

Comité de pilotage élargi du 03 février 2026

Note d'accompagnement du support de présentation

Cette note a pour objectif d'accompagner la présentation du comité de pilotage (COPIL) élargi du 03 février 2026, à la suite de sa présentation en comité technique (COTECH) partenarial le 23 janvier 2026. Elle vise à apporter des éléments permettant d'accompagner la consultation du support ou des éléments de réponses aux questions posées en séance.

Le comité de pilotage élargi aura pour objet la présentation du contenu du dossier de demande de statut, que les AOM financeurs de la démarche de préfiguration (Région Auvergne Rhône-Alpes, Métropole de Lyon et SYTRAL Mobilités) entendent déposer au ministre des Transports durant le courant du mois de février.

La présentation s'articule autour de différents chapitres du dossier de demande de statut que sont :

- Le schéma d'ensemble ;
- Le plan de financement ;
- Le schéma de gouvernance ;
- La poursuite de la démarche de préfiguration du SERM lyonnais.

Schéma d'ensemble

La première partie de la présentation expose (slides 5 à 15) les principes du schéma d'offres tel qu'il est détaillé dans le dossier de demande de statut. Il s'agit d'une ambition :

- **Multimodale** : ferroviaire, car express, réseau cyclable structurants, covoiturage à haut niveau de service ;
- **Phasée** : permettant l'optimisation des déploiements - entre bénéfices rapides pour les territoires et projets d'infrastructures plus lourds. Trois horizons sont dès lors définis : le court terme (jusqu'en 2030), le moyen terme (2030-2040) et le long terme (2040-2050).

A cet effet, les slides 9 à 11 synthétisent l'ensemble des projets et renforts envisagés par mode aux trois horizons.

Nb : l'échelle territoriale du SERM lyonnais ne permet pas une représentation cartographique exhaustive et permettant l'identification de l'ensemble des lignes et pôles d'échanges existants ou en projet par mode, y compris lorsqu'ils sont jugés structurants à l'échelle de chaque EPCI. Dès lors, les cartes intégrées au support ne représentent que les lignes structurantes créées ou renforcées dans le cadre de la démarche SERM.

La présentation tient par ailleurs compte de l'ensemble des projets d'infrastructures ferroviaires (dont les grands projets ferroviaires : e.g. CFAL, mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay), dont la réalisation conditionne la libération de capacité sur l'étoile ferroviaire lyonnaise au bénéfice des mobilités du quotidien, de même que le déploiement à un horizon de long terme de certains renforts d'offre. A titre d'exemple, la desserte au ¼ d'heure de la 1ère couronne sur l'ensemble des branches n'est possible qu'à l'horizon de long terme en raison de contraintes infrastructurelles sur l'étoile ferroviaire lyonnaise. En effet, la capacité des accès au nord de Saint-Clair à la gare de Lyon Part Dieu n'est pas suffisante et limite le développement des 5 branches au nord de l'EFL (Roanne, Paray, Mâcon, Bourg-en-Bresse et Ambérieu).

Il est également à noter que :

- Le renfort d'offre ferroviaire passe également par des leviers complémentaires ne se prêtant pas à la représentation cartographique tels que :
 - o L'augmentation de l'amplitude horaire des services, passant à une amplitude de 5h à 23h ;

- Le renfort de services en heures de pointe mais aussi en heures creuses et dans les deux sens du flux (permettant dès lors d'améliorer les services en contrepointe)
 - le gain de temps de parcours pour la deuxième couronne avec des trains semi-directs ou directs, à la desserte accélérée.
 - de ce fait l'offre SERM permettra d'améliorer l'intermodalité et les connexions au sein du territoire ;
 - La modification du matériel roulant, devrait augmenter les capacités d'emports de voyageurs et le confort du service pour les voyageurs
- Deux études complémentaires sont encore en cours au moment du dépôt du dossier de demande de statut. Leur résultat n'étant pas connu, aucun élément ne figure en l'état actuel des cartes et du dossier de demande de statut. Cependant, la commande de ces études est mentionnée dans le dossier et elles viendront compléter les éléments relatifs au SERM :
- Étude de SNCF Réseau sur la réouverture de la rive droite du Rhône entre Givors et St Rambert d'Albon au trafic voyageurs avec une offre à la demi-heure toute la journée. Il est par ailleurs à noter que le diagnostic produit dans le cadre du dossier tient compte des difficultés constatées en matière de circulations routières entre les rives du Rhône (entretien des ponts, points de congestion récurrents, etc.).
 - Etude de SNCF Réseau portant sur la caractérisation du passage au quart d'heure entre Belleville-en-Beaujolais – Villefranche et Vienne.

Le détail des renforts d'offre ferroviaire (RER niveau 3, moyen terme, et RER niveau 5, long terme) par branche et par gare est disponible en annexe de la présentation du COPIL ainsi qu'à la fin de la présente note . Un chiffre, indiquant la fréquence par sens et par heure, est renseignée dans certaines gares voyant une fréquence supérieure au cadencement nominal de la ligne.

De fait, aucune branche n'est à « iso-offre » à moyen ou long terme. Elles bénéficient toutes de développement en heure de pointe ou contre-pointe, en heure creuse et/ou en amplitude.

Plan de financement et schéma de gouvernance

Les parties 3 et 4 du support (slides 16 à 30) présentent les enjeux de financement des différents horizons et de la gouvernance du SERM lyonnais. Sont détaillés les coûts en investissement et les premiers surcoûts d'exploitation (court terme), postes réputés financés, reste à financer et les enjeux de construction d'un plan de financement du SERM lyonnais et d'une gouvernance permettant l'opérationnalisation des projets SERM.

Au cours de la phase de préfiguration du SERM lyonnais, les partenaires ont souhaité réaliser en premier lieu, une estimation du coût total des opérations nécessaires à la mise en œuvre de l'ensemble des ambitions de service. Les couts présentés intègrent – dès lors – également les coûts relatifs aux grands projets d'infrastructures ferroviaires ne relevant pas du SERM, susceptibles de donner lieu à des financements nationaux et/ou européens. Au-delà des coûts des différents projets portés (infrastructures, matériels roulant, mise en place de nouveaux services) par les partenaires, les coûts totaux du SERM lyonnais tels que présentés comprennent des estimations de coûts relatifs à des adaptations de voirie aux nouveaux services ferroviaires et routiers. Enfin, sur la base des schémas cyclables disponibles ou mises à disposition de la préfiguration par les territoires une estimation a été réalisée pour définir l'enveloppe prévisionnelle des aménagements cyclables nécessaires, notamment aux abords des gares (rayon de 5 km).

Par ailleurs, les partenaires de la démarche ont souhaité associer à la construction du plan de financement et du schéma de gouvernance, dans le délai de la préfiguration, un premier échantillon de territoires concernés par le SERM ; à savoir les EPCI membres de SYTRAL Mobilités et les territoires disposant de la compétence d'AOM en première couronne.

Les déterminants de la construction du plan de financement du SERM lyonnais demeurent ouverts et dépendent de nombreux paramètres qu'il reste à déterminer ; notamment en ce qui concerne les ressources qui pourraient être mises à disposition des opérations dont la portée dépasse les seuls enjeux du SERM lyonnais (comme les grandes projets ferroviaires) ou des autres opérations nécessaires à la mise en œuvre du SERM lyonnais en complément des efforts à consentir par les partenaires pour la mise en œuvre des renforts d'offre structurants et – plus largement - le territoire (e.g. adaptation de voirie, PEM, etc.).

Une fois ces paramètres connus, et à la suite des échanges conduits lors de la phase de préfiguration, il conviendra d'associer plus largement le territoire (EPCI AOM ou non) à la construction du plan de financement du SERM lyonnais.

Tableaux d'évolution de la desserte par mission pour chacune des branches.

PU : mission périurbaine

MR : mission de maillage régional

IV : mission inter-ville

1. Axe Lyon - SAG		Semaine		évolution circulations semaine
		HP	HC	
Situation actuelle	Toutes missions	*	*	
Court terme Intitulé (RER N1 - 2029)	Toutes missions	30'	60'	21%
Moyen terme Intitulé (RER N3 / horizon 2035+)	PU 1/2 SAG et Bourgoin	15'	30'	431%
	MR Chambéry	60'	60'	
	IV Grenoble	30'	30'	
Long terme Intitulé (RER N5 / horizon 2045+)	PU 1/2 SAG et Bourgoin	15'	30'	467%
	MR Chambéry	60'	60'	
	IVGrenoble + Direct 1/2h	30'	30'	

2. Axe Lyon - Ambérieu		Semaine		évolution circulations semaine
		HP	HC	
Situation actuelle	Toutes missions	*	*	
Court terme Intitulé (RER N1 - 2029)	Toutes missions	30'	60'	7%
Moyen terme Intitulé (RER N3 / horizon 2035+)	PU jusqu'à Montluel	30'	30'	282%
	MR Culoz	30'	30'	

	IV (Genève, Aix et Belfort) = 3 trains	60'	60'	
Long terme Intitulé (RER N5 / horizon 2045+)	PU jusqu'à Montluel	15'	30'	364%
	MR Culoz	30'	30'	
	IV (Genève, Aix et Belfort)	60'	60'	

3.Axe Lyon - Bourg		Semaine		évolution circulations semaine
		HP	HC	
Situation actuelle		*	*	
Court terme Intitulé (RER N1 - 2029)		30'	60'	14%
Moyen terme Intitulé (RER N3 / horizon 2035+)	PU jusqu'à Villars	20'	30'	261%
	PU Bourg	30'	30'	
Long terme Intitulé (RER N5 / horizon 2045+)	PU jusqu'à Villars	15'	30'	367%
	PU bourg	30'	30'	

4.Axe Lyon - Mâcon		Semaine		évolution circulations semaine
		HP	HC	
Situation actuelle		*	*	
Court terme Intitulé (RER N1 - 2029)		30'	30 à 60'	9%
Moyen terme Intitulé (RER N3 / horizon 2035+)	PU jusqu'à Villefranche	15'	30'	189%
	PU Mâcon	30'	60'	
	MR Mâcon	30'	60'	
Long terme Intitulé (RER N5 / horizon 2045+)	PU jusqu'à Villefranche	15'	30'	
	PU Mâcon	30'	30'	
	MR Mâcon	30'	30'	

5.Axe Lyon - Paray		Semaine		évolution circulations semaine
		HP	HC	
Situation actuelle		60'	> 2h	
Court terme Intitulé (RER N1 - 2029)	Offre BFC 2027	60'	> 2h	25%
Moyen terme Intitulé (RER N3 / horizon 2035+)	IV Lyon - Paray	60'	60'	360%
Long terme Intitulé (RER N5 / horizon 2045+)	IV Lyon - Paray	60'	60'	720%
	PU Lozanne - Bois d'oingt	60'	60'	

6.Axe Lyon - Roanne		Semaine		évolution circulations semaine
		HP	HC	
Situation actuelle		30'	60'	
Court terme Intitulé (RER N1 - 2029)		30'	60'	10%
Moyen terme Intitulé (RER N3 / horizon 2035+)	PU Roanne - LPE	30'	30'	279%
	MR/IV Roanne - LPD	30'	30'	
Long terme Intitulé (RER N5 / horizon 2045+)	PU Tarare - LPE	30'	30'	343%
	MR Roanne - LPE-LPD	30'	30'	
	IV Roanne - LPD - LPE	60'	60'	

7.Axe Lyon - Saint ETIENNE		Semaine		évolution circulations semaine
		HP	HC	
Situation actuelle		30' LPE/ 30'LYD	60'LPE/30'LYD	
Court terme Intitulé (RER N1 - 2029)		30'	60'	26%

Moyen terme Intitulé (RER N3 / horizon 2035+)	PU LPE-Givors et STE	15'	15'	182%
	MR LPE-Firminy	30'	30'	
	PU/MR LYD-Givors ou STE	15'	15'	
	Direct STE	60'		

Long terme Intitulé (RER N5 / horizon 2045+)	PU LPE-Givors et STE	15'	15'	199%
	MR LPE-Firminy	30'	30'	
	PU/MR LYD-Givors ou STE	15'	15'	
	Direct STE	60'		

8.Axe Lyon - Valence -Vienne		Semaine		évolution circulations semaine
		HP	HC	
Situation actuelle		*	*	
Court terme Intitulé (RER N1 - 2029)		30'	60'	11%
Moyen terme Intitulé (RER N3 / horizon 2035+)	PU Vienne - LPE	30'	30'	
	MR Valence - LPE/LYD	20'	30'	
	IV Avignon - LYD	60'	60'	
Long terme Intitulé (RER N5 / horizon 2045+)	PU Vienne - LPE	30	30'	199%
	MR Valence - LPE/LYD	20	30'	
	IV Avignon - LYD	60'	60'	

Axe TTOL		Semaine		évolution circulations semaine
		HP	HC	
Situation actuelle	Branche Brignais	30'	60'	
	Branche Arbresle- Sain Bel	15'	30'	
	Branche Lozanne	60'	120'	
Court terme Intitulé (RER N1 - 2029)	Branche Brignais	30'	30'	28%

	Branche Arbresle- Sain Bel	15'	30'	
	Branche Lozanne	60'	120'	
Moyen terme Intitulé (RER N3 / horizon 2035+)	Branche Brignais-Givors	15'	15'	
	Branche Arbresle- Bessenay/Courzieu	15'	15'	
	Branche Lozanne	15'	15'	126%
Long terme Intitulé (RER N5 / horizon 2045+)	Branche Brignais-Givors	15'	15'	
	Branche Arbresle- Bessenay/Courzieu	15'	15'	
	Branche Lozanne	15'	15'	0%