rhône (8 arrêts en 22km)

→ Pas de correspondance performante vers le nord, le sud-est et l'ouest lyonnais : faible complémentarité avec les TER Châteaucreux – Part-Dieu

Points de réflexion :

→ Réfléchir à une desserte omnibus de la RD du Rhône par création de liaisons ferroviaires Condrieu – Lyon, pouvant décharger en partie la gare de Vienne ?

Ouest lyonnais :
2 branches performantes mais isolées

Points forts :

→ St Paul – l'Arbresle, meilleur cadencement de l'AMELYSE (15 min en pointe) ; et 30 min en journée pour Sain-Bel et Brignais

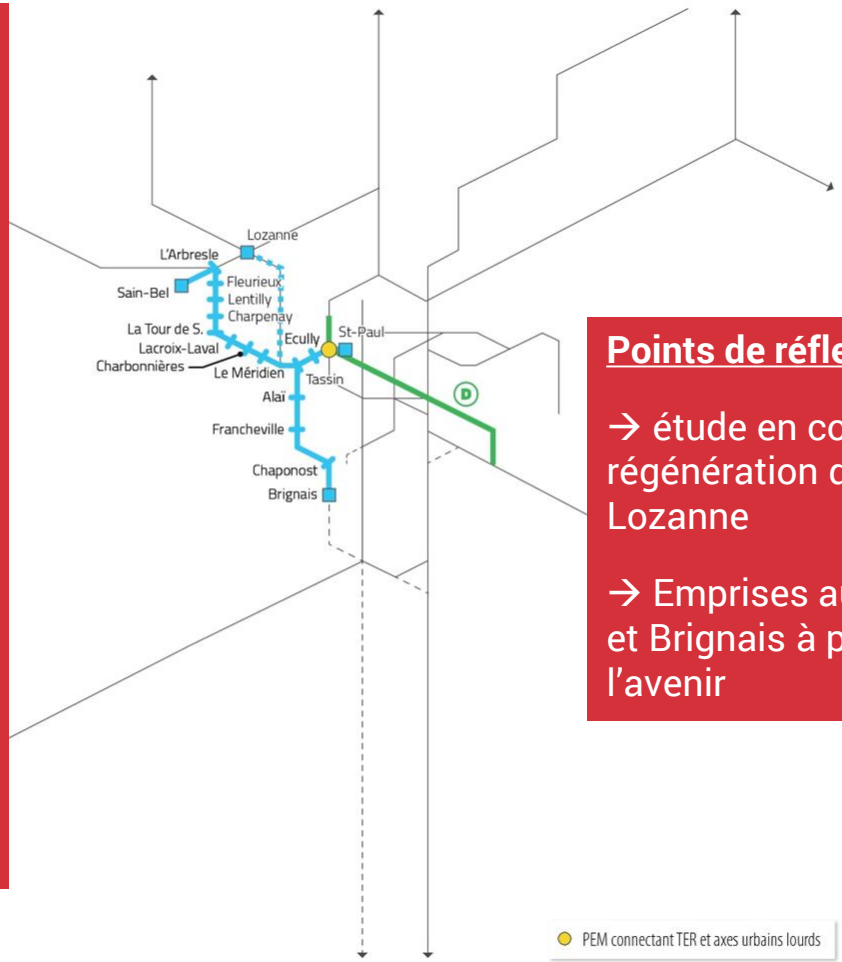
→ Connexion efficace à Gorge de Loup

Points d'attention :

→ Branche Lozanne plus desservie en direct depuis 2012

→ St Paul, terminus trop isolé du réseau structurant TCL

→ Desserte isolée, tant du reste TER que des lignes fortes TCL et RhônExpress (pas de correspondances performantes vers Est, Nord, Sud lyonnais)



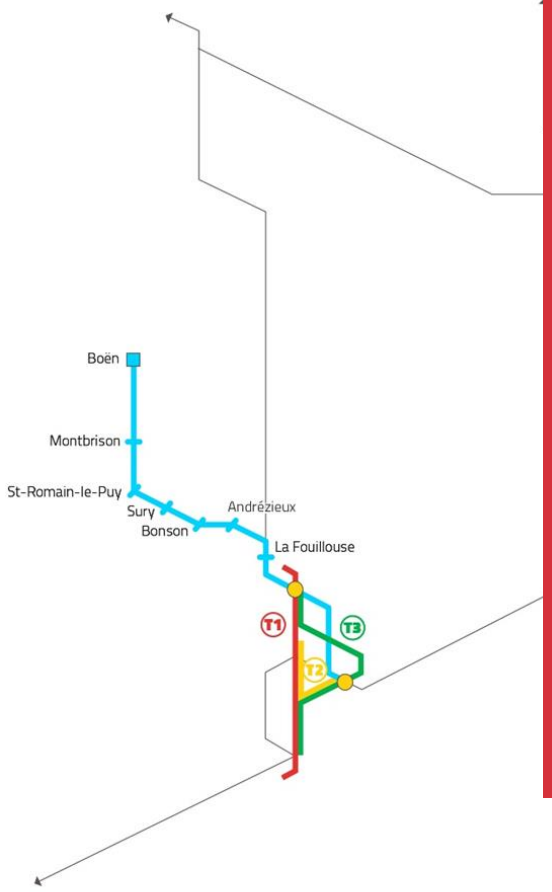
Points de réflexion :

→ étude en cours sur la régénération de la branche de Lozanne

→ Emprises au-delà de Sain-Bel et Brignais à préserver pour l'avenir

Nov. 2020

Boën – Montbrison – St Etienne : Une ligne à transfigurer



Points forts :

→ 1 axe avec une demande « latente » : 15 000 navetteurs Loire Forez vers SEM ; 700 usagers TER / jour

→ 2 points complémentaires de desserte de St-Etienne : Terrasse et Châteaucreux

→ Section Boën Montbrison récemment régénérée

Points d'attention :

→ Exploitation quotidienne dégradée et partiellement routière

→ Section Montbrison – St Just encore en block manuel et manquant de points de croisement

Points de réflexion :

→ Opportunité d'1 démarche intégrée urbanisme / mobilité (Gouyonnière, SCOT, PLUi…)

PEM connectant TER et axes urbains lourds

Roanne – Feurs – St Etienne : Une ligne « sans problème » ?

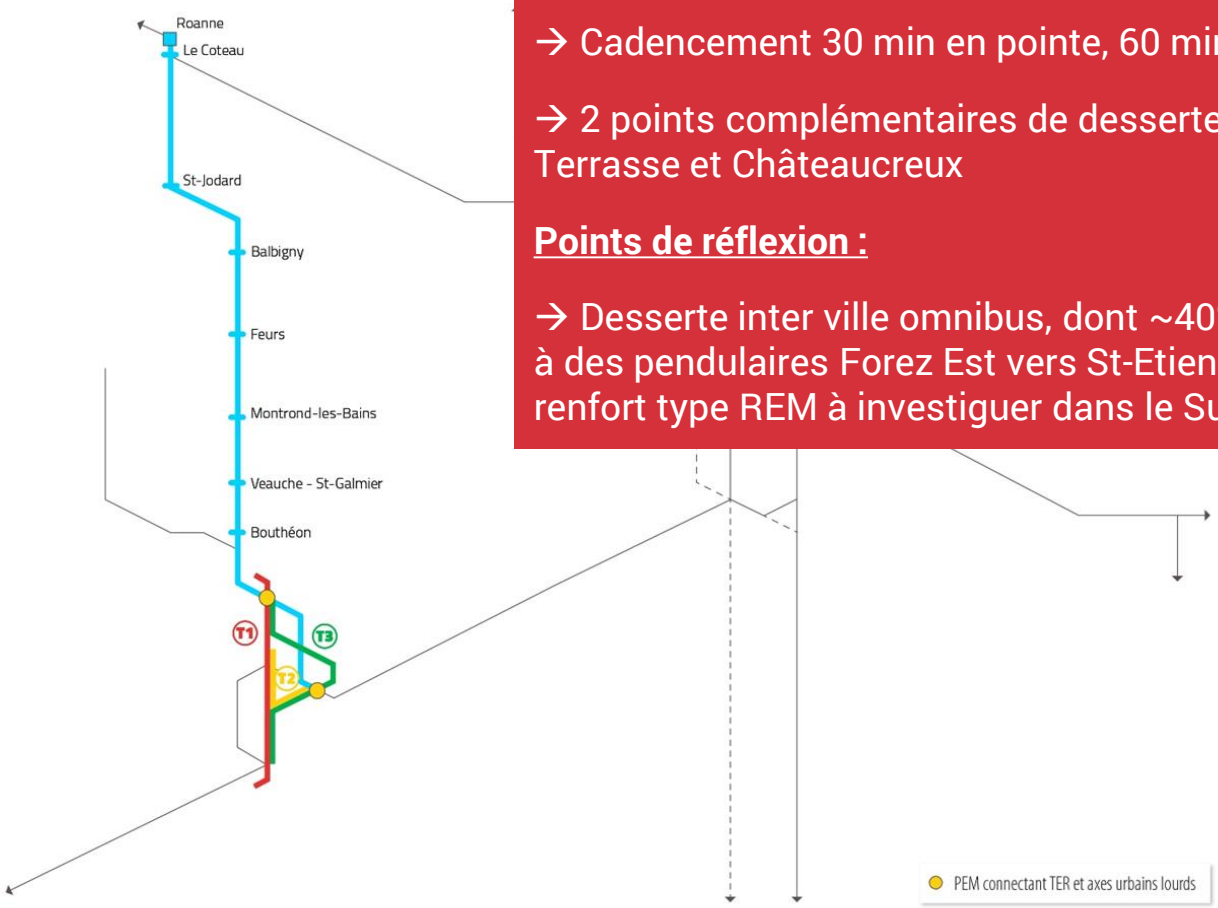
Points forts :

→ Cadencement 30 min en pointe, 60 min en journée

→ 2 points complémentaires de desserte de St-Etienne : Terrasse et Châteaucreux

Points de réflexion :

→ Desserte inter ville omnibus, dont ~40% du trafic est lié à des pendulaires Forez Est vers St-Etienne. Potentiel de renfort type REM à investiguer dans le Sud plaine.



Août 2020

Bourg – Villars les Dombes – Lyon : Une ligne à mieux mailler

Points forts :

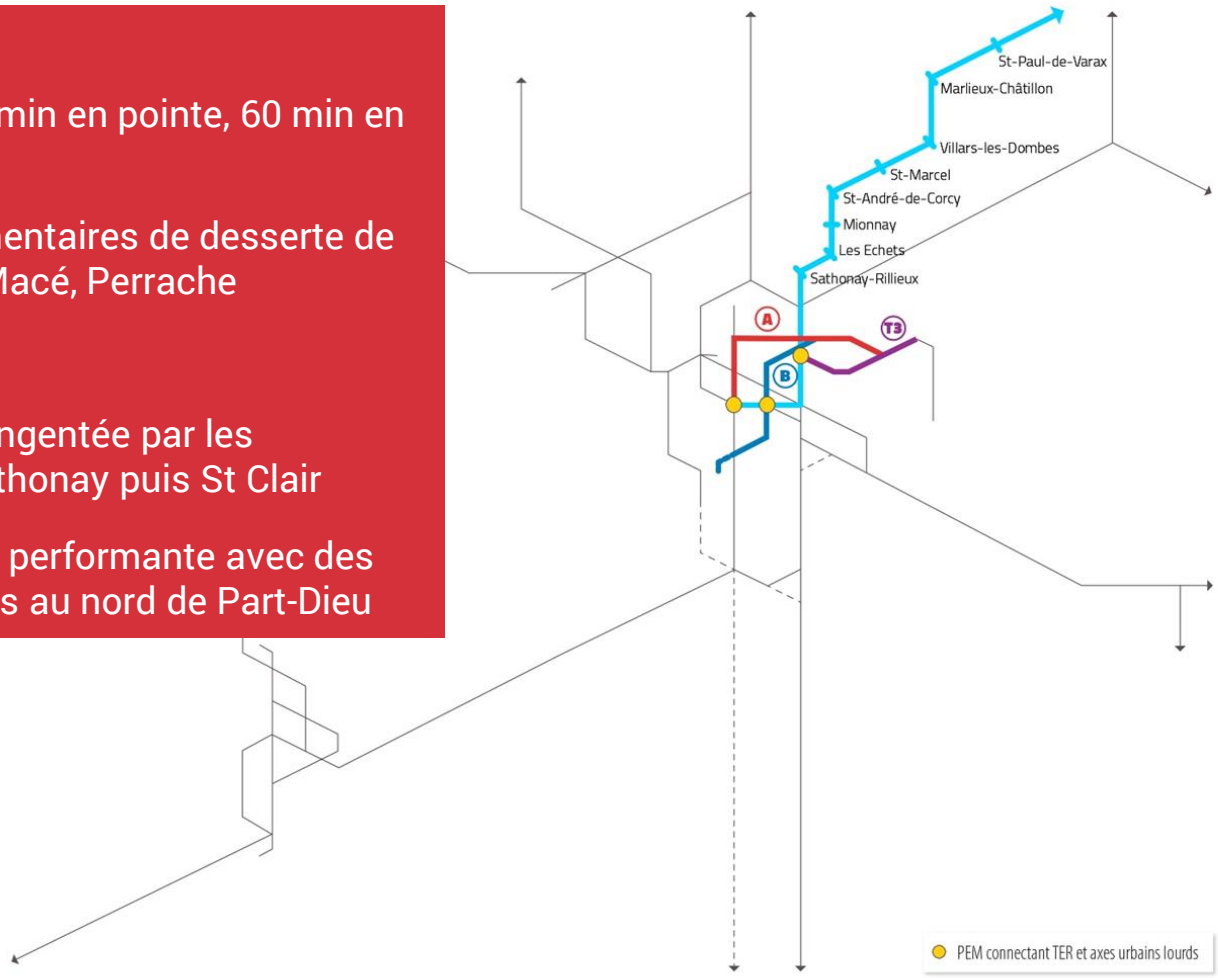
→ Cadencement 30 min en pointe, 60 min en journée

→ 3 points complémentaires de desserte de Lyon : Part-Dieu, J. Macé, Perrache

Points d'attention :

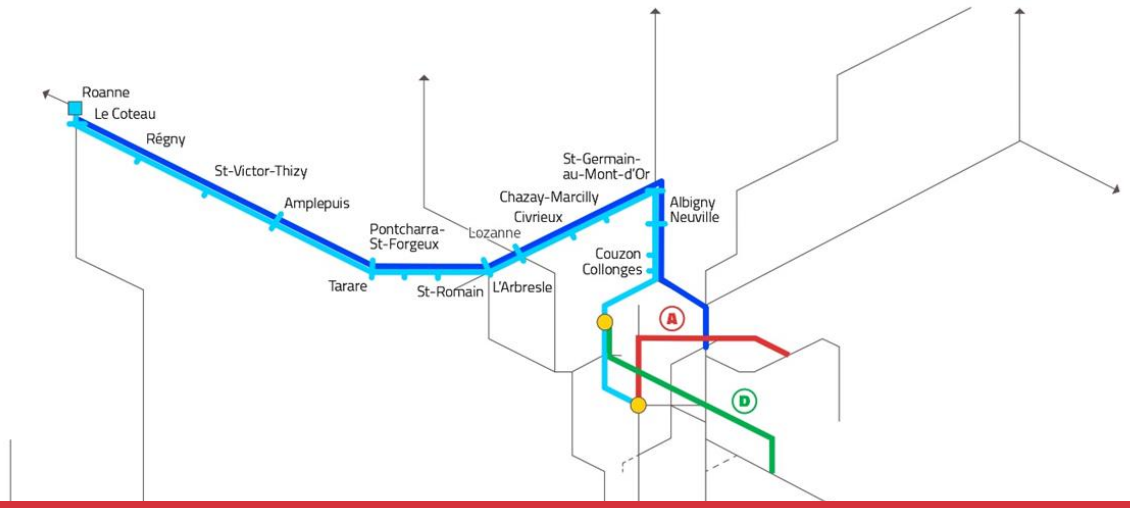
→ Exploitation contingentée par les « entonnoirs » de Sathonay puis St Clair

→ Pas de connexion performante avec des lignes fortes urbaines au nord de Part-Dieu



Août 2020

Roanne – Tarare – Lyon :
Une ligne hybride, en limite de REM



Points forts :

→ 2 points complémentaires de desserte de Lyon : Vaise et Perrache

Points d'attention :

→ Ligne longue (85 km), desservie par trains omnibus et semi-directs, avec des terminus lyonnais différenciés

→ Ligne à profil difficile entre Tarare et Régny

→ Pas de correspondance performante vers l'ouest lyonnais (ni vers l'est et le sud)

Points de réflexion :

→ Potentiel de renfort type REM à investiguer entre Lyon et Tarare (et/ou Azergues ?)

Un « pré-REM » dans l'AMELYSE ?

Issus de la dynamique partenariale REAL

Les points forts du réseau actuel

- Amélioration du cadencement
- Fréquence actuelle : 30 min en pointe / 60 min en creux
- Une rationalisation et une amélioration des matériels roulants bien avancées
- Plusieurs pôles d'échanges entre TER et réseaux urbains au cœur de Lyon et St-Etienne
- 1 support unique (OùRA), 1 gamme d'abonnements zonaux (T-Libr)

Les points faibles du réseau actuel

- Saturation des voies du NFL (St Clair – Guillotière – Grenay)
- Exploitation dégradée sur certaines lignes TER
- Maillage perfectible avec les autres lignes de transports en commun
- Peu de lignes « diamétralisées » à travers Lyon
- Information voyageurs encore très fragmentée (plans, horaires, canaux d'info…)
- Pas de titre unitaire ou journée ; pas de tarification unique

Des rabattements en voiture sur les gares souvent massifs

Méthode utilisée : Travaux du SMT-AML restitués dans les cahiers de bassin du P.A.I.

- Les rabattements pendulaires en voiture sont massifs vers les gares des 4 aires urbaines de l'AMELYSE
  40% des gares sont majoritairement rejointes en voiture
- Le niveau de service TER augmente la pression en stationnement (trains semi-directs, cadencement élevé…)
- Les aires de chalandise d'accès en voiture de certaines gares sont très vastes, et sans réelles alternatives d'accès aux gares

➔ **La gestion foncière des P+R de gare, leur densification verticale et/ou la critérisation de leur accès demeurent des questions ouvertes dont l'enjeu est fort.**

Les points d'amélioration à court terme pour une offre de type « Réseau Express Métropolitain »

- Plan du réseau global (TER, REM, bus…)
- Information unifiée multi support et en temps réel
- Développements de T-Libr
- Communication pour mieux faire connaître le réseau

Des actions portées par le SMT-AML

- Fiabilisation des offres ferroviaires

  32 opérations menées d'ici 2025 (voie L à Part Dieu, renforcements d'alimentation électrique, 3e voie à quai à Rive-de-Gier…)

Des actions en cours par SNCF Réseau, avec importants cofinancements

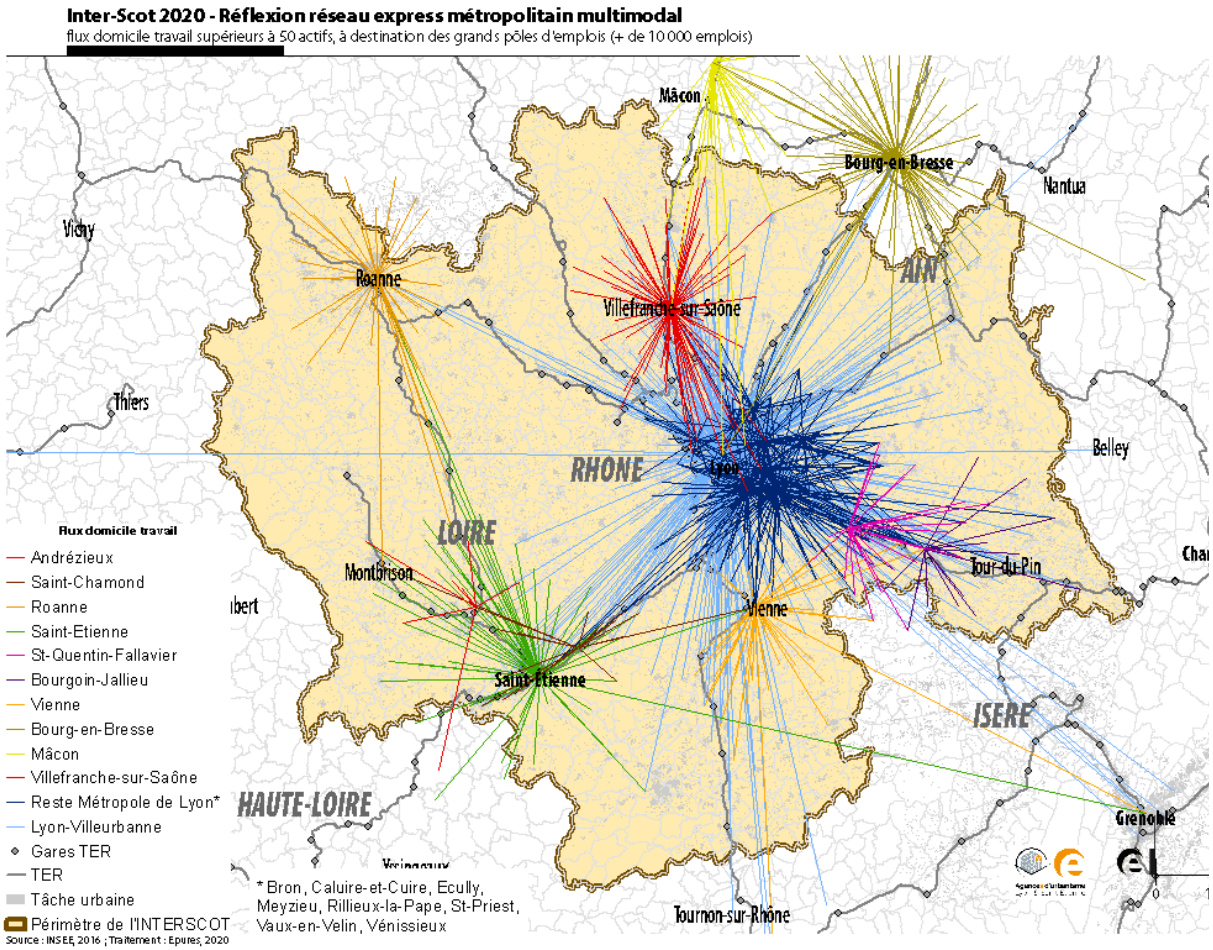
- Facilitation du rabattement pour tous les modes (TC, vélos…) en optimisant le rabattement en voiture particulière.

Les Scot de l'aire métropolitaine
Lyon - Saint-Etienne

Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne

3. Quels sont les potentiels de déplacements pour un futur REM ?

Un constat : au moins 2 échelles de rayonnement de l'emploi



- Chaque pôle d'emploi principal (> 10 000 emplois) a une aire d'influence d'abord « locale » (mais souvent plus large que celle de leur EPCI)
- Mais Lyon et Villeurbanne attirent aussi des salariés sur des distances domicile – travail très supérieures

➔ **Besoin de bien articuler TER et REM entre eux (et avec les lignes fortes urbaines), pour être attractif aux 2 échelles**

Quels sont les potentiels de demande ?

Méthode utilisée : Caractérisation des déplacements pendulaires métropolitains , vers les centralités urbaines et les polarités d'emploi

Cibles prioritaires d'un REM

→ Les bassins d'emploi des cœurs métropolitains (distances « moyennes »), où le rôle des TC est déjà majeur (Lyon) ou encore contenu (St Etienne), mais qui **devra être renforcé, apparaissant comme cible principale d'un « REM »**

Cibles complémentaires d'un REM

→ Les pôles d'emploi locaux (distances « courtes »), majoritaires, très dépendants de la voiture : **le REM peut être attractif pour accéder aux villes moyennes et zones d'emploi proches des gares**

Cibles à traiter en TER

→ Les flux « inter-villes régionales » (distances « longues ») peu nombreux mais réels, déjà très captés par les TC : le ferroviaire doit y conforter son rôle, mais avec **des enjeux différents (fréquence moindre, vitesse + élevée, confort…)** : du TER plutôt que du REM ?

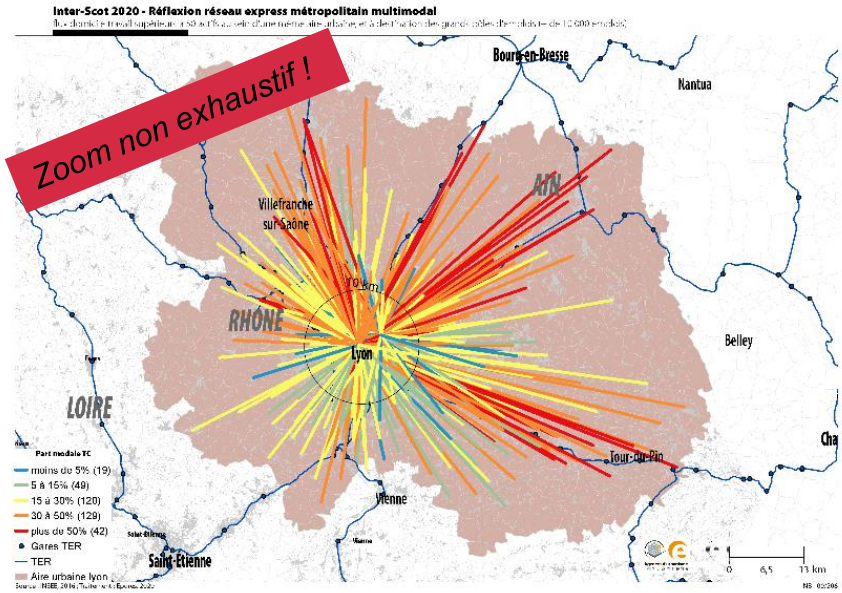
Exemples-types des potentiels de demande

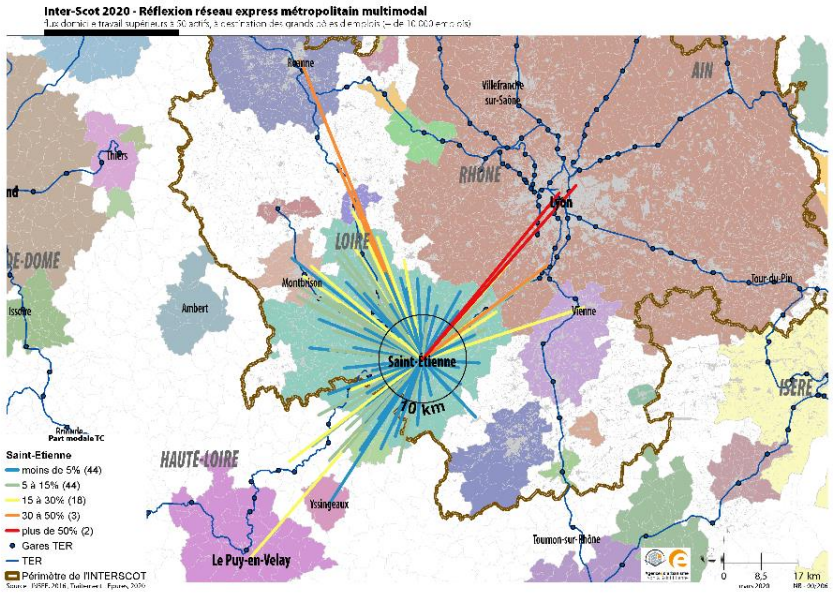
Méthode utilisée : Caractérisation des déplacements pendulaires métropolitains , vers les centralités urbaines et les polarités d'emploi

Lyon-Villeurbanne, pôle d'emploi de cœur métropolitain, où un niveau de service REM confortera une part modale TC déjà forte

Cibles prioritaires d'un REM

Saint-Etienne, bassin d'emploi de cœur métropolitain avec une nette marge de progression pour un REM



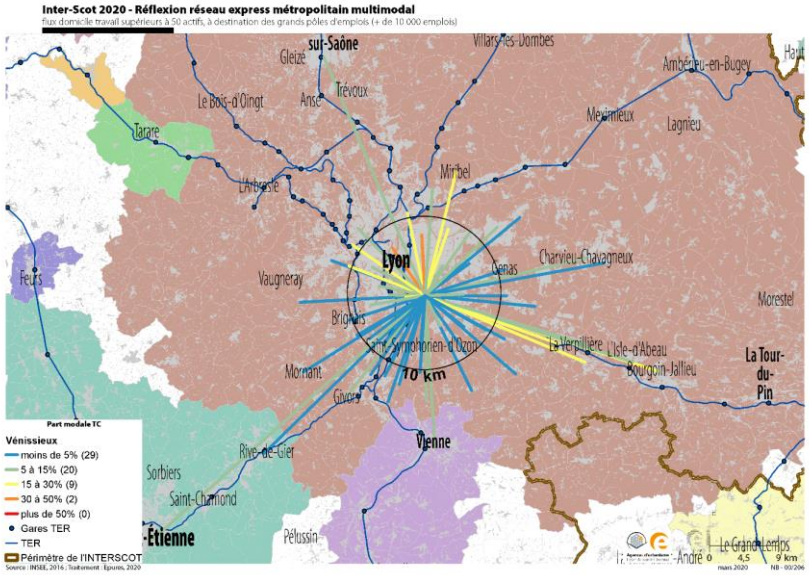


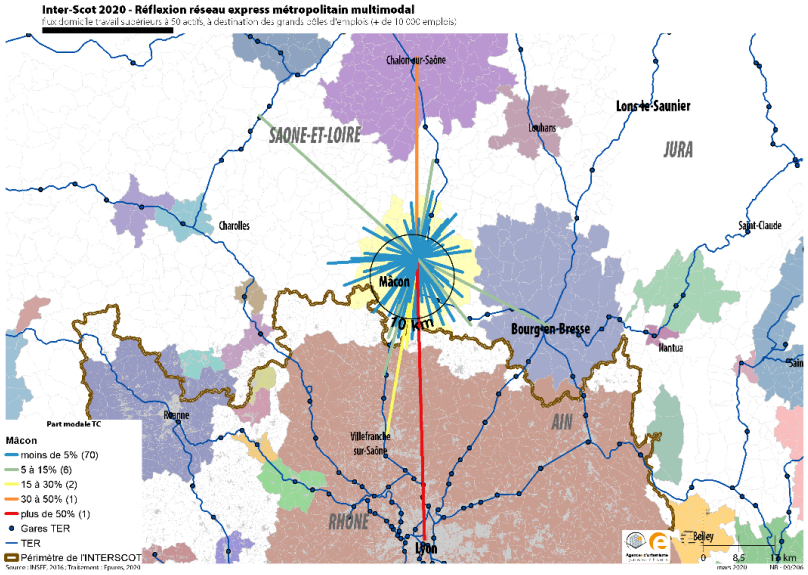
Exemples-types des potentiels de demande

Méthode utilisée : Caractérisation des déplacements pendulaires métropolitains , vers les centralités urbaines et les polarités d'emploi

Cibles complémentaires d'un REM

Vénissieux, exemple d'un pôle d'emploi local où le REM pourrait modérer le rôle pendulaire de la voiture



Cibles à traiter en TER

Mâcon, exemple d'une ville moyenne, au bassin d'emploi local, où le rôle du ferroviaire est restreint à « l'inter-villes »