

1^{er} Rapport intermédiaire des garants
Concertation continue post débat public

Aménagements à long
terme du nœud ferroviaire
lyonnais

Mise à 4 voies entre
Saint-Fons et Grenay

Jean-Claude Ruyschaert et Barbara Serrano

15 décembre 2023



Sommaire

Sommaire	2
Préambule	4
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	4
La mission des garant.es.....	4
A. Fiche d'identité du projet.....	5
A.1. Maître d'ouvrage	5
A.2. Contexte du projet	5
A.3. Localisation du projet.....	6
A.4. Caractéristiques principales	6
A.5. Coût et calendrier	7
B. Rappel des engagements pris par le responsable du projet à la suite du débat public.....	7
B.1. Les principales recommandations inscrites dans le bilan de la concertation	7
Apporter une première réponse aux attentes du territoire	7
Approfondir les études comparatives des options.....	8
Conforter le portage politique du projet.....	8
Etudier et justifier les alternatives possibles.....	8
Poursuivre la démarche de participation	8
B.2. La décision du porteur de projet.....	9
B.3. Les nouveaux objectifs et engagements du porteur de projet	9
C. Actualités liées au projet et évolutions.....	10
C.1. Evolution du contexte institutionnel.....	10
C.2. Actualités liées au projet.....	11
Poursuite des travaux du plan de mobilisation 2016-2025	11
Engagement des études de premiers aménagements de capacité à l'horizon 2030	11
Approfondissement des études pour faire émerger les améliorations possibles à court et moyen terme	12
Engagement des études sur Saint-Fons – Grenay	12
Etude d'un nouveau franchissement du Rhône et de la desserte de Saint-Etienne	12
Etude comparative des deux options de phasage.....	13
Etude comparative des options Saint-Clair – la Guillotière.....	14
D. Que s'est-il passé depuis la clôture du débat, en matière de participation ?.....	14
D.1. Un déficit d'information et une absence de concertation de 2020 à 2023	14
D.2. Les orientations adoptées par le porteur de projet en matière d'information et de concertation	15
D.3. Les modalités d'information générale sur le projet d'aménagement de l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise mises en œuvre depuis la conclusion du débat	16
E. La concertation sur le projet de mise à 4 voies de la section Saint-Fons – Grenay.....	17
E.1. Contenu et caractéristiques du projet.....	17
E.2. Modalités d'information et de concertation	18

E.3. Le déroulé de la concertation.....	19
E.4. Le compte-rendu du maître d'ouvrage.....	20
E.5. Avis des garant.e.s sur le déroulement de la concertation	20
F. Les arguments exprimés	21
F.1. Le bilan dressé par le maître d'ouvrage et la synthèse des arguments	21
F.2. Les interrogations du public n'ayant pas obtenu de réponses à ce stade.....	21
F.3. Avis et commentaires des garants	22
G. La suite de la concertation continue	23
G.1. Les prochaines étapes du projet et de la concertation.....	23
Concernant le projet de mise à 4 voies de la section Saint-Fons – Grenay.....	23
Concernant le projet d'ensemble	23
G.2. Préconisation des garant.e.s sur la suite de la concertation continue	24
Sur le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay.....	24
Sur la participation du public à l'élaboration du projet global de l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise ..	24
Liste des annexes.....	27

Préambule

A la suite du débat public sur les aménagements à long terme du Nœud Ferroviaire Lyonnais mené du 11 avril 2019 au 11 juillet 2019, SNCF Réseau a décidé de poursuivre son projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continue et la Commission nationale du débat public a chargé Jean-Claude Ruyschaert et Barbara Serrano de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Le présent document est le premier rapport intermédiaire des garant.e.s couvrant la période de janvier 2020 à mai 2023. Il rend compte en toute neutralité et transparence des arguments échangés durant cette période, ainsi que de la concertation qui s'est déroulée entre le 24 avril au 4 juin 2023, et indique les préconisations des garant.e.s pour la suite de la concertation continue.

Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

- 20 septembre 2018 : la CNDP est saisie par M. Jeantet, président de SNCF Réseau, (suite au courrier de M^{me} Borne, ministre des Transports en date du 8 juin 2018).
- 3 octobre 2018 : décision de la CNDP d'organiser un débat public et désignation de M J-C Ruyschaert comme président de la commission particulière du débat public (CPDP).
- 11 avril 2019 au 11 juillet 2019 : débat public mené par le président et les membres de la CPDP désignés le 7 novembre 2018 (complétée le 3 avril 2019).
- 11 septembre 2019 : publication du compte-rendu et du bilan de la CPDP.
- 11 décembre 2019 : publication de la décision de SNCF Réseau, porteur du projet.
- 4 décembre 2019 : désignation de M. Ruyschaert et le 5 février 2020 de M^{me} Serrano comme garant.e.s de la concertation continue.
- Du 24 avril au 4 juin 2023 : concertation sur le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay.
- 4 octobre 2023 : publication du compte-rendu de la concertation sur les variantes de tracé de mise à 4 voies de la ligne Saint-Fons – Grenay par la maîtrise d'ouvrage.

La mission des garant.es

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, les garant.e.s veillent à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, les garant.e.s s'assurent que :

- les recommandations des garant.e.s et les engagements du maître d'ouvrage issus de la concertation préalable/débat public soient bien prises en compte ;

- les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies, et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public et fassent l'objet d'échanges.

A. Fiche d'identité du projet

A.1. Maître d'ouvrage

Si, formellement, la maîtrise d'ouvrage des aménagements à long terme du nœud ferroviaire lyonnais est assurée par SNCF Réseau (Direction Territoriale Auvergne Rhône-Alpes), la réalité est plus complexe puisque l'Etat, la Région Auvergne Rhône-Alpes, la Métropole Lyonnaise sont parties prenantes de la maîtrise d'ouvrage en raison de leur responsabilité propre, notamment en tant qu'autorités organisatrices des mobilités, mais aussi comme cofinanceurs des études et des travaux d'infrastructures. L'adhésion préalable de ces acteurs conditionne toute décision du maître d'ouvrage, que celle-ci porte sur le projet lui-même ou sur toute modalité d'information ou de concertation.

L'organisation de la maîtrise d'ouvrage trouve sa formalisation en un comité des grands partenaires présidé par le ou la préfet.e de région, s'appuyant sur les travaux préparatoires du comité des directeurs et du comité technique (associant les services des différents partenaires), comités présidés par un ingénieur général désigné par l'Etat. Sytral Mobilités est également associé à ces projets.

A.2. Contexte du projet

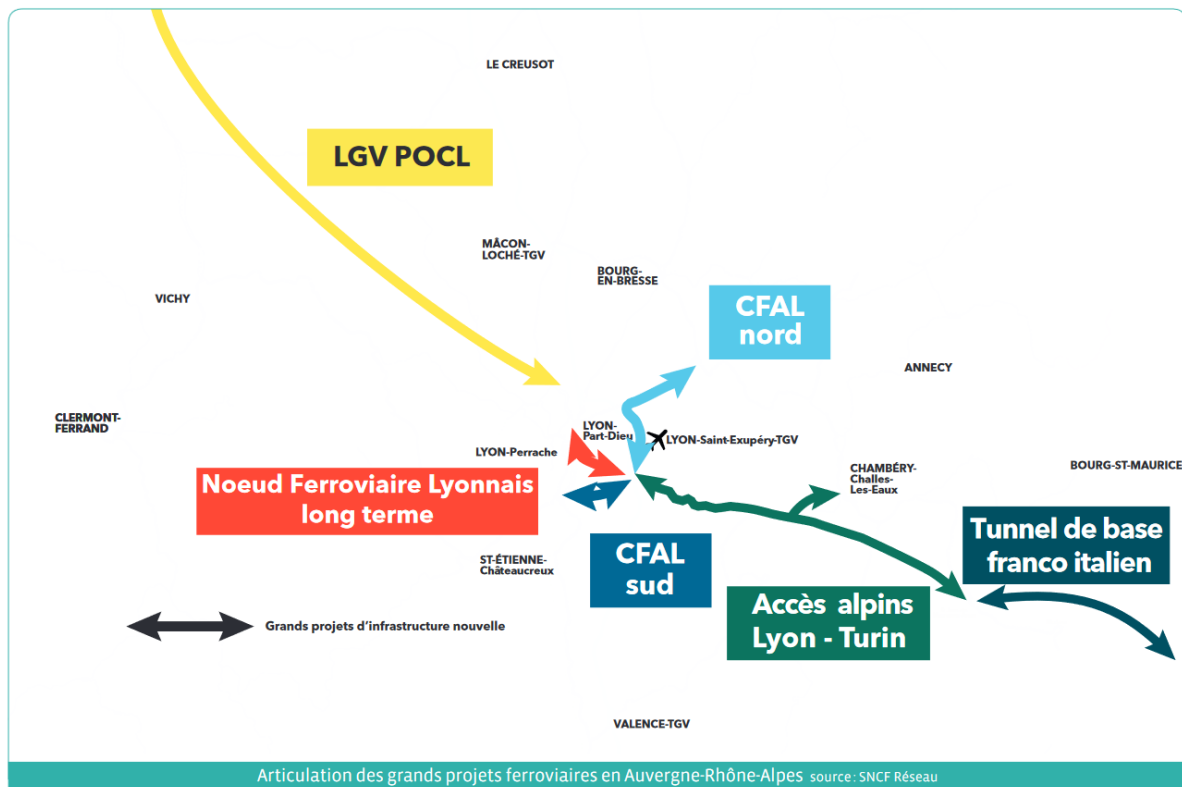
Le projet s'inscrit dans un contexte régional marqué par de grands projets ferroviaires dont certaines sont contestés en opportunité (cf. Lyon-Turin), voient leur tracé remis en cause (CFAL Sud) ou, enfin, pour lesquels aucun début d'exécution n'a vu le jour, voire de décision formelle ou de financement, n'a été prise (CFAL Nord). La réalisation de ces grands projets est nécessairement liée à l'évolution du nœud ferroviaire lyonnais.

En effet, dans le but de réduire (voire de supprimer) le trafic de fret dans l'agglomération lyonnaise, l'Etat porte depuis des années le projet d'un contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise par l'Est dédié au fret, le CFAL. La partie Nord du CFAL a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2012 mais n'a ni fait l'objet d'un début de mise en œuvre, ni de mise en place de financement.

La partie Sud du CFAL avait en son temps fait l'objet d'un Débat public par adjonction à un débat en cours sur le contournement autoroutier de Lyon (15 octobre 2001 au 25 février 2002). Le principe même de ce débat avait été contesté à l'époque, tout comme l'avait été le tracé arrêté par l'Etat par décision ministérielle du 15 avril 2009. Ce tracé, s'il est accepté par certains, est toujours rejeté par d'autres, élus et associations qui prônent un tracé de contournement parallèle à la ligne TGV Paris – Lyon Saint-Exupéry – Marseille.

Par ailleurs, la décision de l'Etat intervenue en cours de débat de ne pas doubler la capacité de l'autoroute Lyon – Saint-Etienne conduit à rechercher une meilleure desserte ferroviaire de cette agglomération.

A.3. Localisation du projet



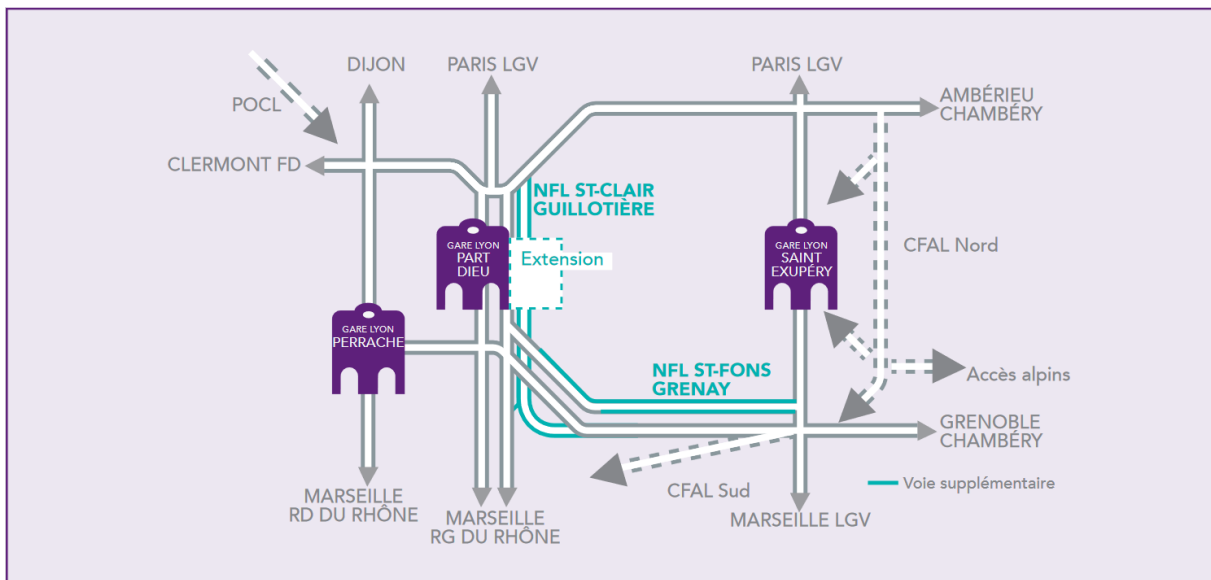
source : DMO du débat public sur le Nœud ferroviaire lyonnais

A.4. Caractéristiques principales

Le projet initial soumis au débat public portait sur les aménagements à long terme du nœud ferroviaire lyonnais. Elaboré en lien avec d'autres grandes infrastructures comme le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL Nord et Sud), les accès alpins au tunnel Lyon-Turin ou le Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL), le projet fait suite à de premiers aménagements déjà réalisés ou en cours de réalisation dans le cadre du plan de mobilisation 2016-2025, tels les aménagements de la gare de la Part-Dieu, la suppression de passages à niveau ou des aménagements de gare et le renforcement de l'alimentation électrique.

Au-delà de la modernisation des systèmes de signalisation (commande centralisée du réseau et nouveau système de signalisation aux standards européens ERTMS), les aménagements projetés consistaient :

- d'une part en la réalisation de deux voies supplémentaires entre Saint-Clair et La Guillotière (10 km) et l'augmentation du nombre de voies à quai en gare de la Part-Dieu. Une option en souterrain et une option en surface étaient étudiées et présentées ;
- d'autre part en la mise à 4 voies de la section Saint-Fons – Grenay de la ligne Lyon-Grenoble jusqu'au raccordement avec la ligne TGV Paris-Marseille.



source DMO du débat public sur le Nœud ferroviaire lyonnais

A.5. Coût et calendrier

Le coût de ces aménagements étaient estimés entre 2,8 et 4,3 milliards d'euros (valeur 2018) selon les options retenues (dont 820 millions pour la section Saint-Fons – Grenay).

Selon le porteur de projet, un délai d'environ 8 ans est requis pour conduire les études préliminaires, d'avant-projet et préalables à l'enquête publique. Les études d'avant-projet détaillé et les travaux nécessitant un délai de l'ordre de 8 à 12 ans, la mise en service des aménagements à long terme interviendrait à l'horizon 2035-2040.

B. Rappel des engagements pris par le responsable du projet à la suite du débat public

B.1. Les principales recommandations inscrites dans le bilan de la concertation

A l'issue du débat public, la commission particulière du débat public en a dressé un bilan et formulé des recommandations au maître d'ouvrage. Le compte rendu du débat et le bilan dressé par Madame la présidente de la CNDP ont été publiés et sont consultables [sur le site de la CNDP](#).

Les principales observations et recommandations de la présidente et de la commission particulière étaient les suivantes :

Apporter une première réponse aux attentes du territoire

Prenant acte des sentiments d'exaspération des usagers, habitants ou des élus à l'encontre de la dégradation des conditions de mobilité au quotidien et de leurs demandes pressantes de solutions sans attendre des aménagements à long terme, la CPDP a recommandé au maître d'ouvrage et à ses partenaires de définir des opérations prioritaires, de bâtir un programme d'actions et un plan d'intervention à court et moyen terme (au-delà du plan de mobilisation). La présidente de la CNDP a émis le vœu que cette réflexion soit conduite en prenant en

compte de nouvelles fonctionnalités des gares et de connexions renforcées avec le réseau de transport en commun de l'agglomération.

Prenant acte du fait que le principe de la mise à 4 voies du tronçon Saint-Fons – Grenay était consensuel et sa mise en œuvre jugée prioritaire pour permettre une amélioration significative de la desserte des voyageurs, la présidente de la CNDP a noté que le débat avait également porté sur les conditions de sa mise en œuvre (nuisances, fret et matières dangereuses). Elle a repris à ce titre les recommandations de la commission particulière à la maîtrise d'ouvrage d'apporter une attention particulière aux enjeux environnementaux et demandé que celle-ci conduise des études approfondies pour lever les obstacles liés à ceux-ci (eaux souterraines, captage, biodiversité, risques technologiques, etc.)

Prenant acte des possibilités d'amélioration de la fluidité apportées par de nouvelles technologies ou nouveaux modes d'exploitation évoquées par le porteur de projet, la commission a recommandé que soient approfondies leurs conditions de mise en œuvre relatives aux nouvelles modalités de signalisation (ERTMS), la possibilité d'accueillir deux trains sur une même voie, la banalisation des voies ou l'optimisation de la maintenance et la réduction du nombre de circulation techniques.

Approfondir les études comparatives des options

Aucun élément déterminant entre la solution souterraine ou en surface de la traversée de Lyon par des voies nouvelles n'étant apparu lors du débat, la présidente a repris les recommandations de la commission particulière selon laquelle les études doivent être approfondies pour conduire notamment à une analyse multicritère permettant, en cas de poursuite du projet, un choix entre ces deux options.

Conforter le portage politique du projet

A défaut d'une autorité d'organisation des mobilités unique sur le territoire concerné, la présidente de la CNDP a repris dans son bilan la recommandation de la commission particulière du débat public d'assurer une coordination étroite entre les acteurs de la mobilité du territoire et de mettre en place d'une organisation assurant de manière optimale une gouvernance intégrée.

Etudier et justifier les alternatives possibles

Les études de phasage ayant fait émerger aux yeux du public une éventuelle alternative au projet basée sur le deuxième scénario de première phase de réalisation du projet global du NFL et des autres grands projets, la commission particulière a recommandé d'approfondir la comparaison entre les scénarios d'aménagement proposés (options du projet initial et alternative née des scénarios de première phase de réalisation) par une étude multicritère (prenant en compte les interférences possibles avec les autres projets, les conditions d'amélioration de la desserte de Saint-Etienne, etc.) afin de nourrir les décisions quant aux priorités, et consolider les choix d'investissement.

Poursuivre la démarche de participation

La commission a enfin recommandé de mettre en place un dispositif d'information et de concertation continue avec le public (usagers habitants et acteurs du territoire), notamment

par la mise en place d'un outil interactif dédié au projet et la mise en place d'un comité de suivi du projet associant les différentes composantes de SNCF, les partenaires institutionnels, les associations les plus représentatives du territoire et un panel d'habitants ou d'utilisateurs.

B.2. La décision du porteur de projet

Tirant les enseignements du débat public et considérant notamment les besoins de court terme exprimés par le public – besoin immédiat d'augmentation et d'amélioration des services ferroviaires (qualité, fréquence des services en direction des voyageurs), nécessité de moderniser le réseau existant et son exploitation pour faire circuler davantage de trains et d'améliorer l'intermodalité, mais aussi de définir une stratégie de réalisation continue d'aménagements à court, moyen et long terme en permettant un développement progressif des services ferroviaires selon un projet cible –, le maître d'ouvrage a réorienté son projet d'aménagements à long terme du nœud ferroviaire lyonnais et pris une décision publiée au **Journal officiel du 11 décembre 2019** (décision jointe en annexe 1).

Il a ainsi décidé de poursuivre le projet porté au débat public en le réorientant pour :

- construire une démarche de « services express métropolitains » prenant en compte les différents besoins (fret, voyageurs longue distance, transports du quotidien en urbain et péri-urbain lyonnais et sur les autres territoires de la région) ;
- construire avec les acteurs concernés une trajectoire économiquement soutenable d'évolution des infrastructures depuis aujourd'hui jusqu'au long terme.

Il a également été décidé de poursuivre la dynamique de concertation initiée lors du débat public.

Les orientations visées ci-avant ont pour ambition de répondre aux besoins de transports du quotidien (desserte au quart d'heure sur les axes les plus chargés, augmentation de la desserte des métropoles régionales), de contribuer au développement du transport de marchandises fret, de conforter l'Etoile ferroviaire lyonnaise comme carrefour ferroviaire d'importance régionale, nationale et internationale et enfin d'offrir 40% de capacité supplémentaire à l'Etoile ferroviaire lyonnaise.

B.3. Les nouveaux objectifs et engagements du porteur de projet

Les orientations de la maîtrise d'ouvrage trouvent leur déclinaison (ou sont précisées) tant dans la décision elle-même publiée au Journal officiel que dans les documents de communication du porteur de projet qui à la fois explicitent la décision et précisent les objectifs (cf. plaquette d'information « Penser le réseau de demain »). Ces orientations ont été prises par les membres du comité des grands partenaires et confirmées par la décision ministérielle du 18 janvier 2021 (jointe en annexe 2). Elles visent à définir une trajectoire progressive d'évolution des services et des infrastructures associées dans la continuité du plan de mobilisation 2016-2025. Elles permettent d'apporter des réponses aux demandes d'amélioration à court et moyen termes dans l'attente d'aménagements de l'ensemble de l'Etoile ferroviaire à l'horizon 2035-2040.

Ces besoins de nouveaux services induisent en effet la détermination d'une trajectoire de réalisation des études et des aménagements les plus pertinents, ainsi que la définition, avec les collectivités et autorités organisatrices partenaires (notamment la Région), d'un plan d'investissement 2025-2035 sur les aménagements de capacité de petite et moyenne taille susceptibles d'assurer une démarche continue entre le plan de mobilisation actuel et les aménagements de long terme (horizon 2035).

Le porteur de projet s'est ainsi engagé :

- à approfondir les études pour faire émerger les améliorations possibles à court ou moyen terme, en s'appuyant notamment sur une meilleure exploitation du nœud et les apports de nouvelles technologies (ERTMS, 2TMV, etc.) ;
- à établir parallèlement un schéma de desserte ferroviaire des gares de l'agglomération lyonnaise incluant Saint-Exupéry, connectées aux services de transport collectifs dans une logique d'intermodalité et construire avec les acteurs de la mobilité un plan d'investissement sur 20 ans soutenable et progressif.

Concernant les opérations à plus long terme, le porteur de projet s'est engagé :

- à poursuivre les études du projet à long terme en étudiant en priorité la mise à 4 voies de la section Saint-Fons – Grenay jugée comme un élément majeur, notamment pour décongestionner l'Etoile ferroviaire et améliorer les niveaux de services vers Grenoble-Chambery, ainsi que ligne à grande vitesse Paris-Marseille ;
- à approfondir l'analyse comparative des options d'aménagement sur la section Saint-Clair – La Guillotière ;
- à approfondir les études comparatives entre les options de phasage combinées des aménagements à Long Terme de l'Etoile ferroviaire lyonnaise et du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

Enfin, le porteur de projet s'est engagé sur la poursuite de la dynamique de concertation amorcée lors du débat public, notamment par la mise en œuvre d'une plateforme numérique d'information et de concertation continue sur le projet, ainsi que par la mise en place d'une instance de suivi et de concertation. Conformément à la loi, cette concertation continue doit être assurée par le maître d'ouvrage sous l'égide des garant.e.s désignés par la CNDP jusqu'aux enquêtes d'utilité publique portant sur ce projet.

Barbara Serrano et Jean-Claude Ruyschaert ont été nommés à cet effet par la Commission nationale du débat public (décisions jointes en annexe 3 et 3bis).

C. Actualités liées au projet et évolutions

C.1. Evolution du contexte institutionnel

La période qui a suivi la clôture du débat public a été marquée par différents événements ayant eu un impact sur la poursuite du projet. D'une part, les élections municipales ont conduit à un changement de majorité au conseil municipal de Lyon, ainsi qu'au conseil métropolitain de la métropole lyonnaise, avec la nomination d'un nouvel exécutif de ces instances. Elles ont eu également pour conséquence une modification des compétences du Sytral et de ses instances dirigeantes. D'autre part, l'équipe projet de SNCF Réseau a été largement renouvelée, tandis qu'une nouvelle directrice régionale Auvergne Rhône-Alpes était nommée.

Les inflexions données au projet par le maître d'ouvrage et ses partenaires, visant à bâtir une trajectoire progressive des services et des infrastructures, nécessitent la fixation d'objectifs partagés entre les partenaires quant au niveau de service ou à la nature des opérations à conduire. Conduite de manière itérative entre les partenaires, la recherche d'un consensus entre les partenaires nécessite du temps et le contexte de renouvellement des décideurs a eu pour effet un ralentissement du projet global.

C'est ainsi que :

- les décisions relatives à la structuration de la démarche partenariale, la définition d'un premier programme d'études n'ont été arrêtées qu'à l'issue d'un comité des grands partenaires tenu le 22 mars 2021).
- ce n'est qu'au cours de l'année 2021, et des premiers mois de 2022, que le travail conduit entre partenaires du projet a, selon le maître d'ouvrage, permis une première convergence entre partenaires sur les principes d'amélioration progressive des services et de la capacité de l'Etoile ferroviaire, en cohérence avec les conclusions du débat public.

Cependant, toute action d'information ou de concertation ne pouvant, selon le porteur de projet, être assurée qu'après un accord préalable des partenaires, non seulement sur les éléments de projet, ses différentes étapes, la conclusion d'études mais aussi sur l'opportunité ou les modalités mêmes d'information et de concertation, il en est résulté un déficit flagrant d'information du public dont le maître d'ouvrage ne peut porter seul la responsabilité.

Enfin, la crise liée à la pandémie de Covid-19, rendant plus difficile la tenue de réunions et interdisant toute manifestation publique, a fortement handicapé la mise en œuvre d'une politique d'information et de concertation.

C.2. Actualités liées au projet

La décision du maître d'ouvrage distingue trois étapes de réalisation de différents projets permettant de développer progressivement les services et la capacité de l'Etoile ferroviaire dans la logique de mise en œuvre d'un Service Express Régional et Métropolitain. Dans le mandat actuel confié à SNCF réseau pour mettre en œuvre le plan de mobilisation 2016-2025, les études disponibles en 2022 devaient permettre d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes à l'horizon 2025 sans augmentation de capacité.

A l'horizon 2025-2030, les études en cours ou à conduire doivent permettre de définir ou confirmer la pertinence de premiers aménagements de capacité (dénivellation de Sathonay, mise en tube de circulation entre Perrache et Part-Dieu ou deux trains sur une même voie en gare de la Part-Dieu par exemple) en lien avec un schéma de desserte cible, et de les prioriser.

A l'horizon 2030-2040, est affichée l'ambition de la réalisation d'une première phase de grands projets à plus long terme visant à supprimer les points de congestion et à répondre aux besoins futurs de desserte de voyageurs et de fret.

Poursuite des travaux du plan de mobilisation 2016-2025

Afin d'améliorer la régularité des circulations dans l'Etoile ferroviaire Lyonnaise, a été définie et engagée une première série d'aménagements ferroviaires envisageables à court terme, dans le cadre du Plan de mobilisation NFL 2016-2025. Ces aménagements, au premier rang desquels la réalisation d'une voie supplémentaire en gare de la Part-Dieu (voie L), sont en cours de réalisation ou programmés. Le détail de ces aménagements est présenté par le maître d'ouvrage sur le site « etoileferroviairelyonnaise.fr »

Engagement des études de premiers aménagements de capacité à l'horizon 2030

La pertinence ou la priorisation d'aménagements permettant une augmentation de capacité est directement liée aux dires du maître d'ouvrage, à leur cohérence avec un schéma de desserte et de services cible et à la réalisation d'une première phase de grands projets. Le

maître d'ouvrage a donc engagé des études d'exploitation et de trafic en relation avec le Conseil régional. Ces études se basent sur les données issues d'une étude de marché cofinancée par les partenaires du projet, conduite en 2021, non rendue publique. Elles intègrent les projets nationaux de développement de la grande vitesse, les prévisions de croissance voyageurs et fret, en lien notamment avec les accès alpins au tunnel de base Lyon-Turin.

Ces études complexes, dont les conclusions devaient intervenir au premier trimestre 2023, sont toujours en cours et devraient finalement être présentées en fin d'année 2023. Elles sont réalisées en plusieurs étapes :

- fin 2023 : des études de cadrage pour les aménagements à long terme (réalisation à l'horizon 2035) ;
- fin 2024 : une mise en œuvre prévisionnelle, à l'horizon 2027, des projets à court terme sans aménagements d'infrastructure ;
- 2024/2025 : études des aménagements à moyen terme prévus à l'horizon 2030 ;

L'identification et la priorisation des premiers aménagements de capacité découleront des conclusions de ces dernières études.

Approfondissement des études pour faire émerger les améliorations possibles à court et moyen terme

Différentes améliorations techniques ont été évoquées lors du débat public, soit par le maître d'ouvrage lui-même soit par d'autres acteurs. Concernant la modernisation d'un nouveau système de signalisation aux standards européens (ERTMS), aucune étude spécifique au nœud ferroviaire lyonnais ne semble avoir été conduite depuis lors, le maître d'ouvrage restant toujours en l'attente des orientations et décisions de l'Etat quant aux conditions de déploiement de ce nouveau système. Le schéma directeur d'implantation du nouveau système de signalisation ne serait transmis par l'Etat à l'Europe qu'au cours du 1^{er} semestre 2024, ce qui ne permet pas au porteur de projet de disposer des données d'entrées structurantes pour la poursuite des études.

Concernant l'opération « 2 trains sur une même voie », selon le maître d'ouvrage, cette solution n'a pas été approfondie en l'attente des études d'exploitation sus visées d'une part, et de l'attente des résultats d'une première expérimentation à Rennes d'autre part.

Enfin, concernant l'optimisation des circulations techniques sur le réseau, aucune étude spécifique ne semble avoir été engagée à ce jour.

Engagement des études sur Saint-Fons – Grenay

Opération jugée prioritaire quels que soient les scénarios retenus lors du débat, la mise à quatre voies de la section Saint-Fons – Grenay a fait l'objet d'études de tracé. A l'exception des études du raccordement aux voies existantes de Saint-Fons encore en cours, les variantes de tracé ont fait l'objet d'une concertation dont le bilan est dressé ci-après (cf. chapitre E).

Etude d'un nouveau franchissement du Rhône et de la desserte de Saint-Etienne

En réponse aux interventions – survenues au cours du débat public – relatives aux conditions de desserte de Saint-Etienne jugées insuffisantes et beaucoup trop lointaines par les

Intervenants, une sommaire étude complémentaire sur la desserte de Saint-Etienne présentée par le porteur de projet a offert des possibilités jugées plus intéressantes par le public.

L'étude a fait apparaître la nécessité d'aménagements complémentaires, notamment à Perrache et dans le « verrou » Chasse-sur-Rhône – Givors, et mis en avant la question d'un nouveau franchissement du Rhône indépendant ou intégré au projet du CFAL Sud.

Le maître d'ouvrage a indiqué vouloir poursuivre ces études de la desserte de Saint-Etienne et de ce nouveau franchissement. Etudes rendues d'autant plus nécessaires après la décision de l'Etat de ne pas donner suite au doublement de l'autoroute A45 entre Lyon et Saint-Etienne.

Ces études, également liées aux études d'exploitation, sont toujours en cours et n'ont fait l'objet d'aucune information à ce jour.

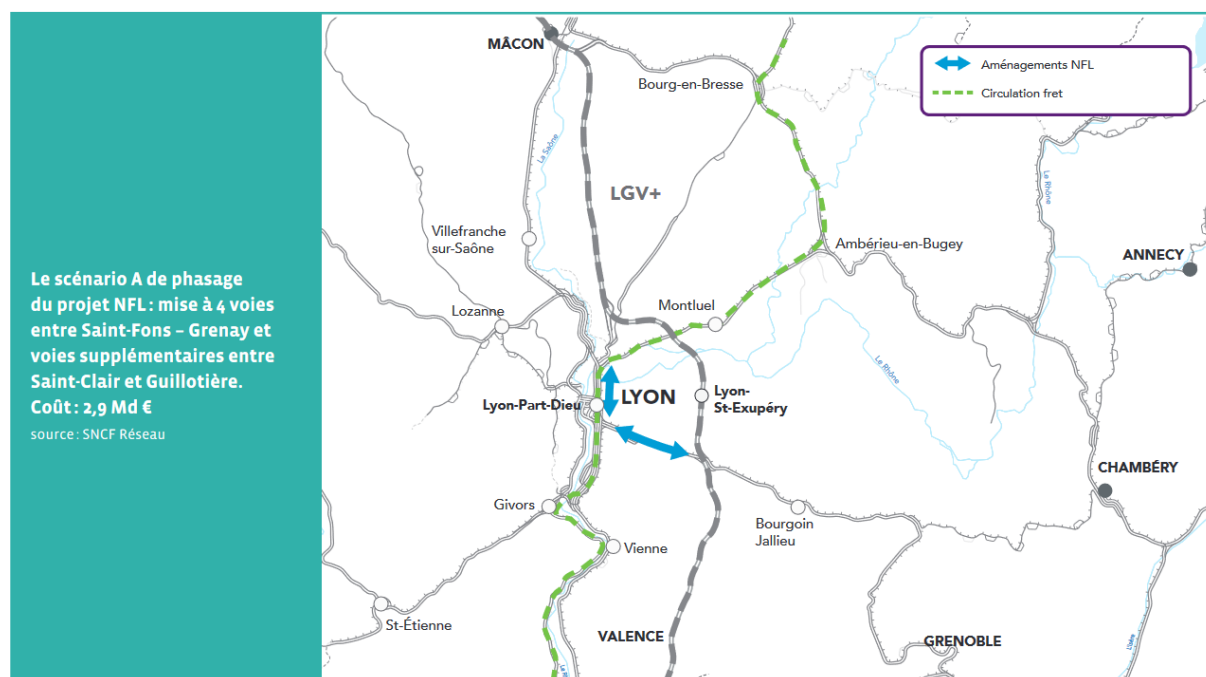
Etude comparative des deux options de phasage

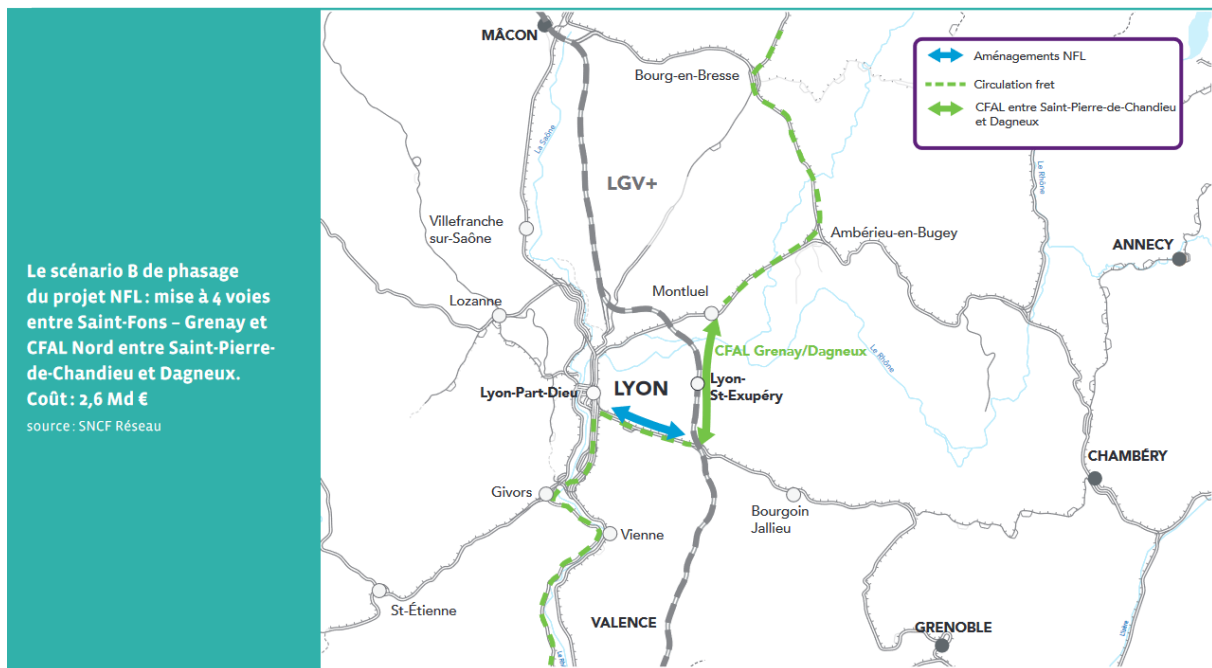
Lors du débat public, le porteur de projet a présenté deux options de phasage des aménagements à long terme :

- un scénario A, basé sur la réalisation de deux voies supplémentaires dans la traversée de Lyon entre Saint-Clair et la Guillotière, associé à la mise à 4 voies de Saint-Fons – Grenay ;
- un scénario B, basé sur la réalisation d'une première section du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise-Nord (CFAL Nord) associé à la mise à 4 voies de Saint-Fons – Grenay.

La commission particulière du débat public avait recommandé que soit conduite une analyse multicritère permettant de comparer ces deux scénarios de phasage et d'éclairer les choix d'un scénario.

Cette analyse comparative a été réalisée et fait l'objet d'une présentation au comité des grands partenaires du 22 juillet 2022, au cours de laquelle le porteur de projet et l'ensemble de ses partenaires ont privilégié le scénario B (sous réserves de quelques précisions à apporter par SNCF Réseau quant aux sillons par type de circulation sur le CFAL Nord).





Source DMO du Débat public sur le Nœud ferroviaire lyonnais (2019), étude de phasage

Aucune information ou décision suite à cette analyse comparative multicritères ne semble cependant avoir été présentée au grand public.

Etude comparative des options Saint-Clair – la Guillotière

Compte tenu du consensus des partenaires du projet en faveur du scénario B susvisé, la réalisation de deux voies dans la traversée de Lyon apparaît une solution à plus long terme. De ce fait, les études comparatives complémentaires, entre une option en surface et une option souterraine, n'ont pas été engagées.

D. Que s'est-il passé depuis la clôture du débat, en matière de participation ?

D.1. Un déficit d'information et une absence de concertation de 2020 à 2023

Une phase d'élaboration conjointe, garants-équipe projet de la maîtrise d'ouvrage, de définition et d'organisation des modalités de poursuite de la concertation sur l'ensemble du projet (répondant à la décision du MO de proposer un dispositif de pilotage adapté aux différents enjeux, échelles et horizons de temps) a pu être conduite dans les premiers mois suivant la décision du maître d'ouvrage.

Toutefois faisant le constat de l'absence de mise en œuvre concrète des dispositions envisagées et d'information publique donnée quant aux suites réservées aux projets tout au long de l'année 2020, les garants formalisé leurs recommandations et attentes par un courrier en date du 28 décembre 2020 (cf. annexe n°4).

A cette occasion, les garants ont rappelé leurs attentes :

- En matière d'information :

- la première urgence identifiée par les garants consistait à informer le public de la décision du porteur de projet, de l'expliquer et de la commenter lors d'un point presse où pourraient être également présentées les modalités d'information et de concertation à venir.
 - Au-delà des points presse et de la diffusion d'une plaquette d'information, les garants préconisaient la mise en place du site Internet d'information devant être complété par un volet interactif associé à une activité dédiée sur les réseaux sociaux. Ce dernier point (site Internet) a été mis en place en mars 2021.
- En matière de concertation, par :
 - la mise en place d'une structure pérenne de suivi et de concertation permettant notamment au public de participer à l'élaboration de la trajectoire des services et à ses modalités de mise en œuvre sur le long terme, au suivi du projet global et à l'articulation des différentes étapes de mise en œuvre et de concertation ;
 - la tenue d'ateliers-débats permettant au porteur de projet de présenter les études techniques (ERTMS, 2TMV par exemple) et de débattre de leurs conclusions ;
 - des structures d'information et concertation dédiées pour chacun des grands projets ou scénarios (étude comparative des options en traversée de Lyon, scénarios de phasage par exemple) permettant au public et aux associations de disposer d'informations fiables sur les études en cours, de leur complétude ou de leurs conclusions et d'en débattre ;
 - une concertation spécifique au projet de mise à 4 voies de la section Saint-Fons – Grenay.

Ces attentes, bien que partagées par les partenaires lors du CODIR du 22 mars 2021, n'ont pas été satisfaites par le porteur de projet.

Faisant le constat d'une absence de mise en œuvre des modalités d'information et de concertation depuis la fin du débat public, et ce en contradiction avec les engagements pris, la présidente de la CNDP a adressé au maître d'ouvrage un courrier en date du 23 mars 2022 (joint en annexe n°5), auquel il a répondu le 5 avril 2022 (cf. annexe 5bis).

Entre octobre et décembre 2021, à la demande des partenaires du projet, une nouvelle étude de contexte diligentée par SNCF Réseau a été conduite par le cabinet Nicaya Conseil (démarche à laquelle n'ont pas été associés les garants) auprès d'élus et d'associations en vue de la préparation d'une concertation sur le projet de mise à 4 voies de la portion Saint-Fons – Grenay. L'étude a fait apparaître une volonté manifeste des différents intervenants de s'engager de concertation que sur des projets concrets et non sur des objectifs à long terme.

De nouvelles modalités de dialogue ont ensuite été présentées aux garants en février 2022 et ont été arrêtées par le maître d'ouvrage lors du CODIR du 22 mars 2022 et partagées lors du comité des grands partenaires du 17 juillet 2022.

D.2. Les orientations adoptées par le porteur de projet en matière d'information et de concertation

Lors du comité des grands partenaires du 12 juillet 2022, ont été débattus et adoptés les principes d'information et de concertation, à savoir :

- **Informé sur la trajectoire d'ensemble** de développement des services et de la capacité sur la base des orientations partagées par les partenaires co-financeurs,

d'abord avec les élus des territoires concernés par l'Etoile ferroviaire, puis avec les associations locales, les acteurs de la mobilité et le grand public.

- **Concierter de manière ciblée sur un premier ensemble d'opérations matures** (afin de « donner à voir du concret » rapidement) :
 - en associant d'abord les élus locaux pour adapter le projet et les modalités de concertation,
 - en informant ensuite le public sur l'opération (mise en perspective des apports de l'opération à la trajectoire de l'EFL, objet de la concertation variantes de tracé, conditions d'intégration urbaine environnementale, etc.
 - en recueillant enfin les avis du public lors de la concertation.
- **Poursuivre le processus de maturation itératif des partenaires** sur l'EFL (études, arbitrages, informations au fil de l'eau) sur les évolutions concernant la trajectoire d'ensemble et les opérations suivantes avec les élus dans un premier temps, puis avec les associations, les acteurs locaux et le grand public dans un second temps.

Si les garants – au vu des arguments développés par le porteur de projet et ses partenaires, notamment lors de la réunion précitée – ont pris acte et accepté ces nouvelles modalités de concertation, ils rappellent que celles-ci ne sauraient conduire à priver le public de toute information et de la possibilité de participer à la décision sur l'ensemble du projet de l'EFL en faisant part de ses avis ou contributions, de même qu'elles ne sauraient restreindre son champ d'intervention à des opérations « matures ».

S'il paraît évident aux garant.e.s que la définition d'une trajectoire d'ensemble de développement des services et de capacité du réseau ne peut que résulter d'un processus itératif entre les partenaires – processus alimenté par la production d'études conduites par le porteur de projet –, il leur paraît tout aussi important que le public puisse prendre sa place dans ce processus, dispose des éléments d'information sur les études en cours ou leurs conclusions, sur les choix opérés et leur justification, et qu'il puisse présenter ses observations et avis argumentés au fil de l'eau, sur un projet d'ensemble à long terme qui impactera la vie quotidienne des habitants et usagers.

Ne pas y répondre leur paraît non seulement contraire au droit reconnu par la loi de tout un chacun à l'information et à la concertation, mais aussi présente le risque pour le porteur de projet de se priver de l'expertise d'usage du public lors de l'élaboration des projets ou de voir l'opportunité des projets initialement consensuels remise en cause par manque d'informations ou de justifications sur leur fonctionnalité dans le projet d'ensemble, ou encore en raison de l'absence de réponse à des interrogations légitimes pouvant laisser supposer des intentions cachées du maître d'ouvrage.

D.3. Les modalités d'information générale sur le projet d'aménagement de l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise mises en œuvre depuis la conclusion du débat

La décision du porteur de projet a été publiée sur le site Internet du maître d'ouvrage en décembre 2019 (www.etoileferroviairelyonnaise.fr) ainsi que sur le site de la CNDP. Cette publication a été largement relayée par la presse locale.

De manière générale, hormis l'année 2020, marquée par la crise du Covid et peu propice à la mise en œuvre d'actions de communication, l'information du grand public n'a été assurée que

dans le cadre de conférences de presse, soit organisées spécifiquement, soit à l'occasion d'événements locaux ou de d'annonces nationales.

- Ainsi, une conférence de presse commune à SNCF Réseau et ses partenaires a été organisée le 23 mars 2021, portant sur l'avancement du projet. Un dossier de presse mis en ligne a été relayé par la presse locale et suivie en mai 2021 d'une interview du président du Conseil régional sur le projet de « RER à la lyonnaise ».
- Ce même sujet sera par la suite abordé, notamment par le Conseil régional d'une part à l'occasion de la conférence de presse organisée le 14 avril 2022 pour l'inauguration du bus à haut niveau de service Lyon-Trevoux, lors de l'inauguration de la voie L en gare de Lyon Part-Dieu d'autre part.
- Les annonces en novembre 2022 du président de la République relatives aux RER métropolitains ont fait l'objet d'une couverture presse importante au niveau local faisant également état des réactions du président du Conseil régional.
- Le 24 février 2023, faisant suite à l'annonce par Madame E. Borne, Première ministre, d'un investissement par l'Etat de 100 Mds d'euros dans le ferroviaire, un point d'actualité sur le projet de RER à la lyonnaise a été relayé dans la presse locale.
- De manière pérenne, le site Internet du maître d'ouvrage met à disposition des informations relatives aux projets du plan de mobilisation et s'est enrichi en avril 2023 d'un volet intitulé « Préparer l'avenir » en vue de l'engagement d'une concertation sur le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay, tandis qu'une campagne d'information sur le projet a été assurée.
- Les autres modalités d'information et de la concertation sur ce projet de mise à 4 voies de Saint-Fons – Grenay sont détaillées ci-après et permettent au grand public et aux habitants concernés, habitant sur le périmètre de la concertation retenu, de participer à la concertation.

E. La concertation sur le projet de mise à 4 voies de la section Saint-Fons – Grenay

Le débat public de 2019 sur le Nœud ferroviaire lyonnais avait montré un large consensus sur le projet de mise à 4 voies de la section Saint-Fons – Grenay, jugé « incontournable » par certains acteurs institutionnels, nombreux collectifs et associations d'usagers et participants du grand public. Ce large consensus se doublait souvent de l'expression d'une attente à voir cette opération se concrétiser en priorité. C'est donc dans un cadre *a priori* consensuel que s'est déroulée, entre le 14 avril et le 4 juin 2023, une première concertation sur la section Saint-Fons – Grenay du projet de l'Etoile ferroviaire lyonnaise.

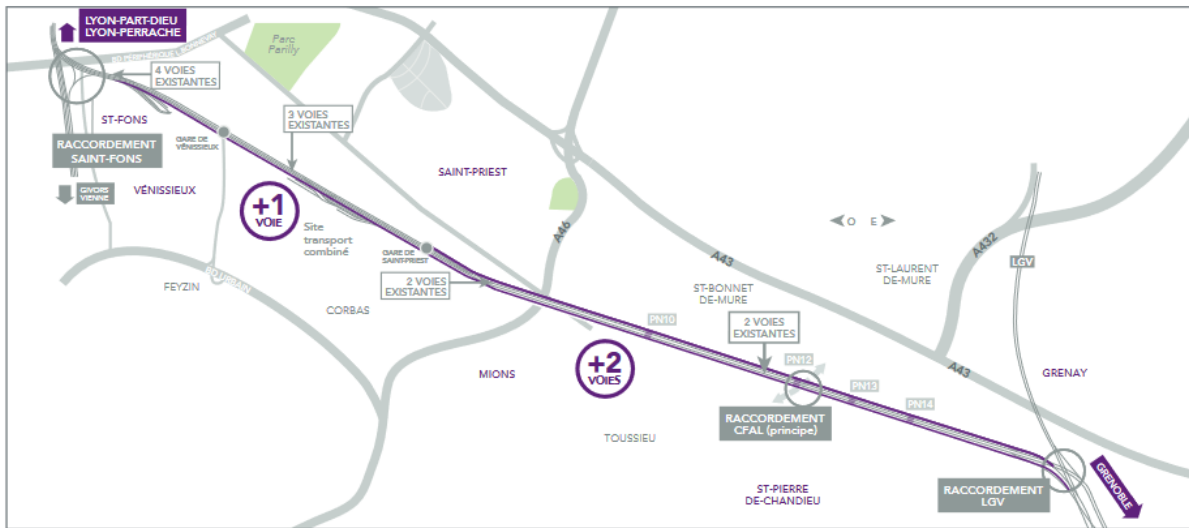
E.1. Contenu et caractéristiques du projet

Comme présenté plus haut, la concertation avait pour objet principal de discuter des deux variantes de cette mise à 4 voies, hors raccordement de Saint-Fons. Plus précisément, il est projeté, sur ces 19 kilomètres de la ligne Lyon-Grenoble, de dédier deux voies aux circulations dites « lentes » (TER, omnibus et fret) et deux autres voies aux circulations « rapides » (trains de voyageurs sans arrêt, TER directs, TGV). Le projet consiste de ce fait à créer :

- 1 voie supplémentaire de la gare Vénissieux à celle de Saint-Priest, 3 voies existant déjà sur cette section ;

- 2 voies supplémentaires de la gare de Saint-Priest à Grenay, jusqu'à la zone de raccordement à la Ligne à Grande Vitesse où 2 voies existent actuellement.

Ces deux voies ont fait l'objet d'études de deux variantes : une première variante située au Nord de la ligne (appelée aussi « variante bleue »), une seconde située au Sud (« variante rouge »).

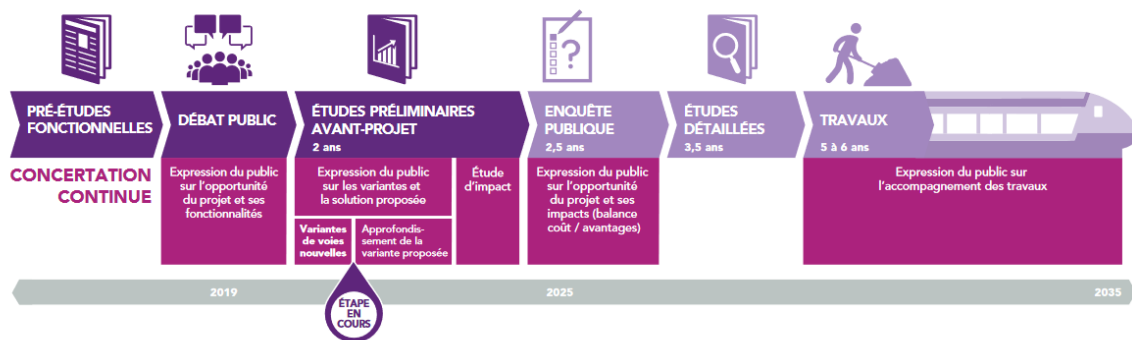


Source : DMO de la concertation sur la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay

Le coût du projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay a été évalué globalement à environ 1 milliard €, comprenant les études, la conduite des procédures administratives, les travaux ferroviaires, la reconstruction des ponts lorsque nécessaire, la compensation des impacts, etc.

La participation du public à cette étape du projet avait pour objectif de permettre d'enrichir la comparaison des solutions d'implantation et d'alimenter les études d'approfondissement sur les modalités d'insertion des voies nouvelles sur la base d'une variante préférentielle. Les modalités d'insertion feront l'objet par la suite d'une nouvelle concertation qui précédera l'étude d'impact en préparation de l'Enquête d'Utilité Publique, projetée pour l'année 2025.

Si le projet est déclaré d'utilité publique, des études détaillées s'engageront afin de préparer un démarrage des travaux à l'horizon 2030 et une mise en service à l'horizon 2035.



E.2. Modalités d'information et de concertation

L'information et la participation ont prioritairement visé les élus, habitants, associations, milieux socio-économiques, y compris agricoles et acteurs industriels des 5 communes concernées par l'implantation des voies supplémentaires, à savoir : Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu, Grenay. L'information globale sur la concertation et les objectifs du projet a été élargie aux communes limitrophes (Saint-Fons, Corbas, Toussieu) et, plus largement, *via* Internet et la presse locale, au périmètre de l'aire urbaine de Lyon.

Après des échanges préparatoires en bilatérales avec les communes concernées et les différentes parties prenantes, débutés dès l'automne 2022, la concertation ouverte au grand public s'est déroulée du 14 avril au 4 juin 2024 sur les différentes communes impactées par le projet.

Les moyens d'informations étaient variés et adaptés à l'enjeu : une campagne de presse (10 insertions dans la presse écrite locale), des campagnes sur les réseaux sociaux (dont 3 campagnes géolocalisées sur Facebook et Instagram touchant environ 500 000 comptes), une annonce sur le site Internet du projet (www.etoileferroviairelyonnaise.fr), la distribution de 9 655 flyers dans les boîtes aux lettres des riverains, des courriers et mailings aux élus, partenaires et parties prenantes concernés par le projet, des kits d'information mis à disposition des mairies concernées et alentours, des partenaires et des parties prenantes du projet.

E.3. Le déroulé de la concertation

La concertation s'est déroulée au travers de dispositifs complémentaires :

- deux réunions publiques : la réunion d'ouverture, à Vénissieux le 26 avril 2023, et la réunion de clôture, à Saint-Priest le 1^{er} juin 2023 ;
- 5 ateliers, dits « communaux », à destination des riverains des 5 communes concernées, ouverts à tous publics sur inscription *via* le site de la concertation ou par téléphone, pour étudier les impacts de chacune des variantes du tracé au niveau local¹ ;
- 10 permanences – 2 par commune à des horaires différents – afin de permettre aux personnes de trouver des réponses individuelles à des situations particulières².

Du point de vue du climat général et de la qualité du dialogue, la concertation s'est déroulée manière inégale. Les ateliers communaux, à l'exception de celui de Mions, ont permis des échanges fructueux et ont fourni à la maîtrise d'ouvrage de nombreux d'éléments pour éclairer sa décision pour la suite de ses travaux.

L'atelier de Mions n'a pu se tenir, perturbé avant même le début des présentations et des échanges par le départ de la quasi-totalité des participants à l'invitation du président de l'association Fracture et suite aux réserves émises par M. le Maire de Mions

Les réunions publiques, d'ouverture et de clôture auxquelles participaient les élus locaux et les représentants de la Métropole de Lyon et de la Région, ont été marquées par une forte représentation des associations (opposées ou non au projet) fortement mobilisées sur la question du CFAL.

Contestant l'utilité voire l'opportunité d'une concertation sur le projet de mise à 4 voies et considérant comme prioritaire le projet de CFAL Sud dont ils contestent par ailleurs le tracé, certaines associations ont tenté d'empêcher la tenue de la réunion, de clôture. Après

¹ Les dates des ateliers étaient les suivantes : le 3 mai à Grenay, le 10 mai à Vénissieux, le 11 mai à Saint-Pierre-de-Chandieu, le 15 mai à Mions et le 22 mai à Saint-Priest.

² 10 permanences d'une demi-journée chacune, deux dans chaque commune (Grenay, Vénissieux, Saint-Pierre-de-Chandieu, Mions, Saint-Priest).

l'intervention des garant.e.s et de M. le Maire de Saint-Priest, la réunion a pu se tenir et permettre au public de s'exprimer malgré les tentatives par ces associations (Fracture, Apache) de monopoliser la parole et de focaliser les discussions sur le seul CFAL ou d'empêcher tout débat par des manifestations bruyantes intempestives.

E.4. Le compte-rendu du maître d'ouvrage

Le compte-rendu du maître d'ouvrage est de bonne qualité et rend compte à la fois fidèlement et de façon très détaillée de la réalité, qu'il s'agisse de présentation de données factuelles ou d'analyse des arguments échangés.

E.5. Avis des garant.e.s sur le déroulement de la concertation

Si certains participants ont pu regretter un manque d'information des habitants sur la tenue de la réunion publique d'ouverture ou si d'autres critiques exprimaient un manque de confiance sur la finalité de cette concertation ou sur les possibilités de faire amender le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay (par le biais de nouvelles variante en tunnel par exemple), les garants considèrent que les modalités mises en place par la maîtrise d'ouvrage ont globalement permis à la concertation de respecter le droit des citoyens d'être informés et de participer.

Comme il a été évoqué plus haut, et de manière plus générale, cette concertation qui portait sur les variantes d'un tracé largement validé pendant le débat public s'est focalisée lors des réunions publiques sur l'opportunité du projet en l'absence de visibilité sur la réalisation de la partie du Sud du CFAL.

Pour une très large majorité des participants aux réunions publiques, la mise à 4 voies de la section Saint-Fons – Grenay ne doit pas se substituer, voire servir de justification, à un abandon du projet de CFAL Sud. Une telle décision serait jugée inadmissible pour ces participants de l'Est de la métropole, territoire qu'ils estiment déconsidéré par rapport au centre de Lyon. Selon eux, si le trafic de fret ferroviaire – et surtout le fret de matières dangereuses – devait contourner la métropole de Lyon, cela ne devrait en aucun cas se faire au détriment des habitants des communes de l'Est lyonnais qui, le rappellent-ils, font également partie de la métropole lyonnaise.

Cet argument, exprimant des craintes, a bien évidemment sa place dans la concertation sur un projet dont l'une des conséquences pourrait être l'augmentation du trafic de fret de transit, et justifie la demande faite au porteur de projet de mettre à disposition les données prospectives concernant le trafic de marchandises.

Lors de cette concertation, menée sur un périmètre géographique circonscrit aux communes concernées par le tracé, bien que portant un projet qu'ils avaient d'ailleurs appelé de leurs vœux lors du débat public, certaines associations n'ont pas souhaité s'engager dans cette concertation ou ont tenté de s'y opposer. Elles en contestent l'opportunité considérant qu'il convient de ne pas poursuivre ce projet de mise à 4 voies, afin de privilégier ou d'y substituer un projet de contournement fret (CFAL Sud selon un tracé autre que le tracé initialement retenu par DM du 15 avril 2009).

S'il n'appartient pas aux garants de juger de l'opportunité du projet, ceux-ci rappellent qu'une remise en cause de l'opportunité de celui-ci, ayant fait l'objet d'un consensus et été reconnu prioritaire par l'ensemble des participants et acteurs institutionnels au niveau de la région, ne saurait se justifier dans le cadre d'une concertation portant sur un tracé précis et géographiquement restreinte, de par sa nature, aux communes d'implantation.

Si le porteur du projet envisageait de remettre en cause l'opportunité de la mise à 4 voies de la section Saint-Fons – Grenay, il s'ensuit que cette option devrait être préalablement débattue

par le public sur un périmètre plus large que les communes d'implantations, pour permettre à l'ensemble du public métropolitain, voire régional, de s'exprimer à ce sujet et de reformuler ses attentes en termes de mobilité.

De leur côté, les ateliers ont réuni le public-cible limité des communes concernées directement par le projet et ont permis une approche plus pertinente sur le tracé précis et un dialogue constructif. Les contraintes ou attentes des publics les plus impactés ont été exprimé, ce qui a donné, aux dires de la maîtrise d'ouvrage, suffisamment d'éléments pour continuer et amender le projet de manière plus éclairée.

F. Les arguments exprimés

F.1. Le bilan dressé par le maître d'ouvrage et la synthèse des arguments

Le bilan dressé par le maître d'ouvrage est consultable en suivant le lien :

<https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/concertation/saint-fons-grenay-doublement-des-voies/>

Ce bilan a été validé par les garants. Il leur est apparu exhaustif, détaillé et retraçant de fidèlement et en toute neutralité les arguments développés par le public. Sans reprendre le détail des argumentaires développés dans ce bilan les garants ont souhaité mettre l'accent sur les principaux thèmes abordés.

Comme exposé plus haut, le fret ferroviaire a été le thème le plus évoqué au cours de la concertation, essentiellement pour exprimer une opposition vis-à-vis de l'augmentation de sa circulation sur le tracé, ainsi que pour préciser des craintes quant aux nuisances ou risques qu'elle induirait.

Les participants ont par ailleurs exprimé :

- leurs craintes quant aux nuisances et impacts générés par le projet et questionné le porteur de projet sur les mesures de protection et compensation envisagées ;
- la crainte de voir la mise à 4 voies considérée par les pouvoirs publics et le porteur de projet comme une alternative au CFAL Sud, affichant de manière très claire la demande d'une mise en service du CFAL Sud concomitante à la mise à 4 voies de Saint-Fons – Grenay considérant que cette dernière devait être dédié au trafic des voyageurs (essentiellement les TER) ;
- le souhait, déjà exprimé lors du débat public, de l'amélioration du trafic ferroviaire pour les voyageurs et de la réalisation d'un RER à la Lyonnaise.

F.2. Les interrogations du public n'ayant pas obtenu de réponses à ce stade

Plusieurs préoccupations n'ont pas encore trouvé de réponse de la part de la maîtrise d'ouvrage. Cela concerne plusieurs sujets sur lesquels le porteur de projet s'est engagé à répondre après la réalisation d'études dédiées :

- la question de la ressource en eau (prise en compte des réseaux d'irrigation pour les agriculteurs, la protection du périmètre de captage des 4 chênes et l'impact général du projet sur l'équilibre hydrologique du territoire) ;

- la question de l'artificialisation de terres agricoles, de la sauvegarde de corridors écologiques (trame verte et bleue) et d'une zone humide et des compensations écologiques ;
- les enjeux spécifiques aux deux PPRT (Créalis et SDPD Saint-Priest) ;
- la faisabilité de variantes (variante enterrée à Mions) que le porteur de projet avait identifié mais qu'il n'a pu présenter lors de l'atelier de Moins.
 - A noter que le porteur de projet, devant l'impossibilité de présenter cette variante, l'a mise à disposition du public sur le site Internet ;
- les modalités d'exploitation et trafic attendu (notamment fret) ou potentiel.

Sur tous ces sujet, les garants demandent à ce que des réponses soient apportées par la maîtrise d'ouvrage, conformément à son engagement pris au cours de la concertation.

F.3. Avis et commentaires des garants

Si la concertation conduite sur les variantes de tracé du projet de mise à 4 voies de la section Saint-Fons – Grenay (hors raccordement de Saint-Fons) a permis à tout un chacun de faire part de son avis, de ses critiques vis-à-vis du tracé, d'exprimer ses attentes quant aux caractéristiques du projet. Une nouvelle fois, la concertation a mis en avant la problématique du trafic fret pour lequel aucune réponse claire n'a été apportée par les pouvoirs publics.

La concertation sur les variantes de tracé a été ainsi fortement impactée, voire perturbée par l'absence de position claire quant à la définition, le financement et la mise en œuvre de certains projets, et plus spécifiquement le CFAL Sud pour lequel tout échange et toute concertation avec le public sur ce projet semblent être mis en *stand by* par l'Etat.

A l'exception de quelques participants et associations qui considèrent que le report du trafic fret dans la traversée de Lyon sur un nouvel itinéraire empruntant la ligne Saint-Fons – Grenay peut être un pis-aller, la très grande majorité des participants a clairement affirmé son opposition à l'utilisation de cette ligne pour un trafic fret de transit (et de contournement de l'agglomération lyonnaise). L'opportunité même du projet de mise à 4 voies est ainsi contesté par certains élus et associations car risquant de se substituer au CFAL Sud, projet dont le tracé est par ailleurs remis en cause par certains. En l'absence de réponse claire quant à la volonté et la capacité de l'Etat et de SNCF Réseau de mener à bien ce projet de CFAL Sud dans des délais compatibles avec le projet de mise à 4 voies se Saint-Fons – Grenay, ces mêmes participants leur prêtent cette intention cachée.

Il n'appartient pas aux garants d'émettre un avis sur l'opportunité ou les caractéristiques d'un projet comme le CFAL Sud. En revanche, ils font le constat que la décision de faire ou ne pas faire est un élément incontournable quant à l'acceptabilité d'autres projets comme celui de Saint-Fons – Grenay, et une information indispensable pour la poursuite sereine de la concertation sur les projets d'aménagements de l'Etoile ferroviaire lyonnaise.

Les garants recommandent donc en premier lieu aux représentants de l'Etat, et ensuite à la SNCF et ses partenaires, de clarifier, formaliser et expliciter leur décision concernant la mise en œuvre du projet de contournement ferroviaire sud de l'agglomération lyonnaise, son tracé et son échéancier prévisionnel.

Dans une moindre mesure, les modalités de raccordement de Saint-Fons, non encore présentées à ce jour par le porteur de projet, sont de nature à faciliter ou non, suivant les tracés étudiés, certains trafics de fret. Eu égard à la sensibilité exprimée sur le sujet du fret pendant la concertation, **les garants recommandent au porteur de projet de mettre à disposition du public, dès leur finalisation, les données prospectives et prévisions de trafic fret sur la section Saint-Fons – Grenay dans les différentes hypothèses.**

G. La suite de la concertation continue

G.1. Les prochaines étapes du projet et de la concertation

Concernant le projet de mise à 4 voies de la section Saint-Fons – Grenay

Modalités de raccordement de Saint-Fons

Le tracé et les modalités de raccordement des voies sur le réseau existant sont en cours et devraient être achevés à l'échéance de fin 2023 et mises à disposition dès cette échéance. Ces modalités feront l'objet d'une concertation envisagée en 2024, en fonction des conclusions des études techniques.

Section Saint Fons Grenay (hors raccordement)

A la suite de la concertation, le porteur de projet arrêtera un tracé préférentiel. Ce choix d'un tracé préférentiel interviendra après sa présentation en comité des grands partenaires prévu en décembre 2023.

Sur la base de ce tracé, le porteur de projet poursuivra le travail de co-construction avec les acteurs du territoire (élus, associations, agriculteurs, socio-professionnels, etc.), conduira les études d'insertion paysagère et urbaine du projet, les études d'impact, les études environnementales (ressources en eau, équilibre hydrologique, corridors écologiques, zones humides, prises en comptes des plans de prévention des risques technologiques), etc.

Après une nouvelle phase de concertation sur l'ensemble du projet, le maître d'ouvrage élaborera le **dossier d'enquête publique**, préalable à la déclaration d'utilité publique du projet. Ce dossier pourrait être établi à l'horizon 2025 selon l'échéancier du porteur de projet.

Concernant le projet d'ensemble

Les prochaines étapes relatives au projet global des aménagements de l'Etoile ferroviaire portent essentiellement sur la conduite et la mises à disposition d'études :

- La réalisation de ces études d'exploitation et de trafic est très complexe. Ses conclusions initialement attendues pour le 1^{er} trimestre 2023 sont toujours en cours.
- La mise à disposition d'une synthèse de cette étude est envisagée par le porteur de projet courant 2024.
- Les conclusions de cette étude, essentielle pour l'élaboration d'un service express métropolitain régional, conditionne la définition et la priorisation des premiers aménagements de capacité à moyen terme (2025-2035) tels que dénivellation de Sathonay, la mise en tube de circulation entre Perrache et Part-Dieu, 2 trains sur une même voie en gare de Lyon Part-Dieu, etc.
- Les informations sur les aménagements susvisés et leurs caractéristiques feront l'objet d'une publication sur le site du porteur de projet à l'horizon 2025, après réalisation d'études de faisabilité.

G.2. Préconisation des garant.e.s sur la suite de la concertation continue

Sur le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay

Les garants préconisent :

- **de poursuivre la concertation sur l'intégration du tracé retenu dans l'environnement local** et les aménagements induits sur les communes traversées (après présentation des études relatives à l'environnement au trafic y compris fret, etc.).
- Au-delà des réunions bilatérales et du travail de co-construction avec les parties prenantes du territoire concerné, il conviendrait à l'échelle de chaque commune **de tenir un ou des ateliers débats avec le public sur le tracé retenu, ses impacts, les projets induits ou nécessaires** (réaménagement voirie, gares et accès, intermodalité, aménagement urbain, protections phoniques, etc.).
 - Ces opérations concomitantes au projet ferroviaire relevant d'une autre maîtrise d'ouvrage que SNCF réseau, **les structures concernées devraient être associées à ces réunions ou ateliers débat** (SNCF Gares et connexion, Commune, Métropole, Sytral mobilités...)
- **D'engager une concertation spécifique au raccordement de Saint-Fons** sur le périmètre de la commune pour débattre du tracé précis, de ses incidences et son insertion (sous la forme d'ateliers-débats comme ceux conduits lors de la concertation précédente).
- **D'organiser une ou des réunions d'information et de concertation présentant une vision globale du projet de mise à 4 voies** au sein de l'Etoile Ferroviaire, en lien avec les autres grands projets, de ses fonctionnalités notamment celles induites en terme d'exploitation et de trafic (voyageurs et fret) aux possibilités offertes ou non, les conditions d'insertion environnementale du projet, de prise en compte des risques technologiques, etc., ainsi que son calendrier, ses modalités de financement, ses prochaines étapes lors d'une ou de réunions publiques.

Compte tenu des fonctionnalités et des améliorations attendues de ce projet pour la desserte de l'Est lyonnais, le public invité à cette ou à ces réunions publiques ne saurait se limiter aux habitants des communes concernées directement par le tracé, mais devrait être élargi à l'ensemble des habitants des collectivités pour lesquelles le projet aura une incidence (Est et Sud-Est lyonnais, Grenoble, etc.).

Sur la participation du public à l'élaboration du projet global de l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise

Comme l'a relevé le porteur de projet lui-même dans le bilan qu'il a établi à la suite de la concertation susvisée, le public a manifesté « son attente d'une vision d'ensemble à la fois des grands projets concernant l'Etoile ferroviaire mais aussi les autres projets d'aménagements, des offres de mobilité à l'échelle locale pour lesquels une meilleure visibilité et l'assurance d'une véritable concertation sont attendues ».

Afin d'y répondre les garants préconisent :

- **que le maître d'ouvrage partage les résultats de l'étude comparative entre les scénarios de phasage des projets à long terme** (scenario A : 2 voies supplémentaires au cœur de Lyon et mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay ; scenario B : première section du CFAL et mise à 4 voies de Saint-Fons - Grenay) permettant à

l'horizon 2035 la suppression des points de congestion en cohérence avec les ambitions de desserte voyageurs et fret, et rende publics les choix opérés par les partenaires, suite à la présentation des conclusions de cette étude lors d'une réunion du comité des grands partenaires.

- La mise à disposition de cette étude sur le site Internet du porteur de projet serait de nature à répondre *a minima* à l'attente du public et permettrait d'explicitier les raisons ayant conduit le porteur de projet à différer l'étude comparative des options (souterraine ou en surface) de la traversée de Lyon.
- **Que le porteur de projet partage les résultats de l'étude d'exploitation et de trafic**, étude complexe, initialement attendue pour le premier trimestre 2023 mais dont la poursuite est prévue par le maître d'ouvrage et devrait être achevée à la fin du mois de décembre 2023.
 - Compte tenu de la complexité de cette étude, des interférences avec d'autres études comme celles d'un nouveau franchissement du Rhône (indépendant ou non du CFAL-Sud), **la présentation des résultats de cette étude pourrait, dans un premier temps, être assurée par des ateliers-débats associant les différents acteurs concernés par le projet**, les associations intéressées, voire un panel d'utilisateurs.
 - Au vu des attentes exprimées d'une vision d'ensemble sur les grands projets concernant l'EFL et leurs plannings, ainsi que les autres projets d'aménagements, **il semble aux garants particulièrement opportun d'organiser, à terme, une ou des réunions publiques afin de présenter des études, de prioriser des grands projets structurants** et de construire une feuille de route partagée montrant la trajectoire d'ensemble et la cohérence des différents projets à court moyen et long terme.
- **Que le maître d'ouvrage et ses partenaires**, au vu de l'étude d'exploitation susvisée et après échange préalable avec les élus des collectivités concernées, **partagent les études – permettant d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes d'ici 2025 et de prioriser des premiers aménagements de capacité à l'horizon 2030-2035 – et engagent pour chaque projet local une concertation locale**. A l'image de ce qui a été réalisé pour les opérations du plan de mobilisation, un onglet spécifique à ces opérations permettrait *a minima* au public de disposer des informations utiles sur chacune de ces opérations et sur leur cohérence avec la trajectoire visant à l'instauration d'un service express métropolitain régional.

Le projet d'aménagement à long terme de l'Etoile ferroviaire Lyonnaise est un projet d'une grande complexité, complexité accrue par l'élaboration ou la mise en œuvre concomitante d'autres projets d'infrastructures de transport, par la multiplicité et la nature des opérations susceptibles d'y concourir et par la technicité des études à conduire pour pouvoir les définir. Il nécessite un partage des objectifs entre SNCF Réseau et ses partenaires et cofinanceurs, chacun d'entre eux ayant une responsabilité et des compétences propres. Son élaboration et son acceptabilité est nécessairement l'aboutissement d'un processus itératif sur un temps long, permettant de concilier les politiques de chacun, la soutenabilité financière du projet, ses contraintes techniques, environnementales, ses impacts sur le territoire et le niveau de service attendu par les usagers à différentes échelles territoriales.

Si l'organisation de la maîtrise d'ouvrage du projet, associant à différents niveaux les partenaires ou acteurs du projet, est sans doute de nature à élaborer et mettre en œuvre un projet à long terme commun et garantir sa pérennité, **l'absence d'un acteur dans ce processus itératif, à savoir les usagers ou le public, risque au mieux de priver la maîtrise d'ouvrage d'une expertise d'usage et de l'expression directe des attentes des usagers, au pire d'engager des projets dont l'opportunité n'est pas partagée et sera contestée**.

L'élaboration d'un tel projet et sa réalisation s'échelonnant sur un temps long (plusieurs décennies...), il ne saurait échapper à des évolutions, des modifications, des retards ou des remises en cause ponctuelles des priorités ou des objectifs recherchés dont le public doit avoir connaissance. La lisibilité du projet, son évolution, la cohérence des différentes opérations avec la mise en œuvre de la trajectoire d'ensemble, l'enchaînement des études et des différentes procédures sont autant d'éléments dont le public doit être informé et ces informations doivent lui permettre de faire connaître au fil de l'eau au porteur de projet son avis, ses objections ou ses contributions.

A la suite du débat public, les garants avaient déjà préconisé la mise en place d'un comité de suivi et de concertation appelé à être régulièrement informé et à débattre de la trajectoire d'ensemble, de son évolution, de l'avancement du projet, des opérations à venir, des études à conduire ou en cours, des modalités de concertation à venir. **Ce comité**, instauré auprès du maître d'ouvrage et regroupant notamment les différentes associations concernées ainsi que des usagers volontaires, n'aurait bien entendu aucun rôle décisionnel, ce rôle étant dévolu au maître d'ouvrage et à ses partenaires, mais il **aurait vocation à éclairer le porteur de projet quant aux attentes du public ou des usagers sur leur vision critique du projet ou des opérations spécifiques, enfin sur les modalités souhaitables de concertation sur ces dernières.**

Les garants renouvellent cette recommandation dont la mise en œuvre concrétiserait et crédibiliserait la volonté affichée par le maître d'ouvrage de « poursuivre la dynamique de concertation engagée avec le public ».

Bilan établi le 5 Décembre 2023 par Barbara Serrano et Jean-Claude Ruyschaert,
garants de la concertation

Liste des annexes

- Annexe 1 Décision du maître d'ouvrage (JO du 11 décembre 2019)
- Annexe 2 Décision ministérielle du 18 janvier 2021
- Annexe 3 et 3 bis Nomination des garants ()
- Annexe 4 Courrier des garants au porteur de projet du (28 décembre 2020)
- Annexe 5 Courrier de M^{me} la présidente de la CNDP au porteur de projet (23 mars 2022)
- Annexe 5 bis Réponse du Directeur régional de SNCF Réseau (5 avril 2022)

Avis et communications

AVIS DIVERS

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Avis relatif à la conclusion du débat public et à la décision du maître d'ouvrage du 11 décembre 2019 sur le projet des aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais (NFL LT)

NOR : TRET1934574V

Le conseil d'administration de SNCF Réseau,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-13 et R. 121-9 ;

Vu la décision n° 2018/76/NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME/1 de la Commission nationale du débat public sur l'organisation d'un débat public sur le projet de nœud ferroviaire lyonnais long terme en date du 3 octobre 2018 ;

Vu le compte rendu présenté par le président de la commission particulière du débat public et le bilan établi par la présidente de la Commission nationale du débat public en date du 11 septembre 2019 ;

Vu le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) du 1^{er} février 2018 qui privilégie le traitement des nœuds ferroviaires en leur donnant la première des priorités et en leur associant, chaque fois que cela est pertinent, des objectifs d'amélioration des services, notamment sur les lignes les plus denses, et l'organisation de services express métropolitains à l'échelle des aires urbaines ;

Vu le projet de loi d'orientation des mobilités en cours d'examen au Parlement qui donne la priorité à la résorption de la saturation des nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;

Vu le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 de Rhône-Alpes du 11 mai 2015 ;

Vu le contrat de performance pour la période 2017-2026 signé entre l'Etat et SNCF Réseau le 20 avril 2017 ;

Considérant sur la question de l'opportunité du projet des aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais, que :

- le débat public a permis de confirmer l'opportunité d'un projet qui réponde aux objectifs de services ferroviaires plus nombreux et de meilleure qualité, aussi bien pour les voyageurs que pour le fret, et qui offre une solution de transport de masse adaptée aux enjeux climatiques ;
- les niveaux de service cibles présentés dans le dossier du maître d'ouvrage sont globalement partagés :
 - dessertes périurbaines de Lyon au ¼ h ;
 - liaisons rapides entre grandes métropoles ;
 - développement du transport de marchandises ;
- le débat public a permis de présenter une vision d'ensemble des grands projets à très long terme (Paris-Orléans-Clermont-Lyon, Accès Alpains, Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, NFL Long Terme). Les participants s'accordent à dire que cette vision lointaine et onéreuse nécessite une hiérarchisation ;

Considérant sur les aménagements mis au débat, que :

- dans le cœur du nœud ferroviaire lyonnais (NFL), entre Saint-Clair et Guillotière, les deux options surface ou souterrain n'ont pas été au centre des débats. Lorsqu'elles ont été évoquées :
 - l'option en surface a soulevé des interrogations relatives à son insertion dans le tissu urbain et est apparue indissociable du réaménagement des boulevards de Stalingrad et des Tchécoslovaques, ce qui n'a pas pu être étudié à ce stade ;
 - l'option en souterrain a soulevé des interrogations relatives à son coût, ses impacts hydrogéologiques et ses fonctionnalités (temps d'accès aux trains, types de trafics) ;
- la mise à quatre voies entre Saint-Fons et Grenay est apparue comme un élément majeur du projet et nécessaire quel que soit le scénario de long terme retenu. Son aménagement, souhaité en priorité, devient indispensable pour améliorer globalement les niveaux de service vers Grenoble, Chambéry et la ligne à grande vitesse Paris-Marseille ;

Considérant sur le développement équilibré du trafic entre les gares que :

- concernant la gare de Lyon-Saint-Exupéry :
 - les avis exprimés mettent en avant le développement de la gare comme un complément du hub de Part-Dieu et non comme une alternative ;
 - pour autant le débat public a fait ressortir une demande d’une meilleure connexion entre Saint-Exupéry et Lyon, ainsi qu’entre Saint-Exupéry et les principales villes de la région ;
 - il est également souhaité un développement des dessertes TGV, mais le scénario dit de rupture, qui prévoyait le report des TGV province-province de Part-Dieu vers Saint-Exupéry, n’apparaît pas pertinent à l’échelle de l’ensemble du système ferroviaire lyonnais ;
- concernant les autres gares de l’agglomération lyonnaise :
 - le débat public a fait ressortir une demande d’augmentation de leurs dessertes ferroviaires et d’un développement de l’intermodalité (transports en commun, modes actifs, parkings relais...) ;

Considérant sur les besoins propres à chaque territoire, que :

- le débat public a fait émerger la nécessité d’une vision régionale d’ensemble sur les services ferroviaires, allant au-delà de la métropole lyonnaise ;
- les métropoles et les principales villes régionales, mais aussi des territoires moins denses, demandent, en complément de la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais, des réponses à leurs besoins propres, tant du point de vue du fonctionnement de leurs nœuds ferroviaires (Grenoble, Saint-Étienne, Chambéry, Aix-les-Bains, Annecy, Annemasse, Clermont-Ferrand) que de leurs liaisons avec Lyon ;

Considérant sur le besoin immédiat d’augmentation et d’amélioration des services, que :

- l’horizon de mise en service des aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais a été jugé trop lointain par l’ensemble des participants ;
- le débat public a fait émerger une demande forte d’amélioration, dès maintenant, de la qualité et de la fréquence de services ferroviaires voyageurs par le développement de services express métropolitains, tout en développant de la capacité pour le fret ;
- le maître d’ouvrage a été incité à travailler dès à présent sur une modernisation du réseau existant et de son exploitation permettant de faire circuler davantage de trains (par exemple le déploiement de nouvelles technologies comme la gestion du trafic ERTMS ou 2 trains sur la même voie « 2TMV ») ;
- le maître d’ouvrage a été également invité à poursuivre ses études pour définir une trajectoire de réalisation continue d’aménagements à court, moyen et long termes répondant à un développement progressif des services ferroviaires et selon un projet cible ;
- le débat public a mis en évidence la nécessité de mettre en œuvre rapidement les conditions d’amélioration de l’intermodalité (tarification, parkings, coordination entre autorités organisatrices des mobilités, accès au train),

Le maître d’ouvrage décide :

- de poursuivre le projet porté au débat public ;
- de construire une démarche de « Services express métropolitains », prenant en compte les besoins divers (fret, voyageurs longue distance, transports du quotidien en urbain et périurbain lyonnais, ainsi que sur les autres territoires de la région) ;
- de construire avec les acteurs concernés une trajectoire économiquement soutenable d’évolution des services et de l’infrastructure depuis aujourd’hui jusqu’au long terme, et répondant aux enjeux environnementaux et de transition écologique ;
- dans ce cadre :
 - de définir en lien avec les collectivités et autorités organisatrices partenaires (notamment la région Auvergne-Rhône-Alpes) une première phase d’évolutions à court terme des services ferroviaires envisageables et des aménagements associés, au-delà des démarches déjà en cours (plan de mobilisation NFL 2016-2025) ;
 - d’établir un schéma de dessertes ferroviaires des gares de l’agglomération lyonnaise incluant Saint-Exupéry, connectées aux services de transports collectifs, dans une logique de développement de l’intermodalité ;
 - d’approfondir les études pour faire émerger les améliorations possibles à court et moyen terme en s’appuyant notamment sur une meilleure exploitation du nœud et les apports des nouvelles technologies (ERTMS, 2 TMV...) ;
 - d’approfondir l’analyse comparative des deux options d’aménagement sur la section entre Saint-Clair et Guillotière, ainsi que les deux options de phasage combinées entre NFL LT et Contournement Ferroviaire de l’Agglomération Lyonnaise ;
 - de poursuivre les études du projet à long terme, en étudiant en priorité la mise à quatre voies de la section Saint-Fons – Grenay ;
- de proposer un dispositif de pilotage du projet adapté aux différents enjeux, aux différentes échelles et aux différents horizons de temps ;

- de poursuivre la dynamique de concertation engagée avec le débat public sous l'égide d'un garant qui sera désigné par la CNDP.



LES AMÉNAGEMENTS
DE LONG TERME
**DU NŒUD
FERROVIAIRE
LYONNAIS**

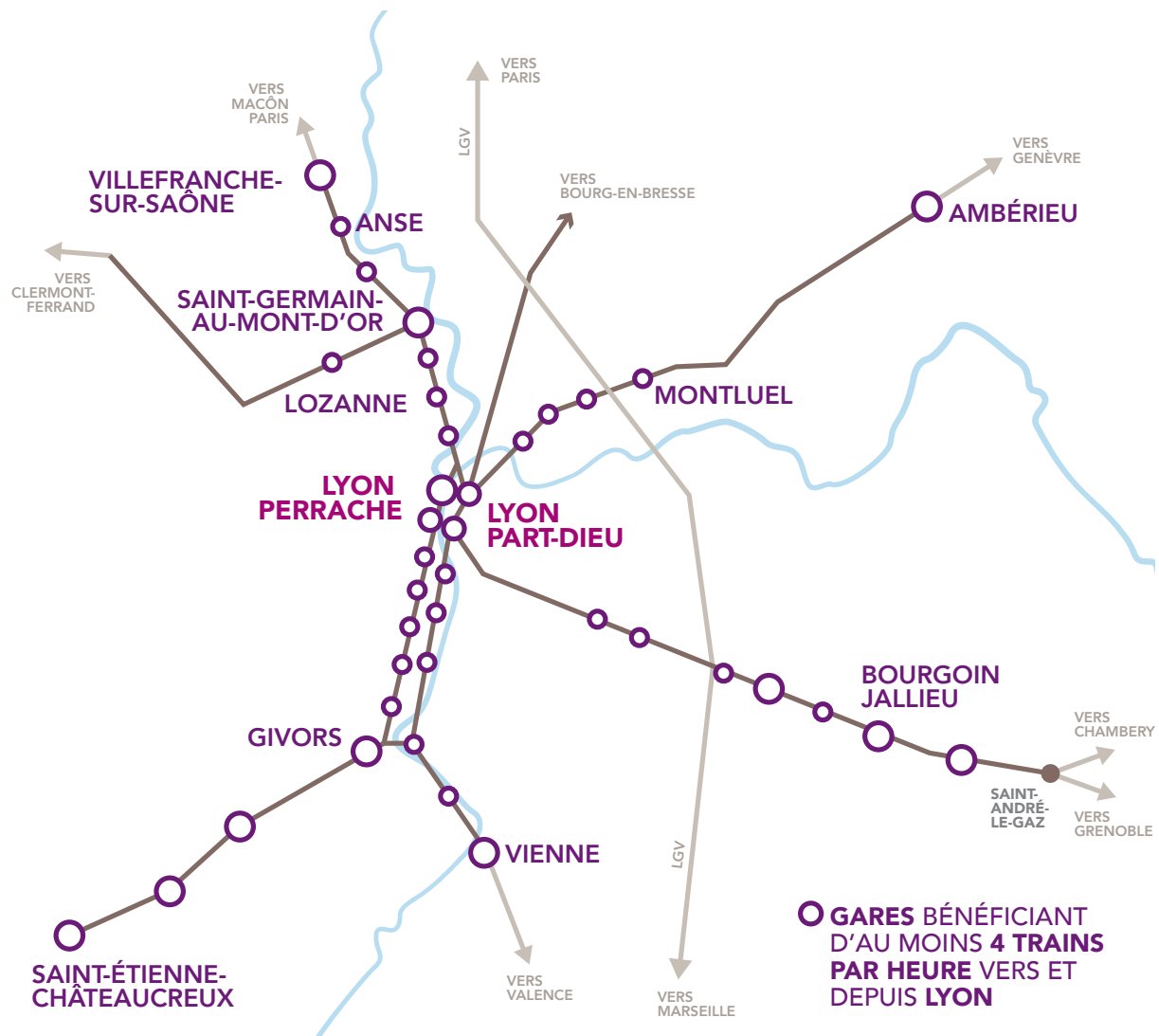
**À L'ISSUE DU DÉBAT PUBLIC,
LA DÉCISION DE SNCF RÉSEAU,
MAÎTRE D'OUVRAGE**

DÉCEMBRE 2019

UN PROJET POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE TRANSPORT DU QUOTIDIEN

Le projet des aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais soumis au débat public vise à :

- **Répondre aux besoins de transports du quotidien dans une logique de développement durable :**
 - un service tous les $\frac{1}{4}$ d'heure ($\frac{1}{2}$ h actuellement) pour les TER péri-urbains,
 - une augmentation de la desserte des métropoles régionales (maillage régional).
- **Contribuer au développement du fret ferroviaire** en offrant davantage de facilités d'exploitation du réseau ferré.
- **Offrir 40% de capacité supplémentaire au nœud ferroviaire lyonnais dans son secteur le plus densément utilisé en cohérence avec les besoins de mobilité futurs.**



GARES BÉNÉFICIAIRES D'AU MOINS 4 TRAINS PAR HEURE VERS ET DEPUIS LYON - Source : SNCF Réseau

MERCI À TOUS LES PARTICIPANTS AU DÉBAT PUBLIC

Le débat public, qui s'est déroulé du 11 avril au 11 juillet 2019, a suscité une participation significative de très nombreux acteurs :

- **Collectivités territoriales** : la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la Métropole de Lyon, les Villes et communautés urbaines, communautés d'agglomération ou communautés de communes de Grenoble, Clermont-Ferrand, Vienne, L'Isle-d'Abeau, Vénissieux, Chambéry, Saint-Etienne, Roanne, Annecy... ;
- **Associations** :
 - Associations d'usagers : FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes, DARLY, Déplacements citoyens, Association pour le Développement des Transports en Commun – se déplacer autrement (ADTC), Lyon Métro ;
 - Association de protection de l'environnement : FNE Auvergne-Rhône-Alpes ;
 - Associations de riverains : Association pour le Développement Durable de la Vallée de la Chimie ;
 - Associations opposées au tracé du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise : FRACTURE, A3CFAL, Marennes contre les nuisances ;
 - Associations de promotion de liaisons ferroviaires : la Transalpine ;
- **Acteurs économiques**, dont le CESER Auvergne-Rhône-Alpes, la CCI Auvergne-Rhône-Alpes, des syndicats (CGT...), des entreprises (Solvay, Hermès), des transporteurs, des acteurs du fret (Grand Port Maritime de Marseille et Pôle d'Intelligence Logistique), les coordinateurs de Corridors européens « Méditerranée » et « Mer du Nord Méditerranée »...

Le grand public a également participé via internet et les réseaux sociaux.

LE DÉBAT PUBLIC EN QUELQUES CHIFFRES

- **1 000 dossiers** du maître d'ouvrage, **4 000 documents** de synthèse et synthèse des études complémentaires diffusés



- **26 rencontres publiques** : réunions publiques, ateliers thématiques, conférence débat, débats mobiles



- **607 expressions** dont 103 contributions et cahiers d'acteurs, 124 questions écrites, 146 avis écrits, de nombreux commentaires

- **34 382 visiteurs** du site Internet du débat public dédié au projet



- **192 retombées presse**

- **3 336 réponses** au questionnaire sur les déplacements en Auvergne-Rhône-Alpes

- **2 500 participants** en présentiel au débat



- **3 039 abonnés** à la newsletter

- **1 621 participants** sur les réseaux sociaux



LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT PUBLIC

OU CE QUE SNCF RÉSEAU RETIENT DU DÉBAT PUBLIC

OUI au mode ferroviaire pour répondre aux enjeux environnementaux

Les 3 mois de débat public ont mis en avant une attente forte de développement du mode ferroviaire afin d'augmenter massivement le report modal vers le train, perçu comme une réponse crédible et adaptée aux enjeux environnementaux.

OUI à l'augmentation et l'amélioration des services ferroviaires, dès à présent

Si les niveaux de service cibles présentés (dessertes périurbaines de Lyon au ¼ h, liaisons rapides entre grandes métropoles et développement du transport de marchandises) ont été globalement partagés, le débat public a fait émerger une demande forte d'amélioration, dès maintenant, de la qualité, de l'amplitude horaire et de la fréquence des services ferroviaires voyageurs par le développement de services express métropolitains, tout en développant de la capacité pour le fret.

Pour faire circuler davantage de trains, SNCF Réseau a été invité à travailler dès à présent à la modernisation du réseau existant et de son exploitation, en déployant par exemple de nouvelles technologies comme ERTMS - nouvelle signalisation qui permet de réduire la distance entre les trains - ou en aménageant les gares afin d'accueillir simultanément 2 Trains sur la Même Voie (« 2 TMV »).

Le débat public a également mis en évidence le besoin de mettre en œuvre rapidement les conditions d'amélioration de l'intermodalité : tarification unique,

parkings, coordination entre autorités organisatrices des mobilités, accès au train.

OUI à la définition d'une trajectoire continue d'amélioration jusqu'à la réalisation des projets de long terme

Les participants au débat public ont considéré que la vision d'ensemble des grands projets à très long terme (POCL, Accès Alpains, CFAL, NFL Long Terme), telle que présentée, était trop lointaine et onéreuse et nécessitait une **hiérarchisation**.

SNCF Réseau a donc été invité à poursuivre ses études pour définir une trajectoire de réalisation continue d'aménagements à court, moyen et long termes répondant à un développement progressif des services ferroviaires et selon un projet cible.

OUI à une vision régionale d'ensemble du développement ferroviaire qui apporte une réponse aux besoins propres à chaque territoire

Les métropoles et les principales villes régionales, mais aussi des territoires moins denses, ont demandé, en complémentarité avec la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais, des réponses à leurs besoins propres, tant du point de vue du fonctionnement de leurs nœuds ferroviaires (Grenoble, St-Etienne, Chambéry, Aix les Bains, Annecy, Annemasse, Clermont-Ferrand) que de leurs liaisons avec la métropole de Lyon et le hub de Lyon Part Dieu.





OUI à la mise à 4 voies de la section entre Saint-Fons et Grenay

La mise à 4 voies de la ligne Lyon-Grenoble entre Saint-Fons et Grenay est apparue comme un élément majeur du projet, et nécessaire quel que soit le scénario de long terme retenu. Son aménagement, souhaité en priorité, devient indispensable pour améliorer globalement les niveaux de service vers Grenoble, Chambéry et la ligne à grande vitesse Paris-Marseille.

OUI à la poursuite des études pour avancer sur le choix du scénario entre Saint-Clair et Guillotière

Les deux options surface ou souterrain proposées pour le cœur du nœud ferroviaire lyonnais, qui n'ont pas été au centre des débats, n'ont pas fait l'objet de consensus à ce stade des études. L'option en surface a soulevé des interrogations relatives à son insertion dans le tissu urbain et est apparue indissociable du réaménagement des boulevards Stalingrad et Tchecoslovaques. L'option en souterrain a soulevé des interrogations relatives à son coût, ses impacts hydrogéologiques et ses fonctionnalités (temps d'accès au train, type de trafics).

OUI à un développement équilibré du trafic entre les gares

Le développement de la gare de Lyon Saint-Exupéry est considéré comme devant être complémentaire à celui du hub de Part-Dieu, et non comme une alternative. Le débat public a fait ressortir la demande d'une meilleure connexion entre Saint-Exupéry et Lyon, ainsi qu'entre Saint-Exupéry et les principales villes de la région.

Si le développement des dessertes TGV de Saint-Exupéry a été demandé, le report des TGV province-province de Part-Dieu vers Saint-Exupéry n'est pas apparu pertinent à l'échelle de l'ensemble du système ferroviaire lyonnais.

Concernant les autres gares de l'agglomération lyonnaise, le débat public a mis en avant une demande d'augmentation de leurs dessertes ferroviaires et d'un développement de l'intermodalité (transports en commun, modes actifs, parkings relais...).

LA DÉCISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE

LE MAÎTRE D'OUVRAGE SNCF RÉSEAU DÉCIDE DE POURSUIVRE LE PROJET PORTÉ AU DÉBAT PUBLIC.

CONSTRUIRE UNE DEMARCHE DE SERVICES EXPRESS METROPOLITAINS

La démarche « Services express métropolitains », mise en œuvre dès à présent, prendra en compte les besoins de transport des marchandises, des voyageurs longue distance et du quotidien, tant sur Lyon que sur les autres territoires de la région.

CONSTRUIRE AVEC LES ACTEURS CONCERNES UNE TRAJECTOIRE ECONOMIQUEMENT SOUTENABLE D'EVOLUTION DES SERVICES ET DE L'INFRASTRUCTURE DEPUIS AUJOURD'HUI JUSQU'AU LONG TERME

Dans ce cadre :

- réaliser à court terme et au-delà des travaux déjà en cours dans le cadre du plan de mobilisation NFL 2016-2025, les aménagements permettant de répondre à l'évolution des services ferroviaires, définie avec les collectivités et autorités organisatrices partenaires, tels que l'amélioration des liaisons entre Lyon et Saint-Étienne, l'allongement des quais et le renforcement électrique pour augmenter la longueur des trains.
- définir le schéma de dessertes ferroviaires des gares de l'agglomération lyonnaise incluant Saint-Exupéry, connectées aux transports en commun urbains dans une logique de développement de l'intermodalité.
- faire émerger les améliorations techniques possibles à court et moyen termes en s'appuyant notamment sur une meilleure exploitation du nœud et sur les apports des nouvelles technologies (ERTMS, 2 TMV...)
- avancer sur la mise à 4 voies prioritaire de la section Saint-Fons – Grenay
- approfondir les scénarios d'aménagement sur la section entre Saint-Clair et Guillotière
- définir le phasage de réalisation le plus pertinent entre NFL LT et Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise

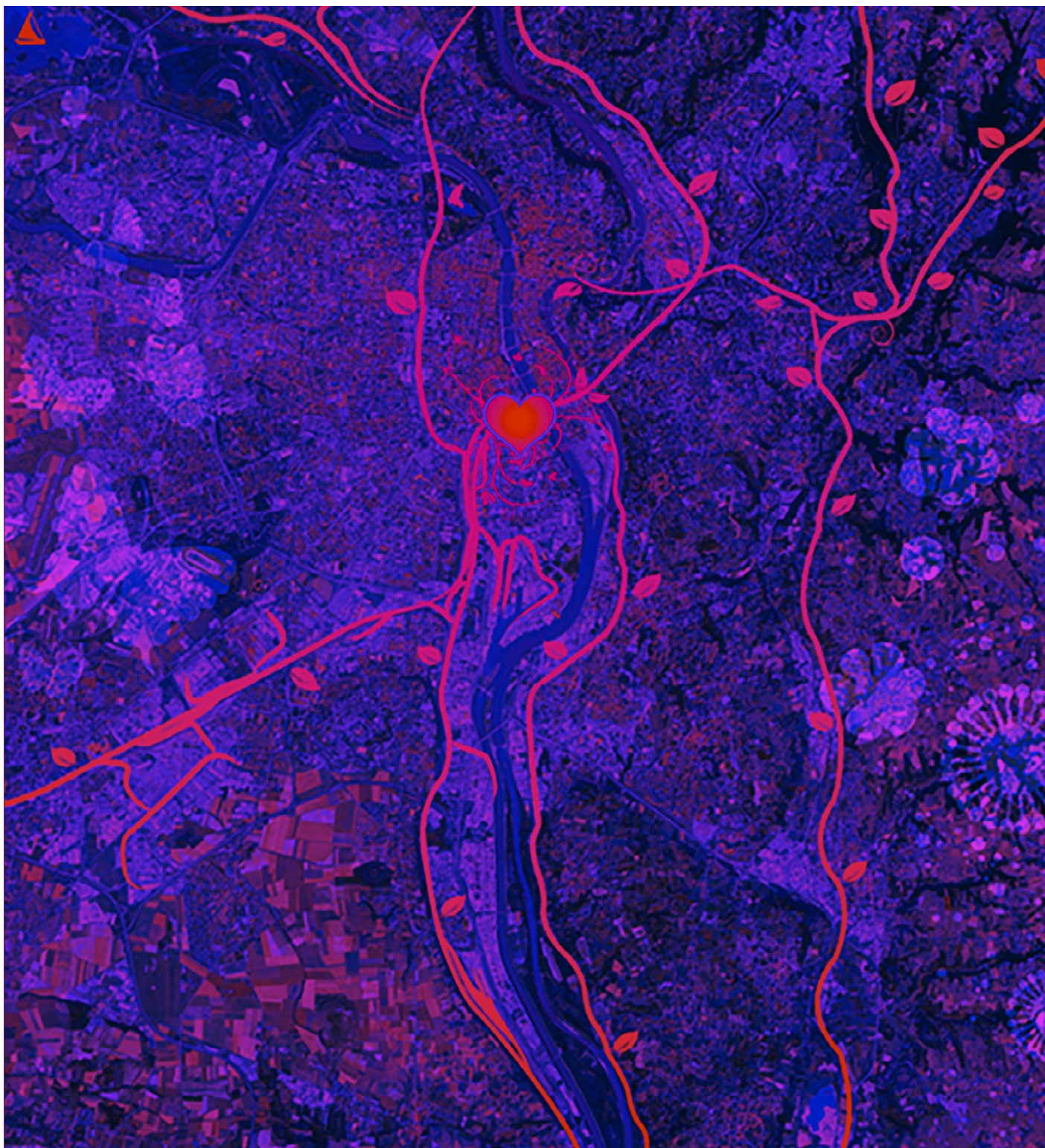


ASSOCIER, CONSULTER ET INFORMER TOUT AU LONG DU DÉROULEMENT DU PROJET

Pour accompagner la définition et la mise en œuvre de cette trajectoire d'évolution des services et de l'infrastructure et les études, SNCF réseau :

- proposera un dispositif de pilotage du projet adapté aux différents enjeux, aux différentes échelles et aux différents horizons de temps ;
- poursuivra la dynamique de concertation engagée avec le débat public sous l'égide d'un garant qui sera désigné par la CNDP.





SNCF Réseau - Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes
78, rue de la Villette - 69425 LYON Cedex 03
Réalisation : Nicaya Conseil / Studio Magellan
Crédit photos : © SNCF, DR.





**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Le ministre

Paris, le **18 JAN. 2021**

Réf : D20017974

Monsieur Luc LALLEMAND
Président de SNCF Réseau
15 /17 rue Jean-Philippe Rameau
CS 80001
93418 LA PLAINE SAINT DENIS

Objet : décision ministérielle suite au débat public sur le
nœud ferroviaire lyonnais

Monsieur le Président,

L'étoile ferroviaire lyonnaise (EFL) joue un rôle majeur dans le fonctionnement du réseau ferré national, compte tenu de la densité et de la variété des trafics locaux, nationaux et européens qui la traversent.

Un débat public sur les aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais s'est tenu du 11 avril au 11 juillet 2019. La commission nationale du débat public en a remis le compte-rendu le 11 septembre 2019. La décision du maître d'ouvrage SNCF Réseau, partagée avec les différents acteurs locaux, a été publiée au Journal officiel le 11 décembre 2019. Elle prévoit :

- de poursuivre le projet porté au débat public ;
- de construire une démarche de « services express métropolitains », prenant en compte les besoins divers (fret, voyageurs longue distance, transports du quotidien en urbain et périurbain lyonnais, ainsi que sur les autres territoires de la région) ;
- de construire avec les acteurs concernés une trajectoire économiquement soutenable d'évolution des services et de l'infrastructure depuis aujourd'hui jusqu'au long terme, et répondant aux enjeux environnementaux et de transition écologique.

La loi d'orientation des mobilités, publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019, donne la priorité aux transports du quotidien, et promeut à ce titre la modernisation du réseau existant et la désaturation des nœuds ferroviaires. Ces priorités se retrouvent donc dans les différentes expressions du débat public du nœud ferroviaire lyonnais.

En matière de services, je soutiens l'engagement, en lien étroit avec les autorités organisatrices de la mobilité régionale et métropolitaine et les opérateurs de transport ferroviaire, d'une démarche d'évolution de l'ensemble des services ferroviaires sur l'agglomération lyonnaise vers un « service express métropolitain », comme retenu dans la décision du maître d'ouvrage, et qui fait partie des priorités de la loi d'orientation des mobilités et des objectifs du SRADDET de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Cette démarche tiendra naturellement compte de la diversité des trafics, notamment de fret, qui traversent l'étoile lyonnaise.

La Commission particulière du débat public a par ailleurs souligné que plusieurs débats publics se sont déroulés dans la région Auvergne – Rhône – Alpes et sont restés sans suite. Il convient par conséquent que ce débat conduise à des réalisations concrètes.

.../...

Ainsi, en matière d'infrastructures, à un horizon de court et moyen terme, je souhaite que vous étudiez les optimisations possibles sur le réseau existant, tant sur l'exploitation et les services que sur l'infrastructure, afin de redonner de la régularité et de la capacité à l'étoile ferroviaire lyonnaise, avant de lancer de grands projets d'infrastructure, au profit des voyageurs et du fret.

Vous poursuivrez votre engagement dans la mise en place des actions du plan de mobilisation de 10 ans (2015-2025) qui avait été approuvé le 2 juin 2015. Ce plan, prévu au CPER, améliore la régularité et la fiabilité de l'exploitation ferroviaire ainsi que la qualité des services. Il comprend notamment la réalisation de la voie L de la Part-Dieu.

En complément, je souhaite qu'un programme de mesures d'optimisations et d'aménagements soit défini pour que des améliorations puissent être apportées dans un calendrier le plus resserré possible. Vous viserez notamment une meilleure exploitation du nœud à court terme en cherchant à réduire les circulations techniques traversant l'étoile ferroviaire lyonnaise puis en approfondissant les possibles apports des nouvelles technologies.

Au-delà, il s'agira d'aboutir à la définition d'un plan d'investissement sur dix ans dans la continuité du plan de mobilisation actuel, permettant une croissance progressive des trafics dans l'étoile lyonnaise.

A plus long terme, les conclusions du débat public font apparaître un consensus autour de l'aménagement du tronçon Saint-Fons - Grenay. Je souhaite ainsi que les premières études préalables à la déclaration d'utilité publique soient lancées pour la mise à quatre voies entre Saint-Fons et Grenay, en portant notamment une attention particulière aux enjeux d'insertion urbaine, d'eaux souterraines, de protection de captage, de préservation de la biodiversité et de risques technologiques. Cette section constitue un élément majeur de l'étoile ferroviaire, notamment pour améliorer globalement les niveaux de service vers Grenoble, Chambéry et la ligne à grande vitesse Paris-Marseille.

Par ailleurs, l'analyse comparative des deux options d'aménagement, souterraine ou de surface, sur la section entre Saint-Clair et Guillotière, ainsi que les options de phasage avec le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) doivent être approfondies, notamment avec la lumière d'un bilan socio-économique. Je souhaite que vous étudiiez plus précisément dans ce cadre les conditions d'insertion urbaine de l'option en surface sur la section Saint-Clair et Guillotière, afin de disposer d'éléments plus détaillés sur ses incidences et de permettre *in fine* une prise de décision éclairée entre les deux scénarios. Je souhaite qu'un point sur les études soit fait avec les collectivités partenaires d'ici la fin 2021, afin que vous soumettiez à ma validation un scénario dans le courant de l'année 2022.

Enfin, je souhaite, conformément aux recommandations de la commission nationale du débat public, que se poursuive la démarche de participation du public, en mettant en place un dispositif d'information et de concertation continue.

Pour répondre pleinement aux attentes et assurer une cohérence à l'échelle du territoire, ces démarches structurantes doivent être menées dans un cadre partenarial robuste. Je souhaite ainsi que la dynamique sur l'étoile ferroviaire lyonnaise puisse être relancée, dans la perspective d'un comité des grands partenaires, à tenir au premier semestre 2021 au plus tard, pour partager ces orientations et acter le principe et le financement des études associées.

A cette fin, je vous invite à étudier précisément le budget nécessaire à ces études, en vue de la préparation des discussions financières avec les différents partenaires cofinanceurs. L'objectif est de pouvoir s'inscrire pleinement dans le cadre de la préparation de la prochaine contractualisation relative aux infrastructures de transport, sachant que des crédits du plan de relance seront disponibles en 2021 et 2022 pour le lancement de telles études relatives à la mise en place de services express métropolitains.

Ces démarches seront à coordonner avec la révision de la programmation des accès du Lyon-Turin qui doit aboutir d'ici 2023. Une réunion annuelle commune de haut niveau entre les deux démarches pourrait répondre à cet objectif. Elles s'appuieront, pour assurer la cohérence des plans d'exploitation associés à l'ensemble des projets sur le secteur Saône Rhône, sur la future plateforme Services & Infrastructure qui doit être prochainement installée.

.../...

Je vous informe enfin avoir demandé au CGEDD de nommer un ingénieur général, afin notamment de présider les comités techniques de l'étoile ferroviaire lyonnaise, si nécessaire les comités techniques propres à chaque projet et cette plateforme Services et infrastructures quand elle sera installée, en parfaite coordination avec la démarche sur les accès du Lyon-Turin. Il devra notamment organiser les réflexions de manière pertinente, dans un souci d'efficacité et de cohérence à l'échelle de l'étoile lyonnaise et de la région. Il aura également un rôle de conseil, afin d'assurer la cohérence des propositions d'aménagements alternatifs ferroviaires à l'A45.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'J' and 'B' followed by a horizontal line.

Jean-Baptiste DJEBBARI

SÉANCE DU 5 FEVRIER

DÉCISION N° 2020 / 18 / NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME/ 6

PROJETS DES AMÉNAGEMENTS DE LONG TERME DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L. 121-8,
- vu sa décision n°2018/76/NOEUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME/1 du 3 octobre 2018 décidant d'organiser un débat public sur le projet de nœud ferroviaire lyonnais long terme et de désigner Monsieur Jean-Claude RUYSSCHAERT président de la Commission particulière,
- vu sa décision n°2018/97/NOEUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME/2 du 7 novembre 2018 désignant les membres de la commission particulière du débat public,
- vu sa décision n°2019/34/NOEUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME /3 du 6 mars 2019, prenant acte du dossier du maître d'ouvrage et arrêtant les modalités et le calendrier du débat public,
- vu sa décision n°2019/64/NOEUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME /4 du 3 avril 2019, désignant Mesdames Dominique SIMON et Adeline HEITZ, comme membres de la commission particulière en charge de l'animation du débat public sur le projet des aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais,
- vu le compte rendu du débat rendu le et le bilan du débat public en date du 11 septembre,
- vu sa décision n°2019/177/NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME /5 du 4 décembre 2019, désignant Monsieur Jean-Claude RUYSSCHAERT comme garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique,
- vu l'avis relatif à la conclusion du débat public et à la décision du maître d'ouvrage du 11 décembre 2019 sur le projet des aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais, publié au Journal officiel de la République française n°0287 du 11 décembre 2019,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

La Commission nationale prend acte de la décision du conseil d'administration de SNCF Réseau, maître d'ouvrage, de poursuivre le projet porté au débat public, de construire une démarche de « Services express métropolitains », de construire avec les acteurs concernés une trajectoire économiquement soutenable d'évolution des services et de l'infrastructure, de proposer un dispositif de pilotage du projet adapté, de poursuivre la dynamique de concertation engagée avec le débat public sous l'égide du garant désigné par la CNDP.

Article 2 :

La décision publiée par le maître d'ouvrage répond dans l'ensemble aux recommandations formulées dans le Compte rendu de la commission particulière du débat public. Elle mériterait cependant des précisions sur les priorités, les critères et le calendrier de la décision finale, quant à la poursuite du projet, ainsi que des précisions sur les modalités d'élaboration du projet de "service express métropolitain". Ces précisions permettraient de répondre aux interrogations soulevées par le public pendant le débat quant à la sincérité de la démarche de participation engagée.

Article 3 :

Madame Barbara SERRANO est désignée garante chargée de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de nœud ferroviaire lyonnais long terme.

Article 4 :

La garante établira un rapport annuel à la date anniversaire de sa désignation qui sera joint au dossier d'enquête publique.

Article 5 :

La présente décision sera publiée au journal officiel de la République.

La Présidente

Chantal JOUANNO

JORF n°0291 du 15 décembre 2019
texte n° 60

Décision n° 2019/177/NOEUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME/5 du 4 décembre 2019 relative aux projets des aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais

NOR: CNPX1935480S
ELI: Non disponible

La Commission nationale du débat public,

Vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L. 121-8 ;

Vu sa décision n° 2018/76/NOEUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME/1 du 3 octobre 2018 décidant d'organiser un débat public sur le projet de nœud ferroviaire lyonnais long terme et de désigner M. Jean-Claude RUYSSCHAERT président de la Commission particulière ;

Vu sa décision n° 2018/97/NOEUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME/2 du 7 novembre 2018 désignant les membres de la commission particulière du débat public ;

Vu sa décision n° 2019/34/NOEUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME/3 du 6 mars 2019, prenant acte du dossier du maître d'ouvrage et arrêtant les modalités et le calendrier du débat public ;

Vu sa décision n° 2019/64/NOEUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME/4 du 3 avril 2019, désignant Mmes Dominique SIMON et Adeline HEITZ, comme membres de la commission particulière en charge de l'animation du débat public sur le projet des aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais ;

Vu le compte rendu du débat rendu le et le bilan du débat public en date du 11 septembre ;

Après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1

M. Jean-Claude RUYSSCHAERT est désigné garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique du projet de nœud ferroviaire lyonnais long terme.

Article 2

Le garant établira un rapport annuel à la date anniversaire de sa désignation qui sera joint au dossier d'enquête publique.

Article 3

La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La présidente,

C. Jouanno

Monsieur le directeur régional Auvergne Rhône Alpes
SNCF Réseau

Lors de la réunion du « cotec » du 3 décembre dernier, tenue en visioconférence et à laquelle vous avez bien voulu nous convier, ont été abordées les modalités de concertation sur le projet d'aménagement à long terme du nœud ferroviaire lyonnais.

A la suite du débat public, de la publication du compte rendu et du bilan de ce débat, en votre qualité de maître d'ouvrage, vous avez pris la décision de poursuivre le projet. Conformément à la réglementation, il appartient dès lors au maître d'ouvrage d'assurer l'information et la participation du public à l'élaboration du projet sous l'égide de garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public.

Dans ce cadre, la Commission nationale du débat public nous a désigné, les 4 décembre 2019 et 5 février 2020 comme garants. Notre rôle est de s'assurer du fait que l'information donnée par le maître d'ouvrage est complète, fiable et objective, que les modalités de participation du public permettent une concertation loyale et de le garantir jusqu'à l'ouverture d'une enquête publique. Au regard de cette décision, nous sommes chargés de veiller à la bonne information et à la participation du public et ce jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Force est de constater que ces conditions ne sont pas mises en œuvre à ce jour.

En effet, si depuis la décision de poursuivre le projet nous avons pu échanger avec vos services, lors de réunions de travail ou de cotec, sur les modalités d'association du grand public au projet, il nous apparaît qu'aucune concrétisation des réflexions envisagées n'a été mise en œuvre, voire arrêtée officiellement.

Nous sommes bien conscients des difficultés rencontrées au long de l'année 2020, liées aux élections municipales et métropolitaines et aux changements en résultant dans la composition des instances partenariales d'une part, aux conditions sanitaires liées à la pandémie de covid-19 d'autre part.

Cependant, cela ne saurait justifier l'absence, depuis près d'un an, de toute information auprès du public sur la suite donnée au projet d'aménagement à long terme du nœud ferroviaire lyonnais et sur les enseignements que vous avez tirés du débat. Ceci nous semble d'autant plus dommage que, prenant en compte les aspirations du public, vous avez retenu l'idée d'un

continuum des projets et l'élaboration une trajectoire de mise en place d'un « service express métropolitain ».

Aussi souhaitons-nous formaliser nos attentes (à défaut de nos exigences) en matière d'information et de participation du public à l'élaboration de ce projet et émettre le vœu que la réponse que vous y apporterez soit la plus rapide et la plus adaptée aux enjeux.

La première urgence vise à informer le public de votre décision et à l'expliquer. A ce sujet, plusieurs modalités d'information ont été abordées :

- Avait été évoquée lors de nos différents entretiens la tenue d'une conférence de presse (tenue avec les partenaires du projet) au cours de laquelle serait explicitée et commentée la décision du maître d'ouvrage). Un tel événement nous paraît toujours opportun.
- Vous aviez fait état de la possibilité de tenir ce point presse lors d'une manifestation organisée à l'occasion du lancement d'une passerelle le 12 décembre 2020, et à laquelle devaient participer les différents partenaires du projet. Si ceci peut effectivement constituer une occasion de donner des informations sur le projet, cela nous semble trop anecdotique au regard de l'ampleur du projet et des délais de mise en œuvre qu'il nécessitera, et beaucoup trop réducteur au vu du public touché et des informations données à cette occasion.

Nous souhaiterions d'ailleurs être destinataires des retombées presse de cet événement comme de toute revue de presse relative au projet NFLLT.

Il nous paraît donc indispensable d'organiser sur la base d'un dossier de presse (de préférence avec les partenaires du projet) une rencontre spécifique avec la presse écrite, radio et télévisuelle présentant et explicitant la décision du maître d'ouvrage, les différentes étapes du projet et les modalités d'information et de participation du public à venir.

A ce point presse (et toute action médiatique qui pourrait être développée à cette occasion) devraient être associés :

- la première diffusion de la plaquette d'information, (dont vous aviez bien voulu nous communiquer une première version, mais dont la version définitive répondant à nos observations ne nous a toujours pas été adressée pour validation) ;

Une diffusion à l'ensemble des intervenants au débat dont la liste vous a été fournie serait pertinente.

- le lancement du site Internet dont vous nous aviez communiqué une première partie, portant essentiellement sur l'information du public mais qui devait être complété par un volet interactif permettant au public de poser des questions ou de faire part de ses remarques ou suggestions (et qui devra être enrichi en cours de projet par des onglets spécifiques à chaque étude comme nous l'avions évoqué lors de nos différentes réunions). *Ce site (associé aux réseaux sociaux) pourra, le moment venu, servir de support aux concertations spécifiques ouvertes aux différentes étapes du projet.*

- La diffusion des modalités d'organisation de l'information et de la participation du public (rappelant à cette occasion que cette concertation est menée par le maître d'ouvrage sous

l'égide de deux garants désignés par la CNDP et auxquels le public peut s'adresser jusqu'au lancement de l'enquête publique).

Vous avez, à l'issue du débat public, décidé de poursuivre le projet mais, répondant ainsi aux attentes du public pour des actions à court et moyen terme, de le faire avec les acteurs concernés en construisant une trajectoire économiquement soutenable d'évolution des services et de l'infrastructure depuis aujourd'hui jusqu'au long terme, tout en pérennisant la démarche de concertation grand public initiée lors du débat.

Cette démarche, qui nous paraît très pertinente, vous conduit à engager ou mettre en œuvre les actions suivantes :

- réaliser à court terme et au-delà du plan de mobilisation 2016/2025 les aménagements permettant de répondre à l'évolution des services ferroviaires (amélioration des liaisons Saint-Etienne-Lyon, allongement de quais, renforcement électrique pour augmenter la longueur des trains par exemple) ;
- Faire émerger les améliorations techniques possibles à court et moyen terme (ERTMS, 2TMV, meilleure exploitation du nœud ferroviaire...) ;
- Définir un schéma de dessertes ferroviaires des gares (y compris Saint-Exupéry) connectées aux transports en commun urbains ;
- Avancer le projet de la mise à quatre voies de Saint-Fons-Grenay ;
- Approfondir les scénarios d'aménagement de la section Saint-Clair/La Guillotière.
- Définir le phasage de réalisation le plus pertinent entre NFL à long terme et contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (*CFAL, dont une première phase est apparue pour certains en cours de débat comme une alternative possible à la réalisation de la section Saint-Clair-la Guillotière*).

Cette démarche mêle la définition d'une stratégie à moyen et long terme (définition de la trajectoire d'évolution par exemple) et la conduite d'études ou d'actions opérationnelles (études dont les conclusions pourront d'ailleurs avoir une influence sur la définition ou la mise en œuvre de la trajectoire d'évolution). Elle suppose donc la mise en œuvre de modalités de participation du public de différentes natures et adaptées à chaque type d'action.

oooooooooooooooooooo

Ainsi ,au-delà des modalités de travail habituelles avec les partenaires du projet et les collectivités locales mises en œuvre par la maîtrise d'ouvrage, nous paraît-il indispensable d'associer les associations et le grand public à **la définition même et à la mise en œuvre de la trajectoire d'évolution des services et de l'infrastructure**.

Ceci pourrait prendre la forme d'un « **comité de concertation stratégique** » constitué de représentants des principales associations concernées par le projet (Fnaut, FNE, Fracture, etc.) auxquels seraient adjoints des citoyens intéressés. Un appel à manifestation d'intérêt auprès des participants au débat ou par voie de presse permettrait à tout un chacun de faire connaître son souhait de participer (les participants étant désignés par tirage au sort parmi les candidats au cas où ceux-ci seraient trop nombreux).

La vocation d'un tel comité pourrait être la suivante :

- Participer à l'élaboration d' une Charte de la concertation définissant les modalités, les droits et devoirs et responsabilités de chacun des acteurs en matière d'information et de participation, s'assurer de la cohérence d'ensemble des modalités spécifiques d'information et de concertation.
- Participer à la définition de la trajectoire d'évolution des services et à ses modalités de mise en œuvre *[étant rappelé qu'il appartient au maître d'ouvrage de définir ce qui sera ou pourra être rendu possible par le projet et à cette instance d'en débattre mais non de définir le niveau de service dont la responsabilité incombe à (ou aux) autorité(s) organisatrice(s) de la mobilité et à elle(s) seule(s)].*
- Assurer le suivi du projet et l'articulation des différentes étapes de mise en œuvre, la pérennité du dispositif et constituer un relais d'information vers le grand public.

Les documents présentés à cette instance, dont le rythme de réunion devrait être au minimum de deux fois par an, comme les comptes rendus de ces réunions ont vocation à être publiés sur le site Internet ou mis à dispositions du public sous toute forme adaptée.

oooooooooooooooooooo

Certaines études techniques visant à faire émerger les améliorations techniques (modalités d'exploitation, ERTMS, dispositif d'accueil de deux trains sur une même voie, renforcement électrique par exemple) se prêtent difficilement au débat dans le cadre de réunions publiques. En revanche, les ateliers-débats organisés lors du débat public ont montré l'appétence d'un public averti et permis d'assurer la transparence et la crédibilité de ces études. Ainsi nous paraît-il souhaitable que le maître d'ouvrage pérennise ce type d'actions d'information et de concertation et qu'au-delà d'une information classique descendante, il mette en place de façon régulière des ateliers débats en présentiel ou si les conditions sanitaires ne le permettent pas sous forme vidéo interactive.

oooooooooooooooooooo

D'autres études nous semblent nécessiter une information et une concertation spécifiques, répondant aux questionnements et divergences d'opinion manifestées lors du débat. Il en est ainsi notamment des études comparatives et de l'approfondissement des scénarios d'aménagement sur la section Saint-Clair-La Guillotière.

La constitution d'une instance de concertation dédiée, comprenant des représentants des différentes associations, comités de quartiers, de riverains, mais aussi d'experts indépendants (urbanistes, géologues, etc.) permettrait d'une part de définir de manière concertée et partagée la nature des études complémentaires nécessaires pour éclairer les scénarios et en assurer le suivi en toute transparence ; d'autre part de préciser les critères de comparaison à utiliser pour comparer les deux scénarios et argumenter en faveur d'une solution.

Comme envisagé, les documents présentés et les travaux de cette instance ont vocation à être mis à disposition du public sous une forme appropriée. Compte tenu des impacts de ces scénarios en terme d'insertion urbaine et profitant de l'éclairage donné dans le cadre de l'instance de concertation, il serait opportun ,pendant ou à l'issue de cette étude comparative, d'ouvrir un lieu ou une structure de débat grand public (réunions publiques, consultation formelle du public, etc.).

Lors du débat public, la présentation d'une étude de phasage des différents grands projets a fait apparaître aux yeux du public qu'une première phase du CFAL et du NFL pouvait constituer une alternative crédible à la réalisation des aménagements entre Saint-Clair et La Guillotière, sous réserve d'un approfondissement des études. Cet approfondissement, de même que la comparaison de cette hypothèse avec les scénarios sus visés, devront faire l'objet d'une information et d'une concertation dans des formes similaires à celles décrites ci-avant.

oooooooooooooooooooo

A l'image des comités de concertation locale (colac) présentés par SNCF Réseau PACA, un comité dédié à la mise à 4 voies de la section Saint-Fons-Grenay devrait être mis en place dans les meilleurs délais. Tout retard dans la conduite du projet de cette opération, dont l'opportunité et l'urgence ont fait consensus lors du débat, serait sans nul doute mal vécu par l'ensemble des acteurs et à juste titre peu compréhensible.

Si cette opération devait ,pour une raison ou une autre (manque de financement par exemple),être retardée , il conviendra de l'expliquer en toute transparence et de le justifier aux yeux du public .

Le tracé, ses caractéristiques, ses impacts sur l'environnement et sur les activités agricoles ou industrielles, etc. nécessitent d'être présentées et débattues au sein de ce comité qui devrait réunir à un rythme régulier des représentants d'associations, d'habitants, de riverains, d'agriculteurs, etc., et faire l'objet à des étapes clés de réunions publiques.

Parallèlement, une information continue sur le site Internet tout au long des études de consultations devra être assurée, une concertation à chaque étape clé pouvant être ouverte sur le site ou sur les réseaux sociaux pendant quelques semaines afin de permettre à chacun de s'exprimer.

Si ces préconisations ne sont sans doute pas exhaustives et sont à adapter et compléter en fonction de l'évolution du projet et de ses différentes étapes, il nous paraît indispensable de leur donner d'ores et déjà une caution politique de la part des collectivités partenaires du projet. Aussi nous paraît-il souhaitable, qu'après validation entre nous des modalités proposées, ce dispositif puisse être rapidement discuté et validé lors d'un comité des grands partenaires.

Je vous rappelle d'ailleurs que la décision de la Commission Nationale du Débat Public, nous nommant garants de la concertation et publiée au JO, nous fait obligation d'établir un premier bilan de la concertation à l'issue de la première année. Aussi conviendrait-il à minima que les instances de concertation et le dispositif d'information du public aient été mises en place avant cette échéance.

Nous restons bien entendu à votre disposition pour tout approfondissement de ces suggestions et sommes en attente de vos propositions.

Les garants :
Barbara Serrano

Jean-Claude Ruyschaert



Madame Chantal JOUANNO
Présidente de la Commission
Nationale du Débat Public (CNDP)
244 Boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Lyon, le 5/4/2022 | 11:22:52 CEST

n.réf. : PPE.yssi.nga – D2022-130
Affaire suivie par yves.simond@reseau.sncf.fr

Objet : Projet d'aménagement à long terme du nœud ferroviaire lyonnais

PJ : Retombées de la conférence de presse du 22 mars 2021
Support du CODIR du 21 mars 2022

Madame la Présidente,

Par courrier du 23 mars 2022, vous avez bien voulu appeler mon attention sur la nécessaire participation du public à l'élaboration des décisions publiques, en particulier dans le cadre du projet de l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise.

Je veux en premier lieu vous confirmer que je partage votre préoccupation et comprends votre interpellation. SNCF Réseau est un maître d'ouvrage engagé dans la concertation large sur les projets, et entend maintenir cette culture affirmée.

Le projet de l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise, compte tenu de l'importance stratégique qu'il revêt, de ses implications politiques et des réorientations résultant du débat public de 2019, a nécessité une phase préparatoire intense et délicate, rendue particulièrement complexe par la crise sanitaire. Durant la période 2020-2021, les conditions d'une pleine association du public n'ont pas pu être réunies, malgré les efforts que nous avons déployés dans ce sens.

Ces deux années ont en effet été consacrées à la structuration de la démarche partenariale et à la définition du programme d'études. Cette démarche a été formellement validée lors du Comité des Grands Partenaires du 22 mars 2021. A cette occasion, le public a été informé de l'avancée du projet par le biais d'une conférence de presse partenariale rassemblant l'Etat, la Région Auvergne – Rhône-Alpes, la Métropole de Lyon et SNCF Réseau. Je vous joins à cet effet le dossier des retombées presse de cet évènement.

Par ailleurs, la mise en place des financements nécessaires aux études, à hauteur de 7,3 M€, a été progressive et n'a été finalisée qu'en décembre 2021 avec les délibérations des collectivités concernées. Le lancement des études, sur la base d'hypothèses et d'un cahier des charges communs, a quant à lui pu être validé par l'ensemble des partenaires cofinanceurs lors du Comité des directeurs (CODIR) du 21 mars 2022.

...



Le dispositif de concertation a lui aussi fait l'objet d'une maturation et d'adaptations continues compte tenu de la situation pandémique ayant empêché le déroulé initialement envisagé. Les premières orientations, définies en étroite coopération avec les deux garants mandatés par la CNDP, ont été partagées avec les partenaires le 22 mars 2021. Ces derniers nous ont demandé de préciser les modalités concrètes d'association des élus et du public au dispositif. Pour ce faire, une phase d'écoute, matérialisée par une trentaine d'entretiens d'élus et d'associations du territoire, a été menée à l'automne 2021 par le cabinet Nicaya Conseil, que nous avons mandaté pour nous accompagner dans la préparation et la mise en œuvre de la concertation. Cette écoute a révélé une très forte attente de concerter sur des projets concrets, déclinant de façon opérationnelle les ambitions d'augmentation des services au sein de l'étoile ferroviaire de Lyon et au-delà.

Les résultats de cette phase d'écoute nous ont conduits, en étroite relation avec les partenaires cofinanceurs, à adapter le dispositif initialement réfléchi, dont les principes ont été partagés avec les garants en février 2022 puis validés lors du CODIR du 21 mars 2022. Vous trouverez ci-joint le support de la présentation et la synthèse de la phase d'écoute.

En cohérence avec ces décisions, c'est par le biais des premières opérations mises à l'étude d'ici la fin avril, que nous déclinons opérationnellement ce dispositif, en particulier celle de la mise à 4 voies de la section Saint-Fons – Grenay et des premières opérations de suppression de points de congestion. La préparation de la concertation sur cette première opération est d'ailleurs en cours avec les élus de la Métropole de Lyon.

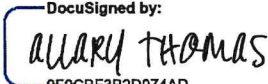
Dans le même temps, et à la suite du récent accord de financement des partenaires, nous engageons les études d'exploitation et d'analyses socio-économiques qui permettront de formuler une vision d'ensemble de l'articulation des différentes opérations entre elles, leurs apports en termes de services de mobilité pour les territoires et les grandes options de phasage des opérations à engager.

Le calendrier détaillé de cette concertation sera partagé lors du prochain Comité des Grands Partenaires, programmé par le préfet de région dans l'été, dans l'optique d'une déclinaison opérationnelle à l'automne 2022, en cohérence avec l'avancement des études. Les garants mandatés par la CNDP seront bien sûr conviés à ce comité. Le site internet du projet sera mis à jour pour informer le public du travail réalisé depuis le débat public et préparer les futures phases de concertation.

Je veux croire que ces éléments témoignent de notre engagement continu pour l'avancée du projet et pour la bonne et large association du public à sa progression.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de ma considération distinguée.

Thomas ALLARY

DocuSigned by:

9F9CBF3B2D974AD...
Directeur Territorial

Copie :

Julie TALDIR, Directrice de la concertation SNCF RESEAU

La présidente

Paris, le 23 mars 2022

Monsieur le Directeur régional,

Le projet d'aménagement à long terme du nœud ferroviaire lyonnais a fait l'objet d'un débat public organisé par la commission nationale du débat public du 11 avril 2019 au 11 juillet 2019.

A l'issue de ce débat public, vous vous êtes engagés par décision publiée le 25 novembre 2019 à poursuivre ce projet en construisant avec les acteurs locaux une trajectoire économiquement soutenable d'évolution des services et de l'infrastructure ; vous vous êtes également engagés à réaliser différents aménagements répondant aux besoins identifiés, à élaborer un schéma de desserte des gares, à mettre à 4 voies la section St Fons Grenay, à finaliser l'étude des scénarios d'aménagement de St Clair à la Guillotière et de phasage des projets de contournement ferroviaire lyonnais et du NFL.

Pour accompagner la définition et la mise en œuvre de l'évolution des services et de l'infrastructure, vous avez indiqué que SNCF Réseau :

- d'une part, proposera un dispositif de pilotage du projet adapté aux différents enjeux aux différentes échelles et aux différents horizons de temps ;
- d'autre, part, poursuivra la dynamique de concertation engagée avec le débat public sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP.

Cette décision ayant été prise en 2019, nous constatons que ces engagements n'ont pas été, à ce jour, concrétisés.

En effet, après un travail soutenu conduit par les garants avec vos équipes, des modalités d'information et de concertation continue ont été définies. Cependant, elles n'ont pas été mises en œuvre.

Certes, les conditions sanitaires liées à la pandémie ainsi que les changements intervenus dans la composition des exécutifs locaux suite aux élections ont pu constituer des freins significatifs. Cependant, ils ne peuvent constituer une justification suffisante à l'absence totale d'information du public et de concertation sur les projets et la mise en œuvre des engagements pris à la suite du débat public.

Suite aux annulations successives de réunions ou de point presse, par courrier en date du 28 décembre 2020, les garants vous avaient fait part de leur préoccupation. Cette alerte n'a pas été suivie d'effets.

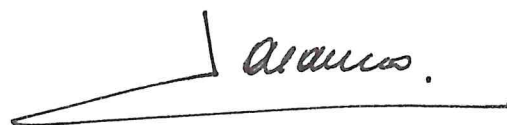
Il est certain que l'élaboration d'un schéma de service ou d'une trajectoire économiquement soutenable doit supposer des négociations longues avec les autorités organisatrices avant de pouvoir faire l'objet d'information ou de concertation avec le public.

Cependant d'autres engagements figurant dans votre décision de novembre 2019 pourraient sans doute faire l'objet d'une information, voire de processus de concertation avec le public. Sans doute pourriez-vous informer le public de l'avancement des études de mise à 4 voies de la section St Fons Grenay, opération retenue comme prioritaire par tous les acteurs comme par les usagers. Il serait également opportun d'informer le public de l'avancement des études de comparaison des scénarios de la traversée de Lyon, du contournement ferroviaire lyonnais ou d'autres aménagements. Même si aucun de ces points n'avait progressé, il serait justifié que le public ait connaissance des explications de ces délais.

Je vous rappelle, en effet, que le droit pour le public d'accéder à l'information et de participer à l'élaboration des décisions publiques est un droit fondamental. Ce droit s'exerce pendant la période du débat public, mais plus encore pendant la période de concertation continue pendant laquelle le responsable de projet est redevable des engagements qu'il a pris. A cet égard, l'absence totale d'information et de participation depuis plus de deux ans sur ce projet n'est pas conforme aux principes et aux objectifs du droit à l'information et à la participation du public.

Nous vous invitons donc à remédier au plus vite à cette situation. Ainsi, la réunion, maintes fois reportée, du comité des grands partenaires qui devrait se tenir sous l'égide du Préfet de région constituerait-elle le lieu idoine pour en débattre. A défaut, les garants de la CNDP seront dans l'obligation d'exprimer publiquement le constat de ce défaut d'information et de participation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur régional, l'expression de ma considération distinguée.



Chantal Jouanno

Monsieur Thomas Alary
Directeur régional Auvergne Rhône Alpes
SNCF Réseau

Copie :

Madame Julie Taldir
Directrice de la concertation
SNCF Réseau