

cndp

Commission nationale
du débat public

Vous donner la parole
et la faire entendre.

DÉBAT PUBLIC
NŒUD FERROVIAIRE
LYONNAIS À LONG TERME

COMPTE RENDU
DU DÉBAT PUBLIC

11 AVRIL > 11 JUILLET 2019

ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT
DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE
DU DÉBAT PUBLIC

Le 11 septembre 2019

Ce document est établi par le président et les membres
de la commission particulière du débat public.

Jean-Claude Ruysschaert
Président



Francis Beaucire



Dorothée Briaumont



François Gillard



Adeline Heitz



Jérôme Laurent



Agnès Popelin



Barbara Serrano



Dominique Simon



Vous pouvez retrouver l'intégralité des archives du débat
sur le site internet de la Commission nationale du débat public :

noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr
www.debatpublic.fr

Vous retrouverez également un accès à la plateforme participative du débat avec l'ensemble
des cahiers d'acteurs, contributions, avis et questions recueillis lors du débat.

cndp Commission nationale
du débat public

244, boulevard Saint-Germain
75007 Paris – France
T. +33 (0) 1 44 49 85 60
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr

 facebook.com/debatpublic
 [@CNDPDebatPublic](https://twitter.com/CNDPDebatPublic)
 dailymotion.com/debatpublic
 flickr.com/photos/cndpdebatpublic

Directeur de la publication : Jean-Claude Ruysschaert
Comité de rédaction : Commission particulière du débat public avec le concours du secrétariat général
Crédits photos : CNDP / Laurent Critot, Pauline Pinot, Frédéric Piriou ; SNCF Réseau ;
Adobe Stock / sittinan ; sauf mention particulière.
Création graphique : Euro2C

SOMMAIRE

Fiche d'identité du projet	p.6
----------------------------	-----

Le débat public en quelques chiffres	p.8
--------------------------------------	-----

1 L'ORGANISATION DU DÉBAT PUBLIC p.10

1 Le contexte général p.12

1.1 Un nouveau débat après bien d'autres, mais un débat attendu	p.12
1.2 Et concrètement, ces dix dernières années?	p.16
1.3 Un maître d'ouvrage très impliqué et réactif	p.17
1.4 Les partenaires du projet largement associés	p.17
1.5 Une mobilisation importante des associations	p.18
1.6 Une participation conséquente des collectivités locales et du monde économique	p.18
1.7 Une implication plus mitigée d'autres acteurs	p.18

2 La préparation du débat p.19

2.1 La nomination de la commission particulière	p.19
2.2 Le secrétariat général et les prestataires	p.19
2.3 Les rencontres avec les acteurs du territoire	p.20
2.4 L'élaboration des modalités du débat et réunion préparatoire avec les associations	p.20
2.5 La rédaction du dossier du maître d'ouvrage	p.21
2.6 La stratégie et les supports de communication	p.22
2.7 Des partenariats scolaire et universitaire	p.24
2.8 La convention financière et le budget du débat	p.25

3 Les études complémentaires p.26

4 Le déroulement du débat p.29

4.1 Les événements en présentiel	p.29
4.2 La participation numérique	p.37
4.3 La couverture médiatique	p.38

5 Des méthodes et une règle du jeu plutôt consensuelles p.39

6 La cartographie des positionnements p.41

6.1 Les positionnements des collectivités, organisations et instances constituées	p.41
6.2 Le questionnaire grand public	p.42

2 LES SUJETS DU DÉBAT ET L'ARGUMENTAIRE p.46

1 Le rail au quotidien : l'expression récurrente de l'urgence à agir p.48

1.1 Doutes et regrets	p.48
1.2 De multiples dysfonctionnements au quotidien	p.48
1.3 Lignes oubliées : une insistante demande de réutilisation de la totalité du réseau ferré	p.49
1.4 Un « RER lyonnais » annoncé de longue date qui joue les Arlésiennes	p.50
1.5 Des points de contact possibles entre TER et transports publics urbains, actuellement négligés	p.52
1.6 Le maître d'ouvrage face au diagnostic spontané des usagers et des résidents	p.52

2 Les projections de croissance du ferroviaire : interrogations et discussions p.53

2.1 Un diagnostic sur la saturation du nœud ferroviaire lyonnais partagé	p.53
2.2 Les projections de croissance du ferroviaire pour dimensionner le projet	p.54
2.3 Les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage, les acteurs institutionnels et les experts	p.55

3 La cohérence du projet avec les objectifs de développement urbain et la stratégie environnementale p.59

3.1 Les transports mis au défi par la transition environnementale et la santé publique	p.59
3.2 D'ambitieux objectifs de report vers les alternatives à la voiture... jugés difficiles à atteindre dans l'état actuel des projets	p.59
3.3 Des visions divergentes quant à l'avenir des centralités urbaines qui impactent le projet Nœud Ferroviaire Lyonnais	p.61

4 L'opportunité du projet n'est pas contestée, mais il ne saurait se suffire à lui-même p.62

4.1 Une approche élargie de l'opportunité du projet	p.62
4.2 Pour les métropoles régionales, de nécessaires actions complémentaires	p.64

5 Le transport de marchandises : un sujet clivant p.66

5.1 Développer le fret ferroviaire, une volonté partagée	p.66
5.2 Une croissance liée à la désaturation du nœud ferroviaire, selon les professionnels	p.67
5.3 Une volonté questionnée par plusieurs acteurs	p.68
5.4 Des itinéraires de fret contestés	p.70

6 Le projet, ses caractéristiques, ses options p.72

6.1 Les deux options du tronçon Saint-Clair – Guillotière	p.72
6.2 Le tronçon Saint-Fons – Grenay et son insertion dans l'environnement	p.78

7 Un projet, des alternatives? p.81

7.1 Les améliorations techniques	p.81
7.2 Une utilisation optimisée ou améliorée des infrastructures	p.82
7.3 Un transfert des circulations de fret sur d'autres itinéraires	p.84
7.4 Une meilleure répartition des trafics entre les différentes gares de l'agglomération	p.84
7.5 Rééquilibrer, mais à quelles conditions?	p.86
7.6 Un rôle accru pour la gare Saint-Exupéry	p.86
7.7 Scénario de phasage ou véritable alternative	p.88
7.8 Alors comment arbitrer?	p.92

8 Le coût, le financement et la rentabilité socio-économique p.93

8.1 Analyse socio-économique et financement : des thèmes de débat difficiles	p.93
8.2 Analyse socio-économique : un besoin d'approfondissement	p.93
8.3 Le financement : un sujet crucial	p.95

9 Le ressenti d'un manque de coordination entre acteurs p.98

3 LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION p.102

ANNEXES p.110

Les décisions de la CNDP et la lettre de mission	p.113
Le courrier du président de la CPDP au PDG de SNCF Mobilités et sa réponse	p.123
Les acteurs rencontrés pour préparer le débat	p.127
Les cahiers d'acteurs et contributions	p.131
Les retombées médias	p.136
Le budget du débat	p.143
Les sigles et acronymes	p.144

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

D'après le dossier du maître d'ouvrage

MAÎTRE D'OUVRAGE
SNCF Réseau

PARTENAIRES DU PROJET
L'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la Métropole de Lyon

FINALITÉ DU PROJET
Le nœud ferroviaire lyonnais est le plus important de France, 12 lignes y convergent. Le projet d'aménagement à long terme du nœud ferroviaire lyonnais vise à permettre, à horizon 2040, une augmentation de 40 % de la capacité ferroviaire du nœud dans son secteur le plus densément utilisé.

OBJECTIFS VISÉS

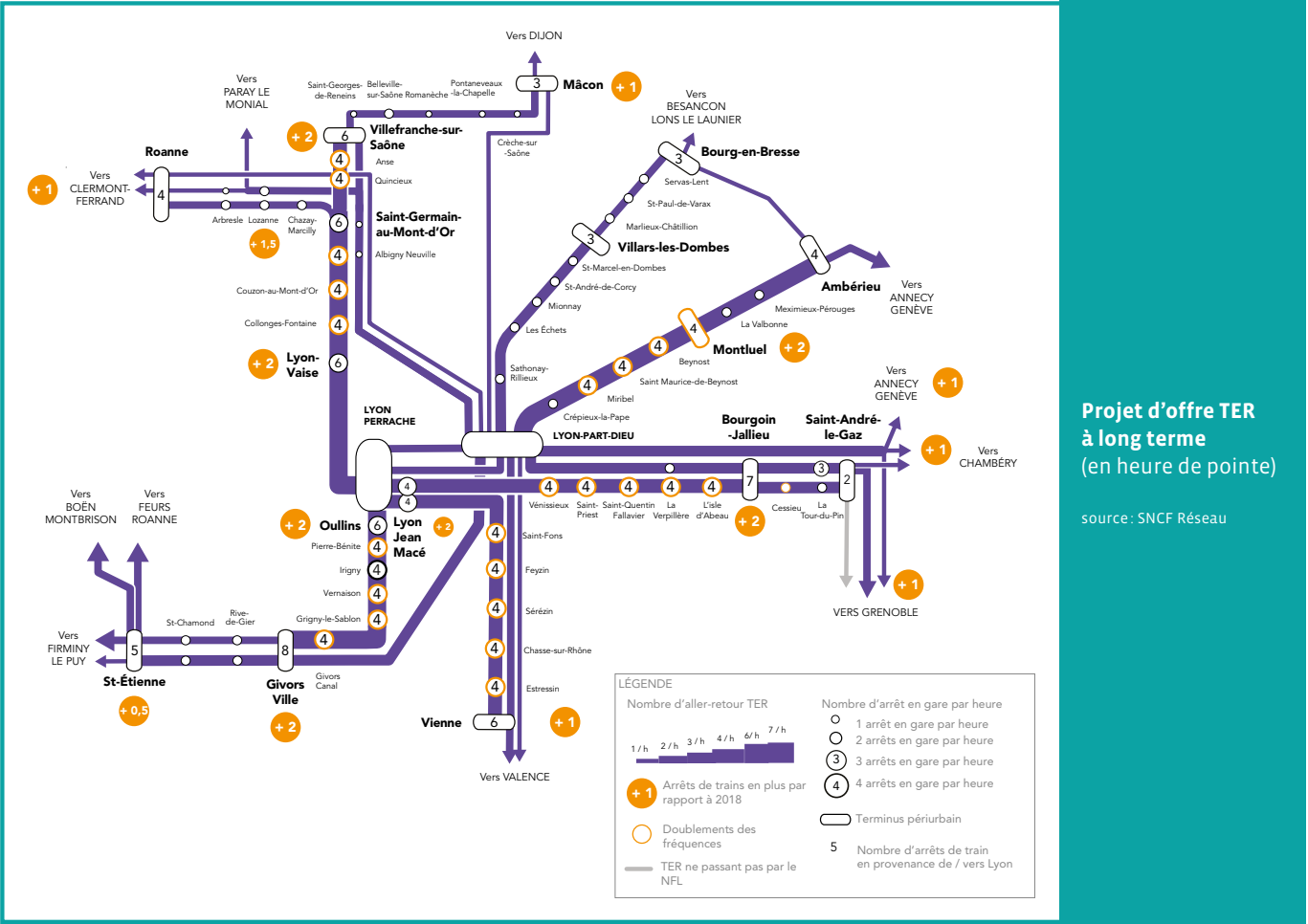
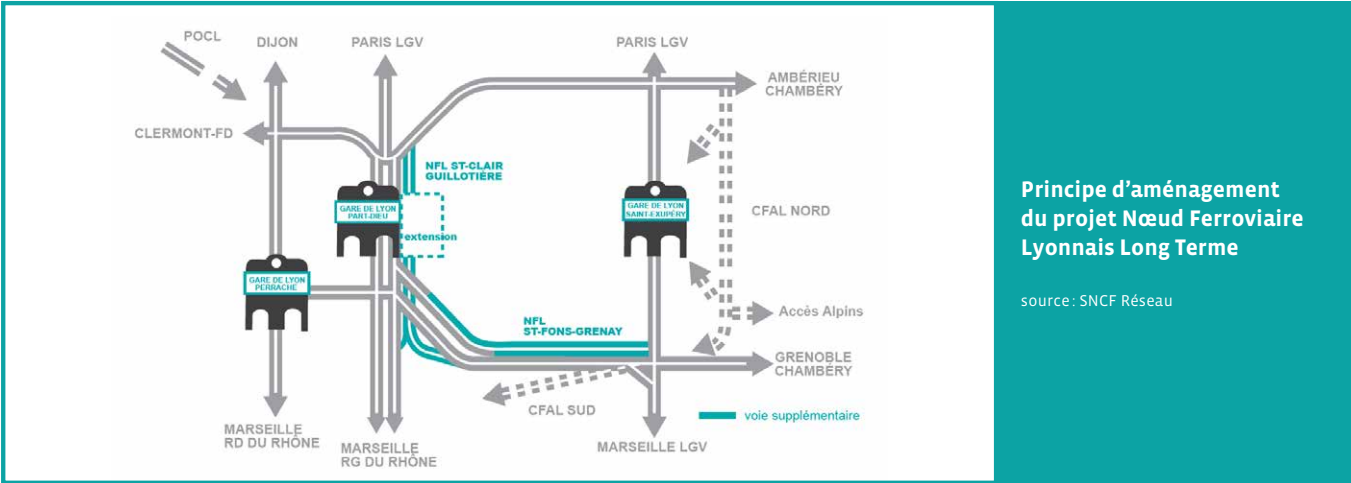
- ▶ Répondre aux besoins de transports durables au quotidien : doublement des TER périurbains
- ▶ Conforter le nœud lyonnais comme hub ferroviaire d'importance nationale et internationale : doublement des TGV
- ▶ Mettre en place les conditions de développement du fret ferroviaire : doublement de la capacité pour le fret

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

- ▶ Réaliser 2 voies supplémentaires en traversée de Lyon entre Saint-Clair et Guillotière (environ 10 km) et augmenter le nombre de voies à quai de la gare actuelle de Lyon-Part-Dieu.
- ▶ Passer à 4 voies la ligne Lyon – Grenoble sur la section entre Saint-Fons et Grenay.

COÛT PRÉVISIONNEL DES AMÉNAGEMENTS
Entre 2,8 et 4,3 milliards* d'€ HT selon le scénario est en surface ou en souterrain
* conditions économiques août 2018

MISE EN SERVICE ENVISAGÉE



LES ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES

Pour apporter des éclairages complémentaires au cours du débat public, et à la demande de la ministre des Transports, SNCF Réseau a mené des études exploratoires regroupées en deux volets :

Les apports potentiels dans le nœud lyonnais des dernières innovations technologiques :

- ▶ Déploiement d'un nouveau système de signalisation.
- ▶ Réception de deux trains sur la même voie.

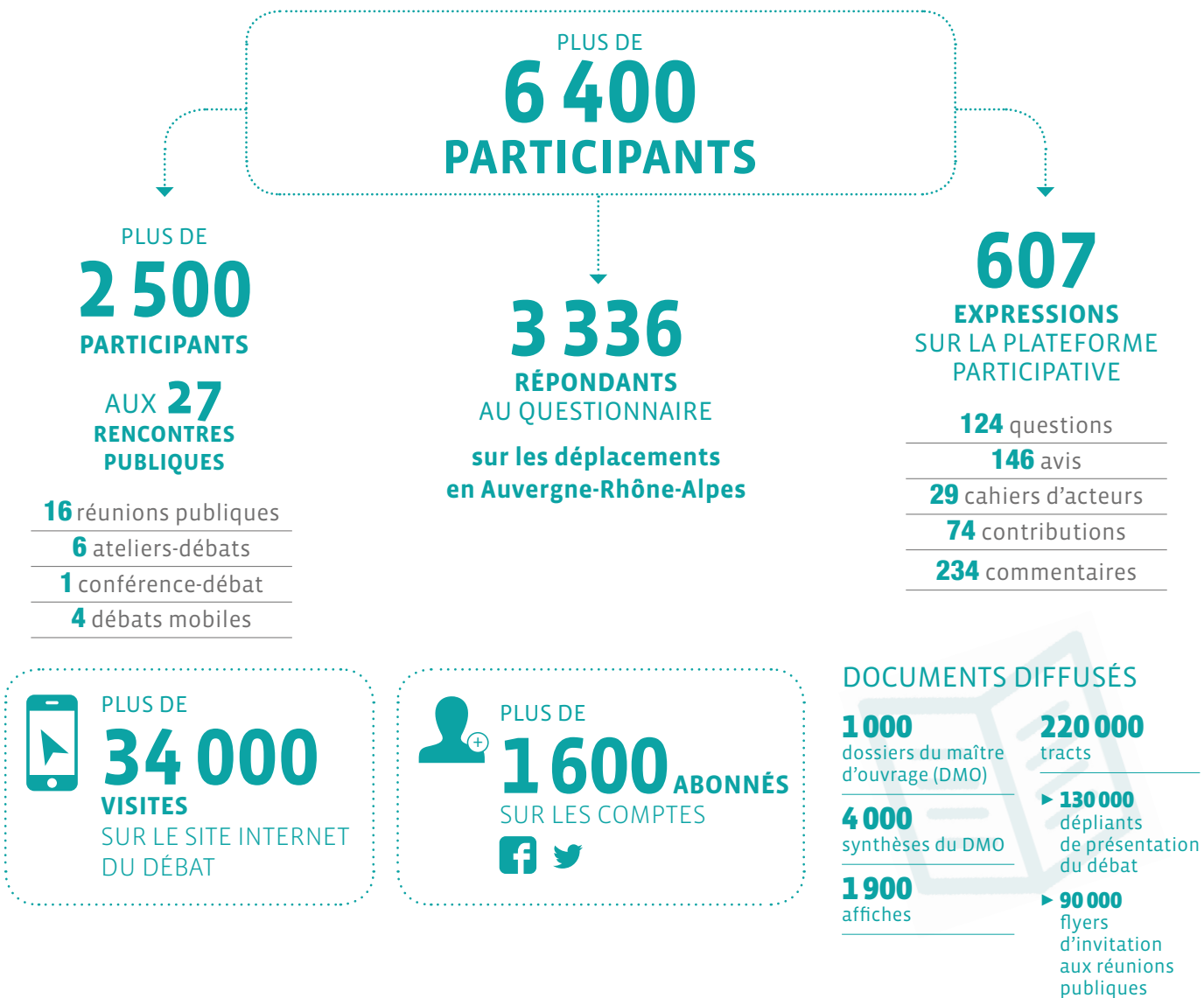
Des scénarios d'infrastructures et des hypothèses de desserte différents :

- ▶ Deux scénarios pour une première étape de réalisation des grands projets (NFL long terme, Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise – CFAL, Accès alpins au tunnel Lyon – Turin, Ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon – POCL), en cohérence avec le projet de Loi d'orientation des mobilités en cours de discussion à l'Assemblée nationale.
- ▶ Le renforcement de la desserte des gares de Saint-Étienne et Lyon-Saint-Exupéry.

Les résultats de ces études ont été versés au débat public et sont disponibles dans leur intégralité sur le site du débat.

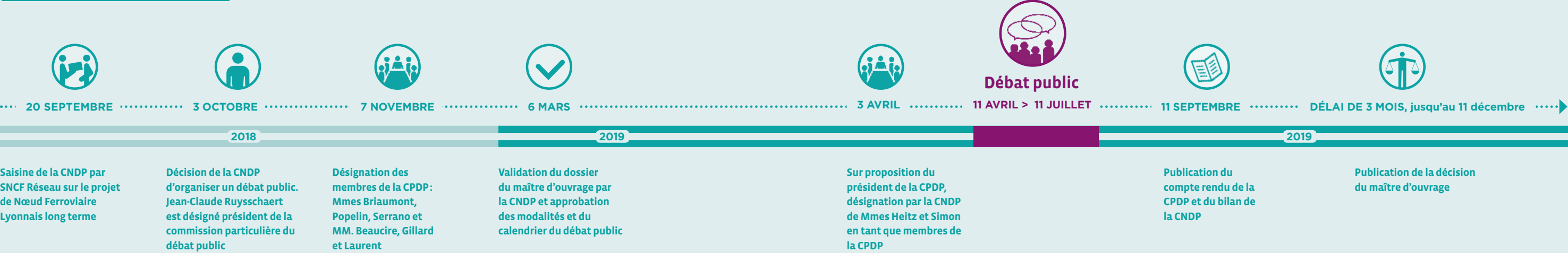


LE DÉBAT PUBLIC EN QUELQUES CHIFFRES



La Commission particulière du débat public Nœud Ferroviaire Lyonnais à long terme
De gauche à droite : Barbara Serrano, Jérôme Laurent, Dorothee Briaumont, Francis Beaucire, Agnès Popelin, Jean-Claude Ruysschaert, Adeline Heitz, François Gillard, Dominique Simon

Quelques repères



cndp Commission nationale
du débat public



DÉBAT PUBLIC
NŒUD FERROVIAIRE
LYONNAIS À LONG TERME

L'ORGANISATION DU DÉBAT PUBLIC

Le contexte général 12

La préparation du débat 19

Les études complémentaires 26

Le déroulement du débat 29

Des méthodes et une règle du jeu plutôt consensuelles 39

La cartographie des positionnements 41

1 Le contexte général

1.1 Un nouveau débat après bien d'autres, mais un débat attendu

Le débat public sur les aménagements à long terme du nœud ferroviaire lyonnais s'est engagé dans un environnement politique et social sensible.

Plusieurs grands projets d'infrastructures concernant la région ou la métropole lyonnaise ont fait l'objet dans le passé de débats publics. Pour autant, ceux-ci n'ont eu aucune suite concrète. En effet, certains ont été abandonnés, d'autres, déclarés d'utilité publique depuis de longues années, n'ont fait l'objet d'aucune réalisation, voire au contraire sont remis en cause.

Peuvent être cités parmi ceux-ci :

- le contournement ouest de Lyon,
- le CFAL (Nord et Sud) (Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise),
- le POCL (Paris – Orléans – Clermont – Lyon).

Le contournement autoroutier de Lyon et le CFAL

Conduit par le préfet de la Région Rhône-Alpes, un premier débat dans le cadre de la circulaire dite Bianco du 15 décembre 1992 portait sur l'intérêt et les enjeux d'un projet de contournement de l'agglomération lyonnaise.

Un second débat, organisé dans les mêmes conditions, avait pour objectif d'approfondir l'étude des variantes Est et Ouest.

Ces deux débats conduits en 1997 et 1999 associaient les acteurs institutionnels, les élus et des experts mais n'étaient pas ouverts au public.

Saisie dans le cadre de la Loi Barnier¹ par vingt parlementaires en juin 1999, la Commission nationale du débat public envisageait dès le 16 décembre 1999 d'ouvrir un débat. Toutefois, ayant eu connaissance de la préparation par Réseau ferré de France d'un projet de contournement ferroviaire, et ayant été par ailleurs saisie des projets concernant l'A45 et l'A89, la CNDP, considérant qu'un débat limité au seul projet autoroutier serait l'objet d'incompréhension de la part du public, décidait de proposer au ministre de l'Équipement un dossier présentant « une approche d'ensemble du contournement de l'agglomération lyonnaise par les différents modes de transport eu égard aux flux de transit locaux, nationaux et internationaux de la vallée du Rhône ».

Des décisions ministérielles relatives à la mise en œuvre des projets relatifs aux autoroutes A45 et A89 conduisaient la CNDP à prendre acte de la caducité des saisines concernant ces projets.

Finalement, ce n'est que le 22 août 2002 que le ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement et le ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement demandèrent que soit organisé un débat public pour les contournements de Lyon, autoroutier par l'ouest et ferroviaire par l'est.

La CNDP estimant qu'il y avait lieu à débat en ce qui concerne le projet ferroviaire décidait donc de le joindre au débat public, déjà arrêté pour le contournement autoroutier, le 17 septembre 2001.

Ce débat s'est déroulé du 15 octobre 2001 au 25 février 2002 ; le compte rendu et le bilan sont publiés en mars 2002.

Des questions restent en suspens :

- l'insertion environnementale du projet autoroutier ;
- l'économie générale du contournement ferroviaire (contournement par l'est mais aussi l'irrigation vers l'est alpin de Lyon) ;
- le développement de la plateforme multimodale de Saint-Exupéry dont l'intérêt a été retenu ;
- l'articulation entre le contournement de Lyon et la liaison ferrée Lyon – Turin qui doit être précisée dans la zone d'étude du contournement ;
- l'imbrication des objectifs et des fonctions du contournement autoroutier par l'ouest et du tronçon ouest du périphérique (dénommé ultérieurement Anneau des sciences) relevant de la compétence du Département du Rhône, puis à partir de 2010 de la Communauté urbaine de Lyon (ultérieurement érigée en Métropole).

À l'issue de ce débat, en 2002, les décisions sont prises de poursuivre :

- les études du contournement autoroutier par l'ouest : Aucune avancée concrète pendant quinze ans n'est observée sur ce projet, conduisant M. Gérard Collomb, maire de Lyon, à annoncer en mars 2018 que « le contournement ouest ne se réalisera jamais. Il faut maintenant poursuivre le contournement est de l'agglomération ».
- le projet de contournement ferroviaire de Lyon : Après étude de différents fuseaux dans la partie Nord du Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, cette section du CFAL fait l'objet d'une enquête publique. Le projet est déclaré d'utilité publique le 28 novembre 2012.



- Depuis 2012 et la déclaration d'utilité publique du projet de CFAL Nord, aucun début de mise en œuvre n'est intervenu (pouvant laisser croire à certains, notamment des opposants au tracé retenu, que le projet était caduc).

L'étude de la partie Sud du CFAL, particulièrement contestée quant à son tracé, est repoussée de quelques années :

- une décision ministérielle retenant un tracé est prise le 15 avril 2009 ;
- des études d'insertion de ce tracé sont demandées par le ministre des Transports le 28 août 2016, suite à une concertation locale. La restitution en était attendue pour l'été 2017.

Ces études conduites par SNCF Réseau n'ont, à notre connaissance, jamais été achevées ou communiquées.

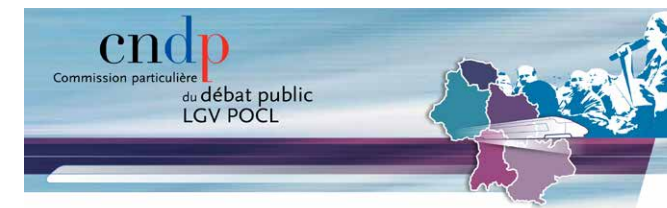
OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Bien que le tracé lui-même du contournement ferroviaire ne fasse pas l'objet de la saisine de la CNDP, son incidence sur les aménagements à long terme du nœud ferroviaire lyonnais est patente. Le projet initial d'aménagement du nœud ferroviaire lyonnais a été présenté avec l'hypothèse d'une réalisation de l'ensemble des grands projets d'infrastructures ferroviaires, dont le CFAL dans son intégralité. Les conditions d'insertion du tracé de la partie Sud constituent un élément essentiel dans l'acceptabilité de ce projet et la commission ne peut que recommander que ces études soient achevées au plus tôt et rendues publiques dans le respect du principe de transparence.

Le projet Paris – Orléans – Clermont – Lyon (POCL)

Consistant à relier Paris à Lyon par une ligne à grande vitesse desservant les régions Centre, Bourgogne et Auvergne, afin d'améliorer leur desserte et de répondre à terme à la saturation de la ligne Paris – Lyon, ce projet a fait l'objet d'une saisine de la CNDP le 17 février 2011.

Un débat public a été organisé du 3 octobre 2011 au 31 janvier 2012.



Le compte rendu du débat et le bilan de la CNDP ont été rendus publics le 20 mars 2012.

Faisant apparaître un consensus sur un passage par Roanne (plutôt que par Mâcon), la nécessité de désaturer les lignes du sud francilien et d'une coordination avec les études du RER C, les connexions souhaitables avec les aéroports d'Orly et de Saint-Exupéry et la modernisation rapide des lignes classiques intégrées au projet, le bilan faisait aussi mention d'éléments à approfondir au premier rang desquels, la complétude des études socio-économiques, la nécessité de répondre aux inquiétudes quant à l'arrivée de POCL dans le nœud ferroviaire lyonnais et le besoin de clarification sur les sillons libérés pour le fret.

Le 7 juin 2012, le maître d'ouvrage rendait publique sa décision de poursuivre le projet puis d'engager une concertation post-débat, une garante étant désignée à cet effet.

Cette phase se déroulant de 2012 à 2015 était suivie de la décision du 9 juillet 2015 du secrétaire d'État aux Transports d'engager la première phase des études préalables à l'enquête publique.

Par la suite, les conclusions du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, remis par M. Philippe Duron le 1^{er} février 2018² recommandaient l'abandon des études du projet POCL, considérant que cette ligne ne se justifiait que par la saturation de la ligne Paris – Lyon, saturation loin d'être constatée ou prévisible à long terme, eu égard aux perspectives de mise en œuvre d'un type de signalisation embarquée plus performante (ERTMS).

Ces recommandations étaient suivies par la ministre des Transports, le projet ne figurant plus dans le projet de Loi d'orientation des mobilités (scénario 2 du rapport du COI).

Les accès alpins au Lyon – Turin

Objet d'un accord franco-italien en date du 31 janvier 2012, publié au journal officiel le 4 septembre 2014, la ligne nouvelle Lyon – Turin a vu une première concrétisation avec le démarrage des travaux du tunnel de reconnaissance.

Les accès alpins au tunnel côté français ont fait l'objet d'une enquête d'utilité publique du 16 janvier au 19 mars 2012 et déclarés d'utilité publique par décret en date du 23 août 2013. Toutefois, leur financement n'est pas finalisé.

La ministre des Transports a cependant réaffirmé, notamment lors d'une rencontre avec les élus organisée en juin 2019, dans la période où se tenait le débat, la volonté du Gouvernement de mener à terme ce projet, souhaitant qu'un phasage de la réalisation des accès soit proposé. Le Conseil d'orientation des infrastructures envisage la réalisation des accès alpins entre 2030 et 2050, préconisant dans cette attente la modernisation de la ligne Dijon – Modane pour favoriser l'acheminement du fret.

Par ailleurs, un observatoire a été mis en place sous la coordination du préfet et la recherche d'un phasage dans la réalisation des accès alpins a été engagée entre les acteurs concernés.

1 > Loi 95-101 du 2 février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement.

2 > Conseil d'orientation des infrastructures, *Mobilités du quotidien : Répondre aux urgences et préparer l'avenir*, sous la présidence de Philippe Duron, 30 janvier 2018

La politique des transports dans la vallée du Rhône et l'Arc languedocien

Saisie le 27 mai 2005, puis le 28 février 2006, de façon conjointe par le ministre de l'Écologie et le ministre de l'Équipement et des Transports, du problème de la politique des transports dans la vallée du Rhône et de l'Arc languedocien, la CNDP décidait d'organiser un débat public. Il visait à éclairer le Gouvernement sur la manière dont était alors perçu le fonctionnement actuel et futur du système de transport, sur les mesures envisageables pour améliorer les transports dans le périmètre concerné, favoriser le transfert modal et offrir une meilleure qualité de service aux usagers, et sur l'acceptabilité locale de ces différentes mesures.

Ce débat s'est déroulé du 27 mars au 26 juillet 2006 sur trois régions et dix départements.

Son bilan fut publié le 28 septembre de cette même année et, le 4 décembre, les ministres concernés ont rendu publique leur décision d'élaborer un plan d'action publique national « transport, urbanisme et effet de serre », donnant la priorité au développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime, à l'amélioration de l'exploitation des autoroutes A7, A8, A9 mais rejetant l'élargissement des autoroutes A7 et A9.

Était également décidée la création d'un observatoire partenarial et interrégional de la mobilité sur le périmètre considéré.

L'Anneau des sciences

Saisie par la Communauté urbaine de Lyon en mars 2012 sur un projet de tronçon ouest du périphérique lyonnais rebaptisé Anneau des sciences par le maître d'ouvrage, la CNDP décidait d'organiser un débat; il s'est déroulé du 10 novembre 2012 au 5 avril 2013, compte tenu d'une expertise complémentaire indépendante diligentée par la CNDP portant notamment sur l'identification et l'incidence d'autres hypothèses que celles retenues par le maître d'ouvrage en matière de trafic.

À l'issue du débat, la requalification de l'autoroute A6/A7 et le développement des transports collectifs sont unanimement mis en avant tandis que la réalisation de l'infrastructure routière très attendue par les élus et les entreprises est contestée par une part significative des habitants.

En juillet 2013, le Grand Lyon et le Département du Rhône décident de poursuivre les études du projet d'Anneau des sciences. Ils conditionnent cependant le projet à la réalisation du contournement autoroutier de Lyon, lequel n'est envisagé par la Commission « Mobilité 21 » qu'entre 2030 et 2050.

Aucune suite concrète n'ayant été engagée à ce jour, aucune précision sur la réalisation d'études d'approfondissement, ni aucune mesure de poursuite de la concertation n'ont été présentées par le maître d'ouvrage.

Le délai de cinq ans après le débat étant dépassé, une nouvelle saisine de la CNDP sera nécessaire avant la reprise de ce projet.

L'autoroute A45

Compte tenu des conditions difficiles de desserte, tant routière que ferroviaire, entre Saint-Étienne et Lyon, un projet de réalisation d'une autoroute doublant l'A47 entre Saint-Étienne et Lyon était lancé dès 1993.

Soumis à une enquête publique du 24 novembre 2006 au 20 janvier 2007, le projet est déclaré d'utilité publique le 17 juillet 2007.

Un concessionnaire était désigné pour réaliser cette infrastructure. Toutefois, les conditions de financement et de prise en charge du déficit n'étaient pas réunies.

Si le Conseil régional comme Saint-Étienne Métropole portaient depuis plusieurs années ce projet de création d'une nouvelle liaison autoroutière entre ces deux agglomérations, ce dernier était très contesté par différentes collectivités et par les associations de défense de l'environnement.

Faisant siennes les préconisations du Conseil d'orientation des infrastructures de suspendre ce projet, et compte tenu des oppositions qu'il suscitait, la ministre des Transports annonçait le 17 octobre 2018 l'abandon du projet.

Si elle a satisfait certains acteurs, cette décision a suscité l'ire des représentants de la Région, du Département de la Loire et de Saint-Étienne Métropole, aucune solution alternative à court ou moyen terme n'étant proposée ou ne semblant crédible à leurs yeux.

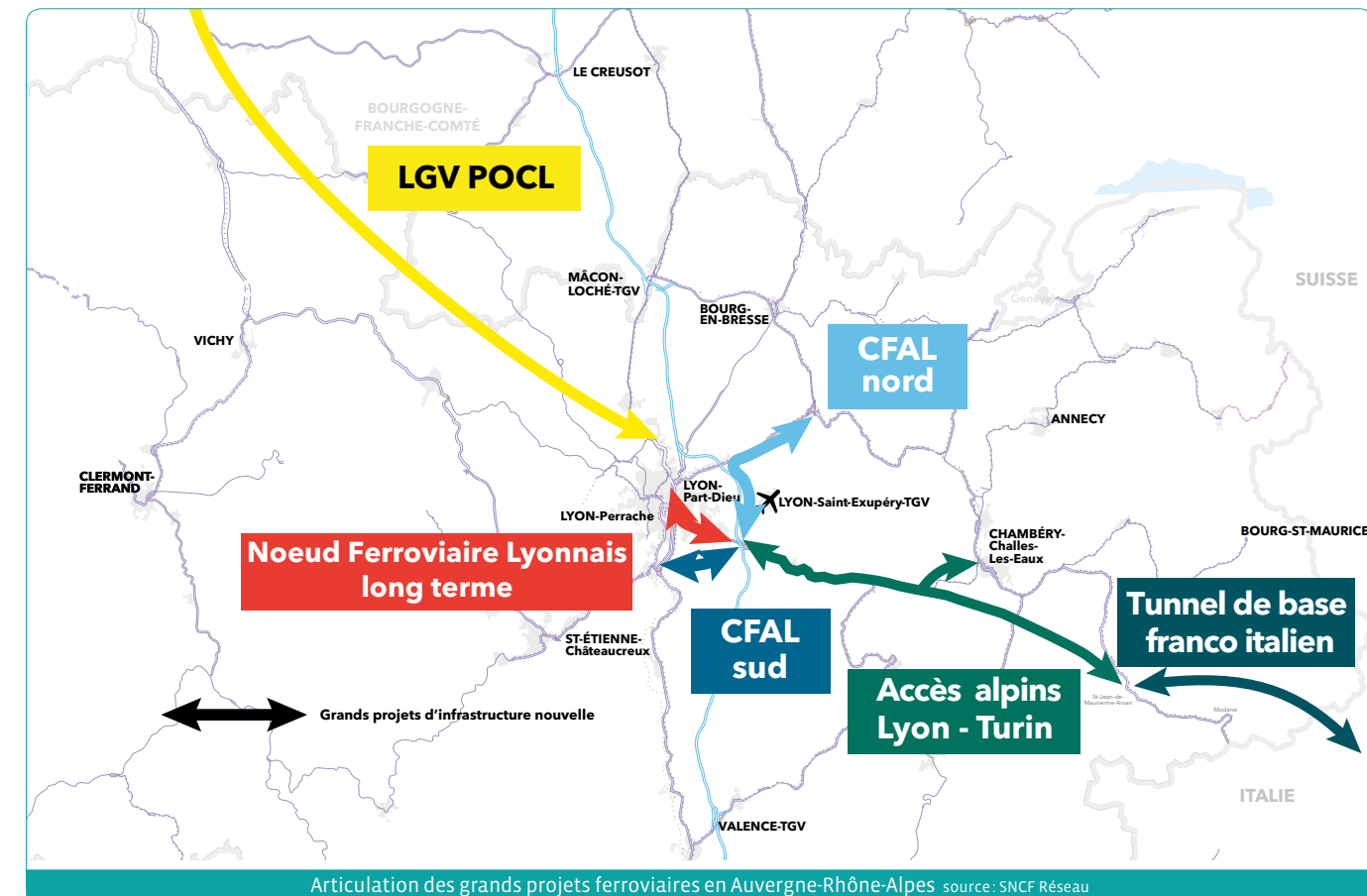
Cette annonce, faite quasi simultanément à la décision de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat sur les aménagements à long terme du nœud ferroviaire, a pu compliquer les relations entre l'État et les collectivités concernées, qui, dans un premier temps, ont pratiqué en guise de protestation une « politique de la chaise vide », peu propice à l'élaboration des modalités du débat.

L'annonce simultanée de recherche d'alternatives au projet et l'affirmation du maintien d'un financement de l'État pour ces alternatives portant sur l'amélioration des conditions de desserte de Saint-Étienne depuis Lyon n'ont en rien apaisé les réactions de ces collectivités.

Les conséquences pour le débat sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais

D'une manière générale, tant pendant la période de préparation du débat qu'au cours du débat lui-même, sa pertinence a pu être contestée par certains élus, des associations ou le public.

Le constat fait de projets soumis au débat public, puis, restés sans suite depuis de longues années malgré une décision de



poursuivre; de projets mis au débat, poursuivis jusqu'à la déclaration d'utilité publique, puis laissés en l'état sans le moindre commencement d'exécution ni la moindre assurance sur son financement; de projets débattus, déclarés d'utilité publique, puis remis en cause et abandonnés; conduit légitimement le public à s'interroger sur la justification d'un nouveau débat public sur un projet à long terme.

L'absence de suite fragilise la crédibilité même de cette démarche de démocratie participative et renforce un sentiment de défiance à l'égard des pouvoirs publics.

Une illustration: « *Mais nous allons rentrer dans le concret, parce que vous comprenez aujourd'hui, c'est fini les grands débats. Vous voyez aujourd'hui, je pense que tout le monde en a marre. Donnez-nous des réponses concrètes, à des projets que vous nous avancez!* » (Jean-Luc Emain; Pusignan, le 25 avril)

« *On fait des débats et des discussions depuis vingt ans, mais pour l'instant on attend encore les travaux.* » (Michel Raffin, CESER AuRA; Villeurbanne, le 26 juin)

Si le Conseil d'orientation des infrastructures, dans son rapport³ remis le 1^{er} février 2018 par M. Philippe Duron à Mme Elisabeth Borne, ministre des Transports, faisant sienne l'analyse de la Commission Mobilité 21, relève l'importance majeure et

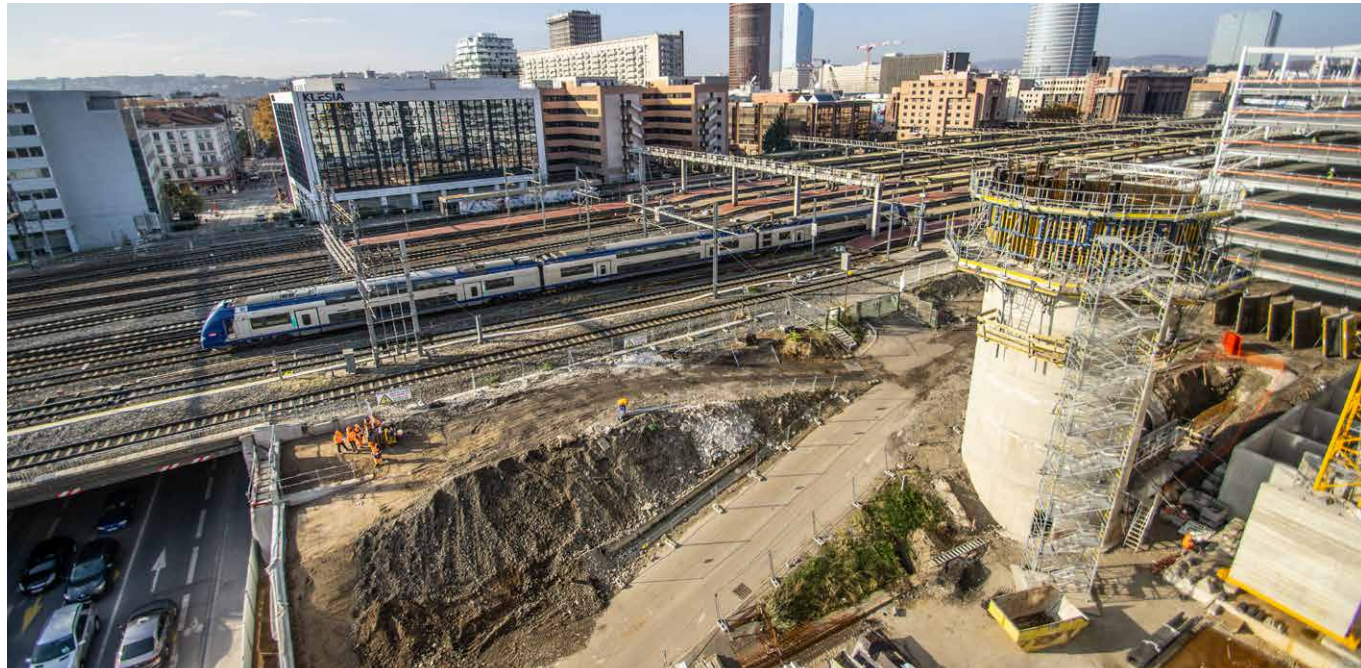
primordiale que revêt le traitement du nœud ferroviaire lyonnais et la dépendance du projet de contournement ferroviaire lyonnais à ce projet, il définit des scénarios de programmation renvoyant à des échéances si lointaines la réalisation de certains grands projets, qu'ils suscitent ainsi l'incrédulité quant à leur devenir et interrogeant sur l'opportunité d'en débattre maintenant.

Par ailleurs, les entretiens conduits dans la phase préparatoire ont permis de s'assurer qu'un débat sur le projet d'aménagement à long terme du nœud ferroviaire était fortement souhaité par certains. Cependant, divers arguments ont été développés à son encontre, notamment au regard de la période durant laquelle le débat devait être conduit:

- une interrogation portait sur l'intérêt d'ouvrir un débat dès lors que l'Assemblée nationale et le Sénat allaient examiner le projet de Loi d'orientations des mobilités;
- des élus s'interrogeaient sur la crédibilité d'un débat concernant un projet de mobilité pour lequel l'État avait déjà exclu, par sa décision d'abandon d'A45, une composante essentielle à la résolution du problème des mobilités;
- d'autres acteurs auraient souhaité un débat portant sur la mobilité en général en Auvergne-Rhône-Alpes.

Toutefois, malgré ces critiques de différentes natures, aucune voix ne s'élevait contre la tenue d'un débat sur un projet dont la concrétisation n'interviendrait qu'à long terme.

3 > Conseil d'orientation des infrastructures, *Mobilités du quotidien : Répondre aux urgences et préparer l'avenir*, sous la présidence de Philippe Duron, 30 janvier 2018



Les travaux du Plan de mobilisation en gare de Lyon Part-Dieu, 2019

« [C'est] un sujet important, qui va sans doute dicter les 30 à 40 ans qui viennent, au-delà de la Ville de Lyon, au-delà de la Métropole, de l'ensemble de la région lyonnaise. Les investissements sont lourds. C'est complexe. Dans tous les cas, il faut y penser maintenant. Sinon, on dira dans 20 ans qu'on ne l'a pas fait et que c'est trop tard. » (Pascal Blache, maire du 6^{ème} arr. Lyon; Lyon, le 16 mai)

« C'est aussi important de s'exprimer en amont, car on sait bien que, dans le débat, ce qui n'est pas exprimé à un moment est ensuite plus difficile à être pris en compte. » (Jean-Paul Bret, maire de Villeurbanne; Villeurbanne, le 18 juin)

Bien au contraire, de nombreux élus ou associations mettaient l'accent sur l'importance de débattre maintenant du projet afin de pouvoir enfin engager le processus permettant la désaturation du nœud ferroviaire.

« J'ai envie de dire que nous sommes satisfaits, enfin, [de la tenue de ce débat], puisque cela fait 10 ans que nous le demandons. » (Jean-Paul Lhuillier, FNE AuRA; Lyon, le 11 avril)

« Nous nous réjouissons de ce débat. Nous regrettons simplement qu'il n'ait pas démarré il y a 5 ans ou même avant. » (Jean Murard, Déplacements citoyens; Lyon, le 11 avril)

1.2 Et concrètement, ces dix dernières années?

Le rapport de Marie-Line Meaux (CGEDD)

Dès 2009, sous l'égide du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable, des études prospectives sur l'évolution du nœud ferroviaire lyonnais ont été engagées. Conduites en

concertation avec les différents acteurs et les associations, elles ont fait l'objet d'un rapport établi en octobre 2011 par Mme Marie-Line Meaux, dont le contenu a été publié sur le site du débat.

Six scénarios d'aménagement à long terme de la section Saint-Clair – Guillotière du nœud ont notamment été étudiés.

Comme l'a rappelé SNCF Réseau dans le dossier du maître d'ouvrage, les études ont fait apparaître que, sur la section Saint-Fons – Grenay, seul un passage à quatre voies était de nature à admettre les trafics à long terme.

Sur la section centrale, deux scénarios étaient retenus (deux voies supplémentaires en surface d'une part, deux voies en souterrain d'autre part) servant de base au projet du maître d'ouvrage.

L'expertise conduite faisait aussi le constat que la desserte de la gare de Saint-Exupéry devait être développée (sans que cela ne puisse suffire à désaturer le nœud ferroviaire) et que le maintien à La Part-Dieu d'un pôle de correspondances entre grandes lignes régionales et nationales constituait un enjeu important.

Le Plan de mobilisation

Élaboré entre 2012 et 2014, un plan d'actions, dont les premières réalisations financées dans le cadre du Contrat de plan État-Région sont actuellement mises en œuvre, vise à assurer la fiabilité et la robustesse de l'exploitation, au-delà des actions de court terme portant sur l'amélioration de la sécurité des voyageurs ou sur l'exploitation.

Approuvé par le ministre des Transports en juin 2015 et d'un montant de 500 millions d'euros, s'échelonnant jusqu'en 2025, ce plan prévoit la mise en œuvre d'opérations de « première

nécessité » selon les termes du maître d'ouvrage, tels que des aménagements de la gare de Lyon Part-Dieu ou des aménagements de voies à Perrache, des suppressions de passages à niveau etc.

Cependant, ces travaux ne permettront pas d'augmentation de trafic dans le nœud.

Un nouveau contexte : la Loi d'orientation des mobilités

Le projet de Loi d'orientation des mobilités (Loi LOM), en cours de discussion au Parlement durant la période du débat public, modifie sensiblement le contexte dans lequel ont pu être conduits les débats précités.

L'affichage d'une priorité donnée aux transports du quotidien, à la résorption de la saturation des nœuds plutôt qu'à la mise en œuvre de grands projets, fait ainsi apparaître comme particulièrement opportune la tenue du débat sur le projet Nœud Ferroviaire Lyonnais.

1.3 Un maître d'ouvrage très impliqué et réactif

Propriétaire du réseau, maître d'ouvrage du projet d'aménagement à long terme du nœud ferroviaire lyonnais, SNCF Réseau, est en charge de la construction, de l'entretien et de la gestion du réseau ferré national.

Cependant, les voies ferroviaires sont exploitées par d'autres structures et notamment :

- SNCF Mobilités, dans le cadre de conventions passées avec des autorités organisatrices des transports comme la Région pour les TER Auvergne-Rhône-Alpes;
- SNCF Voyages, ou des sociétés privées, pour les TGV et les Intercités;
- Fret SNCF, ou des exploitants privés, pour le trafic marchandises.



Denis Cuvillier, directeur du projet NFL, entouré par l'équipe projet

L'organisation du secteur ferroviaire étant complexe et le rôle de chacun peu connu, la commission particulière a souhaité pouvoir mobiliser les différentes composantes de la SNCF afin d'éclairer au mieux le public.

Répondant au vœu de la commission particulière, M. Guillaume Pepy, président directeur général de SNCF Mobilités, a mobilisé des représentants de chacune de ces structures pendant toute la durée du débat, aux côtés du maître d'ouvrage, ce qu'a particulièrement apprécié la commission.

SNCF Réseau s'est montrée particulièrement impliquée dans le débat public.

Une équipe projet, dirigée par M. Denis Cuvillier, a été constituée et a répondu à l'ensemble des sollicitations de la commission, tant dans la phase de préparation du débat que lors de l'élaboration du dossier du maître d'ouvrage ou des différents supports de présentation et de communication spécifiques à chaque modalité du débat.

Présente à toutes les réunions publiques, ateliers ou débats mobiles, adaptant son mode de présentation ou d'intervention aux demandes de la commission, et aux différentes thématiques abordées, cette équipe, accompagnée de représentants des autres composantes de SNCF, a su faire preuve de réactivité et de transparence, permettant des échanges généralement fructueux avec le public.

1.4 Les partenaires du projet largement associés

Si SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage du projet, celui-ci est construit en partenariat avec l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Métropole de Lyon.

Des structures de concertation entre le maître d'ouvrage et ses partenaires existent depuis longtemps et à différents niveaux (comité technique, comité des directeurs, comité des partenaires) et se sont pérennisées pendant la préparation et la tenue du débat.

Au-delà de ces structures, chacun de ces partenaires s'est largement associé au débat, d'une part en mobilisant ses services pour la préparation du dossier du maître d'ouvrage, en mettant à disposition de la commission tout document que celle-ci jugeait utile à la bonne compréhension du sujet, d'autre part en étant représenté à toutes les réunions publiques et ateliers et en répondant aux questions techniques relevant de sa compétence et pouvant être posées par le public (une mention particulière étant faite pour les services de la Région interpellés à diverses occasions sur les niveaux de desserte et services en qualité d'autorité organisatrice des transports).

Représentée lors des réunions publiques organisées dans le périmètre de la métropole, par son président, ou un vice-président, la Métropole de Lyon a explicité et argumenté sa position sur le projet et les différentes thématiques abordées.

La Région, représentée soit par son premier vice-président, par un vice-président ou un conseiller régional territorialement concerné par une réunion publique, a également pu faire connaître ses positions. Toutefois la diversité des élus appelés à représenter le Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes dans ces réunions locales a pu être source de confusion quant à certaines positions exprimées à cette occasion.

Enfin, les services de l'État, notamment en la personne d'un chargé de mission du SGAR, de chefs de service de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes ou des Directions départementales des territoires, se sont largement mobilisés, apportant une contribution particulièrement pertinente lors des réunions publiques et ateliers-débats.

1.5 Une mobilisation importante des associations

Compte tenu des différents débats tenus précédemment, et rappelés ci-dessus à propos de projets d'infrastructures, les associations ont une longue expérience de la concertation et une capacité de mobilisation que la commission se plaît à souligner.



Les représentants de FNE AuRA, Fracture et FNAUT AuRA, tout comme d'autres associations, très présents lors des réunions

Souvent regroupées au sein de structures fédératives comme DARLY ou Fracture, au sein d'associations d'usagers comme la FNAUT ou de défense de l'environnement comme FNE, plus locales comme l'A3CFAL ou l'ADEC, ou d'habitants comme l'UCIL, les associations ont de fait été très présentes tout au long du débat.

S'exprimant en tant que représentants de ces groupes ou comme simples membres, des personnes engagées ont pu contribuer à l'élaboration des modalités du débat, relayer les informations liées au débat et prendre part de manière active et répétées aux rencontres publiques, argumenter lors des ateliers-débats, y exprimer leur point de vue ou le faire connaître par le biais de contributions ou de cahiers d'acteurs.

1.6 Une participation conséquente des collectivités locales et du monde économique

La commission s'est félicitée de l'appui apporté par les collectivités locales et leurs élus à l'organisation du débat à chaque fois qu'ils ont été sollicités, tout comme elle s'est félicitée de l'accueil que ces élus lui ont réservé et des entretiens qu'ils ont bien voulu lui accorder.

Les informations sur le débat, l'annonce des réunions publiques ont été relayées par les supports de communication (journaux, sites internet etc.) de ces différentes collectivités.

La mise à disposition de salles permettant l'accueil des réunions publiques ou des ateliers en a largement facilité l'organisation.

Enfin, la présence des maires, présidents de communautés de communes ou de Métropoles régionales lors des réunions

publiques, témoigne de l'intérêt porté au débat sur le projet Nœud Ferroviaire Lyonnais et de ses implications sur le territoire.

La commission tient aussi à souligner l'appui significatif apporté par la Chambre régionale de commerce et d'industrie tant pour la préparation d'ateliers-débats ou de la conférence-débat, que pour le relais qu'elle a assuré auprès des acteurs économiques.

Il en est de même pour l'appui apporté par le groupement d'entreprises de la « vallée de la chimie » (Association pour le développement durable de la vallée de la chimie) pour permettre un débat fructueux avec les salariés de ces entreprises.

La commission aura également noté la participation soutenue des syndicats de cheminots très présents lors des réunions publiques.

1.7 Une implication plus mitigée d'autres acteurs

Tout projet de mobilité est lié au projet de développement et d'aménagement du territoire qu'il dessert. Aussi, dans le cadre du débat, la vision du territoire métropolitain et de l'aire urbaine est apparue comme un élément fondamental.

Si nombre de données et de documents fournis par les partenaires ont été produits par l'Agence d'urbanisme de Lyon, la commission aurait souhaité que cette agence, dont la compétence est reconnue par tous, puisse présenter, lors de réunions publiques ou en ateliers, les éléments produits notamment dans le cadre de l'inter-SCoT et la vision du développement territorial soutenue par les collectivités concernées.

La commission regrette que l'Agence n'ait pas souhaité répondre à cette demande.

Le projet d'aménagement du nœud ferroviaire vise à développer de manière significative la desserte au quotidien et les déplacements entre la métropole et les territoires de l'aire urbaine. L'articulation entre le réseau ferroviaire et le réseau de transport urbain a ainsi une importance particulière, ce d'autant que ces réseaux relèvent de deux autorités organisatrices différentes, la Région d'une part et le Sytral d'autre part.

La commission se félicite de l'appui et des apports ou précisions que les représentants du Sytral ont pu apporter à plusieurs reprises tant au cours des premières réunions publiques que lors des ateliers-débats, tout comme elle se félicite des prises de position de Mme la présidente du Sytral exprimées notamment lors de la réunion de Lyon le 16 mai.

Aussi ne peut-elle que regretter que le Sytral ait ensuite refusé d'aborder certains sujets, pourtant évoqués publiquement en d'autres lieux, ou d'engager le moindre dialogue sur des thèmes abordés par le public et à propos desquels un argumentaire donné par le Sytral eût été éclairant.

2 La préparation du débat

2.1 La nomination de la commission particulière

La Commission nationale du débat public a été saisie le 20 septembre 2018 par M. Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau, sur le projet de Nœud Ferroviaire Lyonnais Long Terme.

Parsa décision du 3 octobre 2018, la CNDP a décidé de l'organisation d'un débat public et a désigné M. Jean-Claude Ruysschaert président de la commission particulière chargée de l'animation du débat public (CPDP).

Celui-ci a dès lors constitué une liste de sept membres potentiels qu'il a proposée à la Commission nationale. Ces membres potentiels étaient issus d'horizons divers, certains en activité, d'autres en retraite, tous offrant une expertise qui permettait d'organiser et d'animer de la façon la plus adéquate possible le débat public sur ce projet ferroviaire. Afin de garantir l'indépendance et la neutralité de la commission, il a été vérifié qu'aucun d'entre eux n'avait de lien avec le maître d'ouvrage ou ses partenaires.

Aussi, lors de sa séance plénière du 7 novembre 2018, la Commission nationale a nommé les sept membres de la CPDP :

- Mme Dorothee Briamont;
- Mme Agnès Popelin;
- Mme Barbara Serrano;
- M. Francis Beaucire;
- M. François Gillard;
- M. Jérôme Laurent.

Courant mars 2019, lors de la préparation du débat et compte tenu du périmètre de celui-ci et des modalités de débat envisagées, le président a jugé opportun que la CPDP soit renforcée par deux membres supplémentaires qu'il a proposés à la CNDP. Celle-ci a nommé, le 3 avril 2019, en tant que membres de la CPDP :

- Mme Adeline Heitz;
- Mme Dominique Simon.

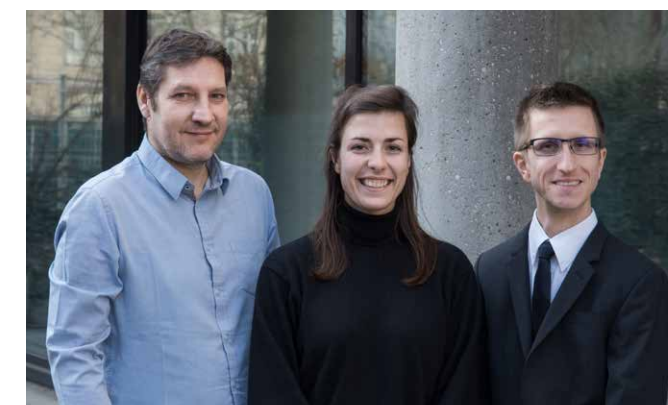
2.2 Le secrétariat général et les prestataires

Le secrétariat général avait pour mission d'assister la CPDP, de préparer et mettre en œuvre ses décisions, de permettre la circulation de l'information entre la CNDP, la CPDP, le maître d'ouvrage et les prestataires en charge de la logistique et de la communication.

Le processus de recrutement des membres du secrétariat général a été retardé compte tenu du renouvellement du titulaire du marché relatif au secrétariat général (Lot 1), contracté par la CNDP. Le titulaire, Synergie, a été désigné le 1^{er} février 2019.

Aussi, pour pallier cette situation, les recrutements du secrétaire général et du secrétaire général adjoint se sont faits courant décembre 2018, directement par le président de la CPDP. Le secrétariat général a été alors assuré de façon transitoire par Mme Alexandra Moreau, chargée de mission coordination débats publics à la CNDP.

Sur décision du président de la CPDP, ont pris leurs fonctions : M. Frédéric Piriou en tant que secrétaire général adjoint le 2 janvier 2019 et M. Sylvain Roland en tant que secrétaire général le 28 janvier 2019. Mme Mathilde de Dreuille a intégré cette équipe le 19 février 2019 aux fonctions d'assistante.



L'équipe du secrétariat général : Frédéric Piriou, Mathilde de Dreuille et Sylvain Roland

Le secrétariat général s'est installé dans des locaux proches de la gare de Lyon Part-Dieu, du 1^{er} février 2019 jusqu'à la fin du débat. Ces locaux comportaient trois bureaux et une petite salle de réunion permettant aux membres de la CPDP de se retrouver pour travailler ensemble.

L'organisation du débat public, au-delà de la CPDP et du secrétariat général, repose sur une communication adaptée et une organisation logistique rigoureuse. Pour cela, la CPDP s'est appuyée sur les marchés de prestations contractés par la CNDP.

Les prestataires suivants ont été mobilisés pour les actions de communication et de logistique du débat :

- Euro2C (Lot 2), agence de communication, pour la création graphique, la diffusion de l'ensemble des supports de communication et la mise en œuvre opérationnelle du plan médias.
- CDV Événements (Lot 3), pour l'ensemble de l'organisation logistique des événements publics du débat, ainsi que pour l'installation et le fonctionnement matériel du secrétariat général dans ses locaux.
- Eclectic Expérience (Lot 4), pour la communication numérique, l'animation du site internet et des réseaux sociaux du débat.

2.3 Les rencontres avec les acteurs du territoire

Au cours des six mois qui ont précédé l'ouverture du débat public, les membres de la commission particulière ont conduit des entretiens préalables avec 177 personnes représentant 76 organisations, institutions publiques, collectivités territoriales, acteurs économiques et socioprofessionnels, associations de riverains, d'usagers ou de protection de l'environnement.



La CPDP visite les travaux du Plan de mobilisation en gare de La Part-Dieu, 17 décembre 2018

Ces entretiens visaient plus particulièrement à connaître leur degré d'information sur le projet et ses objectifs, ainsi que les enjeux qu'ils souhaitaient voir débattus, et ce en vue d'alimenter la réflexion de la commission sur les modalités du débat et la stratégie de communication à mettre en œuvre afin d'assurer une participation du public la plus large possible.

Ces entretiens ont notamment permis d'identifier un certain nombre de freins et de points de vigilance.

En premier lieu, la question de la temporalité du débat a été largement questionnée par les acteurs rencontrés, mettant en avant la discussion dans le même temps du projet de Loi d'orientation des mobilités (dite loi LOM), ainsi que l'approche d'élections municipales et métropolitaines risquant de peser sur le débat. Celui-ci apparaissait tout à la fois bien trop tardif, eu égard aux enjeux et à l'antériorité des réflexions sur le sujet (en particulier le rapport du CGEDD de Mme Marie-Line Meaux d'octobre 2011), et prématuré dans le calendrier législatif et politique.

Ensuite, il est apparu qu'à l'exception des acteurs proches des sujets ferroviaires, tels que les associations d'usagers, les syndicats de cheminots, les services de l'État et de la Métropole de Lyon, peu d'interlocuteurs avaient une connaissance fine de la problématique du « nœud ferroviaire lyonnais » et du projet d'aménagement soumis au débat public. Beaucoup d'entre eux ne comprenaient pas immédiatement en quoi ils étaient concernés par un sujet perçu comme « technique », et qu'ils ne reliaient pas nécessairement à la question des mobilités, pourtant prioritaire pour eux.

Les principales fédérations associatives, ainsi que les élus des territoires extérieurs à la Métropole de Lyon, ont plaidé pour un élargissement du périmètre du débat.

Élargissement géographique : le débat ne pouvait à leurs yeux se restreindre à l'emprise physique du projet au cœur de la Métropole de Lyon mais devait intéresser l'ensemble des territoires concernés par la desserte au quotidien de celle-ci. En particulier, la question du rôle des gares de l'aire métropolitaine, et non pas uniquement de celle de Lyon Part-Dieu, apparaissait comme un sujet central tant pour les élus que pour les associations rencontrées.

Élargissement thématique : le public ne devait pas se limiter à débattre des caractéristiques d'un projet d'infrastructure mais de son opportunité matérialisée par le niveau de service qu'il rendrait possible. Plusieurs acteurs ont notamment plaidé pour l'organisation d'un débat multimodal sur l'ensemble des mobilités à l'échelle régionale, sans restriction à la question ferroviaire, s'appuyant pour cela sur les recommandations du rapport Duron⁴.

Les entretiens préalables ont également mis en évidence un certain climat de défiance vis-à-vis tant de l'État que de SNCF, du fait du grand nombre de débats publics antérieurs n'ayant jamais été suivis d'effet.

Les élus, en particulier, ont souligné les conséquences pour leurs territoires des réserves foncières faites dans le cadre du CFAL, du POCL, ou du Lyon-Turin, ou bien encore la prise en compte par leurs Plans de déplacements urbains (PDU) de niveaux de dessertes jamais mis en œuvre. Les associations, pour leur part, ont largement mis en doute les prévisions de trafics produites par la maîtrise d'ouvrage à l'appui de l'opportunité de son projet, et ont plus grandement témoigné de leur difficulté à obtenir des données fiables et objectives de la part de SNCF.

Malgré ces nombreuses réserves et précautions, l'essentiel des acteurs rencontrés ont dit vouloir se saisir de l'opportunité de questionner les enjeux de mobilités régionales, ainsi que l'ensemble des grands projets ferroviaires et leur ordonnancement. Ils ont assuré de leur volonté de jouer un rôle actif et de contribuer à mobiliser le public dans un débat « *trop longtemps attendu* ».

2.4 L'élaboration des modalités du débat et réunion préparatoire avec les associations

Suite aux entretiens préalables, la commission particulière a souhaité organiser les réunions publiques en trois temps successifs, interrogeant en premier lieu les grands enjeux de mobilité à l'échelle régionale et la desserte des métropoles, avant d'étudier les transports du quotidien dans le périurbain de Lyon, et enfin l'insertion du projet dans son environnement urbain.

Si les contraintes fortes de disponibilités des salles n'ont pas permis de conserver un enchaînement chronologique « en entonnoir »,

14 réunions publiques (auxquelles il faut ajouter les réunions d'ouverture et de clôture) ont toutefois été programmées sur ces thématiques.

- 4 réunions sur les enjeux de mobilité à l'échelle régionale : 3 sur « Les liaisons entre métropoles régionales » à Grenoble, Saint-Étienne et Clermont-Ferrand, et 1 sur « Voyageurs, marchandises : quelle cohabitation ? » à Pusignan (sur le tracé du CFAL et à proximité de la gare de Saint-Exupéry).
- 7 réunions sur « Les transports du quotidien » à Givors, Anse, L'Arbresle, Vienne, Lyon, L'Isle d'Abeau et Ambérieu-en-Bugey, couvrant ainsi l'ensemble des branches constituant l'étoile ferroviaire de Lyon.
- 3 réunions sur « Quels aménagements ? Quels impacts ? » à Villeurbanne, Lyon et Vénissieux, le long du tracé soumis au débat public.

Ce programme de réunions a été complété par :

- 6 ateliers thématiques ouverts sur inscription portant sur : la place du ferroviaire dans l'intermodalité fret, le décryptage des modèles et prévisions de trafic, les transports domicile-travail et les plans de mobilité d'entreprises, la prospective des mobilités du futur, l'attractivité et l'impact socio-économique (complété ultérieurement par un volet « financement ») et la desserte entre Lyon et les accès alpins.
- 1 conférence sur le transport de marchandises et l'intermodalité dans le nœud lyonnais.
- 3 débats mobiles en gares de Lyon Part-Dieu, Vénissieux et Roanne, et 1 débat mobile en entreprise dans la « vallée de la chimie », à Solaize.

Ces modalités du débat ont été présentées, par le président de la CPDP, à la CNDP réunie en séance plénière le 6 mars 2019. La CNDP a alors arrêté les modalités et le calendrier du débat, actant que celui-ci se déroulerait du 11 avril au 11 juillet 2019.



Réunion avec une trentaine d'associations, 28 mars 2019

Le 28 mars, une réunion d'information sur les modalités du débat, organisée à Lyon, a réuni une cinquantaine de personnes représentant une trentaine d'associations, afin notamment de s'assurer que le questionnement et les modalités proposées traduisaient les attentes exprimées par les acteurs du territoire.

2.5 La rédaction du dossier du maître d'ouvrage

À la suite de la décision de la CNDP d'organiser un débat public sur le projet d'aménagements à long terme du nœud ferroviaire lyonnais, SNCF Réseau a été invité à constituer un dossier présentant son projet et destiné à être mis à disposition du public.

Ce dossier de présentation appelé « dossier du maître d'ouvrage » ainsi qu'une synthèse de celui-ci ont été élaborés pendant la période de préparation du débat.



1 000 exemplaires du dossier du maître d'ouvrage et 4 000 exemplaires de sa synthèse ont été diffusés durant le débat

Ainsi, SNCF Réseau a présenté début janvier 2019 à la CPDP une première version de son dossier décrivant son projet. Ce dossier initial étant parfois assez technique, des réunions hebdomadaires tenues en janvier et février entre la commission particulière, l'équipe projet de SNCF Réseau et ses prestataires, ont permis de compléter et expliciter certaines parties du dossier afin que le public puisse replacer ce projet d'infrastructure dans son contexte géographique, démographique, économique et environnemental.

Les conditions pour débattre de l'opportunité du projet, explicitement posées par le débat public, ont ainsi été réunies.

Le dossier du maître d'ouvrage ainsi que sa synthèse ont été présentés à la CNDP réunie en séance plénière le 6 mars 2019. La Commission a considéré ce dossier comme complet pour engager le débat public.

Le dossier du maître d'ouvrage a été mis sur le site du débat dès le 26 mars, et mis à disposition du public lors des différentes réunions ou ateliers.

Au total, durant la période du débat, 1 000 exemplaires de ce dossier et 4 000 exemplaires de sa synthèse ont ainsi été pris par le public.

⁴ > Conseil d'orientation des infrastructures, *Mobilités du quotidien : Répondre aux urgences et préparer l'avenir*, sous la présidence de Philippe Duron, 30 janvier 2018

2.6 La stratégie et les supports de communication

La commission a identifié de nombreux freins à la mobilisation du grand public : faible notoriété du projet et de ses enjeux, perception du sujet comme « trop technique », dimension régionale peu évidente du fait de l'appellation « Nœud Ferroviaire Lyonnais », possibilité de confusion avec les opérations de court et moyen termes actuellement en réalisation, déception liée au peu de suites des débats précédents, etc.

VOS DÉPLACEMENTS FUTURS, VENEZ EN DÉBATTRE !

TGV, grandes lignes, TER, fret... 12 lignes ferroviaires convergent vers la traversée de Lyon, y formant le « nœud ferroviaire » le plus important de France.

Pour répondre à sa saturation et à l'accroissement du trafic, SNCF Réseau a étudié un projet d'aménagement à long terme qui permettrait d'y faire circuler jusqu'à 40% de trains supplémentaires.

Ce projet convient-il aux besoins du territoire ? Pour quels usages ? Dans quelle variante ? Peut-on imaginer des alternatives ?

La Commission nationale du débat public vous donne la parole pour exprimer vos attentes et faire vos propositions pour l'avenir de vos déplacements.

DU 11 AVRIL AU 11 JUILLET, PARTICIPEZ AU DÉBAT !

www.noed-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr

Dépliant d'information générique sur le débat, édité par la CPDP

Pour l'ensemble de ces raisons, trois messages clés ont été définis afin de favoriser l'appropriation du sujet par le grand public :

- « *Vous êtes concerné* »
Le premier objectif poursuivi était de faire la pédagogie sur la définition du nœud ferroviaire lyonnais et en quoi son fonctionnement impacte quotidiennement la qualité de vie des habitants à l'échelle régionale.
- « *Votre expérience est précieuse* »
Il a été décidé de privilégier la communication sur « l'expertise d'usage » des déplacements effectués quotidiennement en région Auvergne-Rhône-Alpes, davantage que sur le projet d'aménagement lui-même, afin de légitimer la parole citoyenne.
- « *Vous êtes acteur du changement* »
La communication devait fixer un enjeu à participer, à savoir la mise en œuvre de mobilités durables et l'élaboration de solutions alternatives à la voiture.

Ces trois messages clés ont été déclinés dans l'ensemble des supports de communication déployés à partir du 26 mars.

Les supports de communication hors-médias

130 000 dépliant d'information générique de 8 pages sur les enjeux du débat, ainsi que **90 000 flyers d'invitations spécifiques** à chaque réunion publique – soit un total de 220 000 documents – ont été imprimés afin de susciter la participation du public.

Plusieurs modalités de diffusion ont été retenues :

- Distribution dans l'espace public :
Deux vagues de distribution ont été organisées dans la Métropole de Lyon début avril et début mai, à la Foire de Lyon le 6 avril, dans divers centres commerciaux et dans les principaux points d'interconnexion de transports (gares SNCF, parcs relais).



Opération de tractage à la Foire de Lyon, 6 avril 2019

Par ailleurs, chaque réunion publique a fait l'objet d'une distribution spécifique dans la ville concernée, avec insertion du flyer d'invitation dans le dépliant générique, 3 à 5 jours avant sa tenue.

- Distribution en boîte aux lettres :
En amont des trois réunions sur l'insertion du projet, la distribution en boîtes aux lettres a été privilégiée pour assurer l'information des riverains du tracé soumis au débat public. Les secteurs concernés étaient : Lyon (quartiers Part-Dieu et Guillotière), Villeurbanne (quartier Charpenne-Tonkin), Vénissieux, Grenay, Saint-Fons et Saint-Priest.
- Mise à disposition par les collectivités :
Le dépliant d'information générique était mis à disposition du public par les collectivités territoriales concernées par le débat, généralement en mairies et maisons de services publics. À titre d'exemple, la Métropole de Lyon l'a mis à disposition sur un réseau de 93 points d'information dans l'ensemble des 59 communes qui la composent.

1 900 affiches ont par ailleurs été déposées sur le périmètre du débat :

- Campagne d'affichage sur le réseau *ClearChannel*, qui gère les emplacements sur le réseau du Sytral, au cours du mois d'avril.
- Déposes d'affiches A3, en gares et chez les commerçants, en amont de chaque réunion publique et en lien avec les opérations de distribution.

Un **journal de mi-débat** a été publié le 5 juin 2019. Il proposait un premier bilan à chaud des réunions portant sur les transports du quotidien et clarifiant les enjeux restant à étudier au cours notamment des réunions sur l'insertion du projet. Il a été diffusé en version numérique via le site du débat, et en version papier lors de chacune des réunions de juin et juillet.

Les insertions publicitaires dans les médias

Un total de 41 insertions publicitaires a été acheté au cours du débat public, afin d'en annoncer les principales réunions. Ont été retenus dans le plan médias :

- la presse quotidienne régionale (*Le Progrès*, *Tribune Le Progrès* et *Le Dauphiné Libéré*),
- la presse gratuite (*CNews* et *20 minutes*),
- les périodiques d'information locale (*Lyon Capitale*, *Tribune de Lyon*, *Nouveau Lyon*, *L'Essor Loire*, *L'Essor Isère*),
- les sites internet de ces médias ainsi que le webzine *Rue89Lyon*.

Deux suppléments publi-rédactionnels de 4 pages ont été réalisés avec *Le Progrès*, et diffusés les 6 avril (présentation des enjeux et modalités du débat, annonce de la réunion d'ouverture) et 6 juillet (enseignements du débat et annonce de la réunion de clôture), à plus de 65 000 exemplaires chacun.

Par ailleurs, deux spots radios de 20 secondes ont été réalisés pour un total de 294 diffusions entre le 1^{er} et le 30 avril, sur *Radio Scoop*, couvrant la Métropole de Lyon, le département du Rhône et le Nord-Isère.

Les outils d'information numériques

Le site internet du débat a ouvert en mode informatif le 26 mars 2019, proposant une information sur le projet soumis au débat public, sur la commission et les principes du débat public, le calendrier des événements, etc. Au total, 44 actualités et 7 lettres d'information ont été publiées pendant la période du débat public.



Film d'information sur le débat, réalisé par la CPDP, diffusé sur le site du débat et les réseaux sociaux

Les réseaux sociaux Twitter et Facebook ont été ouverts à cette même date, présentant le débat au moyen d'un film d'information « motion design » de 2 minutes, relayant tout au long du débat les actualités du site, les albums photos, les retombées presse, et invitant à la participation du public.

JOURNAL DE MI-DÉBAT
5 juin 2019

VOS DÉPLACEMENTS FUTURS, VENEZ EN DÉBATTRE !

Édito
de Jean-Claude Ruyschaert,
Président de la Commission particulière

Le débat public sur les aménagements à long terme du nœud ferroviaire lyonnais sera clos dans un mois et demi. Certains enseignements peuvent déjà être tirés des réunions publiques et ateliers débats.

Un point incontesté, celui d'un débat qui arrive bien tard et aurait dû avoir lieu il y a vingt ans, tant les aménagements projetés apparaissent comme lointains et en décalage temporel avec les attentes et les besoins actuels en matière de desserte et de niveau de service. L'amélioration des conditions de desserte, au-delà de la fiabilisation et de la robustesse de l'exploitation prévue dans le « plan de mobilisation », apparaît comme une priorité.

Ces préoccupations légitimes, sur les court et moyen termes, n'empêchent pas d'aborder le projet, bien au contraire. Comme le disait un participant à une réunion publique, le fait que l'on ne se soit pas projeté dans l'avenir il y a vingt ans ne doit pas conduire à la même erreur en ne se projetant pas aujourd'hui dans le long terme.

Le projet du maître d'ouvrage est une réponse possible. Les études complémentaires commandées par la ministre des Transports, dont la synthèse vient d'être publiée à la demande de la Commission, apportent des éléments d'éclairage sur différents sujets qui conduisent peut-être à des solutions alternatives.

De son opportunité : les travaux en atelier ou les interventions en réunion publique montrent que le constat de la saturation du nœud ferroviaire et de ses conséquences, comme les projections réalisées par SNCF Réseau quant aux besoins de déplacements futurs, ne sont pas contestés. L'amélioration du réseau et l'accroissement de l'offre apparaissent comme une priorité pour tous.

S'il appartient à la Commission particulière de se prononcer sur le bien fondé de telle ou telle option, il lui revient de faire en sorte que vous en soyez informés en toute transparence, afin que vous puissiez forger votre propre opinion et exprimer vos arguments. Soyez donc nombreux à faire valoir des propositions lors des réunions publiques ou sur le site du débat !

CHIFFRES CLÉS DU DÉBAT
1250 participants aux réunions publiques
1450 inscrits sur les réseaux sociaux
300 questions, avis et contributions
1400 réponses au questionnaire numérique

POUR PLUS D'INFORMATIONS SUR LE PROJET ET CONTRIBUER AU DÉBAT
noed-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr

Plusieurs opérations de communication se sont par ailleurs appuyées sur ces réseaux sociaux :

- 13 campagnes de « liens sponsorisés » ont été menées pour inviter le public à s'abonner aux comptes du débat, répondre au questionnaire, et annoncer les réunions publiques.
- L'ensemble des réunions publiques et ateliers a fait l'objet d'une restitution en direct, avec photos de l'événement, sur le réseau social Twitter (live-tweet).
- 6 réunions publiques ont été retransmises en direct sur le site du débat avec possibilité pour les internautes d'interagir sur Twitter via le mot-clé #DebatNFL.
- Un questionnaire numérique, accessible depuis le site du débat et les réseaux sociaux, a été diffusé entre le 20 mai et le 30 juin.

Les relations presse

Le secrétariat général a géré en direct les relations presse en constituant un fichier de 220 journalistes représentant 80 médias (agences de presse, presse nationale, presse régionale, presse professionnelle et spécialisée dans les domaines des transports, des collectivités locales et de l'environnement, radios et télévisions régionales et locales).



Conférence de presse : Jean-Claude Ruysschaert, président de la CPDP, Chantal Jouanno, présidente de la CNDP, et Thomas Allary, directeur territorial SNCF Réseau, 11 juillet 2019

- Un dossier de presse a été rendu public le 2 avril, à l'occasion de la conférence de présentation, et diffusé sur l'ensemble du fichier.
- 10 communiqués de presse ont été diffusés pendant la période du débat pour en annoncer les réunions, synthétiser les études complémentaires parvenues en cours de débat, ou promouvoir le questionnaire numérique.
- 3 conférences de presse ont été organisées les 2 avril (présentation des modalités du débat), 11 avril (lancement du débat) et 11 juillet (clôture du débat).
- 6 points presse se sont tenus avec les correspondants locaux de la presse quotidienne régionale en marge des événements organisés à Anse, l'Arbresle, Grenoble, Lyon, Saint-Étienne, et Roanne.

2.7 Des partenariats scolaire et universitaire

Avec l'association Robins des Villes

L'objectif de mise en service des aménagements débattus dans le cadre du débat public étant à l'horizon 2040-2050, la commission a souhaité y associer le public qui en serait le principal bénéficiaire : les jeunes aujourd'hui en âge scolaire.

À cette fin, une convention a été passée entre la commission particulière et Robins des Villes, association d'éducation populaire spécialisée dans la participation des habitants aux projets d'urbanisme, afin qu'ils identifient une classe de collège en secteur

périurbain et mènent avec les élèves un travail de prospective les conduisant à imaginer l'avenir des mobilités dans la région lyonnaise.

Ce travail a été mené du 28 mai au 13 juin sur 5 séances d'une demi-journée, avec une classe de 3^{ème} professionnelle du collège Saint-Thomas d'Aquin de Givors. Il a confronté les élèves aux besoins exprimés par les usagers (enquête terrain en gare de Givors) et les hypothèses des acteurs (rencontres avec l'Agence d'urbanisme de Lyon et l'équipe projet de SNCF Réseau) et abouti à deux scénarios : utopique et dystopique. Les résultats de cette démarche ont été versés comme contribution au débat public, et étaient destinés à introduire l'atelier sur la prospective des mobilités du futur, organisé le 26 juin à Villeurbanne.



Séance de travail animée par Robins des Villes avec les collégiens de 3^{ème} de Givors, 4 juin 2019

Avec l'Université Lyon 2

La Commission nationale du débat public a signé une convention de stage avec le département de Sciences politiques de l'Université Lumière Lyon 2 et a recruté deux stagiaires – Leïla Abdelsalam et Alexa Pugh – sous l'égide de leur professeur, M. Guillaume Gourgues, spécialiste des questions de démocratie participative. Le stage s'est déroulé du 11 avril au 28 juin 2019.

Avant l'ouverture du débat public, elles ont réalisé une enquête auprès de 101 personnes établissant que 91 % des personnes interrogées n'avaient pas entendu parler du débat public, 76 % ne connaissant pas la CNDP. Elles ont ensuite interrogé les participants à plusieurs réunions, permettant à la CPDP de connaître le profil sociologique des participants, de comprendre les raisons de leur venue ainsi que leur appréciation du débat. Les 182 personnes ayant répondu à ce questionnaire sont en majorité des habitués des débats publics, gardent une bonne opinion des débats publics antérieurs organisés par la CNDP (32 % n'ont cependant jamais participé à un débat public). Les répondants sont majoritairement des hommes (68 %), entre 35 et 59 ans, diplômés. La réunion ayant réuni le plus de femmes est l'atelier en entreprise, à Solaize. D'où leur recommandation de multiplier ce type de débats à l'avenir. Il est à noter que 37,4 % des répondants déclaraient avoir pris connaissance du débat grâce à internet, loin devant les autres médias.



Alexa Pugh et Leïla Abdelsalam, étudiantes en sciences politiques à l'Université Lumière Lyon 2, stagiaires à la CNDP

Ces études leur ont également permis d'identifier le public des jeunes en recherche d'emploi ou en formation comme l'un des plus concernés par les enjeux du débat mais aussi l'un des moins enclins à la participation citoyenne. En conséquence, elles ont organisé un *focus group* auprès de ce public, avec la Mission locale de Vénissieux, sur le sujet « Les transports de demain, comment se déplacer pour le travail ? ».

Lors du *focus group*, les jeunes ont montré des préoccupations que la commission a peu entendues lors de ses réunions publiques. Les jeunes se sont montrés intéressés par l'idée d'un « RER lyonnais » mais pensent, pour ce qui les concerne, qu'ils ne pourront pas éviter la voiture. Les garçons se projetant dans des carrières dans l'industrie, dans des secteurs non desservis par le train. Les filles, se destinant à des carrières dans les services, plutôt au centre de Lyon, ont, quant à elles, montré une inquiétude de voir affluer – grâce au projet Nœud Ferroviaire Lyonnais – une concurrence venant de la « grande couronne » lyonnaise.

2.8 La convention financière et le budget du débat

En application de l'article R121-6-1 du Code de l'environnement, la CNDP dispose d'un délai de deux mois après décision de l'organisation d'un débat public pour signer, avec le maître d'ouvrage, une convention financière fixant notamment le montant prévisionnel du débat public.

La convention financière a été signée entre la CNDP et SNCF Réseau le 20 décembre 2018. Elle visait à définir le montant prévisionnel des dépenses liées à l'organisation matérielle du débat public. Ces dépenses ne concernaient ni l'indemnisation des neuf membres de la CPDP, ni les coûts d'expertises complémentaires que la CNDP aurait pu être amenée à décider en cours de débat, ces dépenses étant à la charge de la CNDP.

Le montant des dépenses prévisionnelles fixé dans cette convention était de 1,4 million d'euros hors taxe.

Au 26 août 2019, les dépenses engagées et restant à venir permettaient d'estimer le coût prévisionnel actualisé à 1,005 million d'euros hors taxe, dont 26 % pour la rémunération du secrétariat général, 6 % pour son fonctionnement matériel, 32 % pour la communication, 27 % pour l'organisation des événements publics, 8 % pour la communication numérique (voir détail en annexe p.143).

Le coût réel du débat sera donc inférieur aux coûts prévisionnels initiaux, principalement du fait de dépenses d'organisation logistique optimisées et moins élevées que prévues, la CPDP ayant pu bénéficier à de multiples reprises de mises à disposition de salles de façon gracieuse ou à tarifs préférentiels auprès de collectivités locales.

3 Les études complémentaires

Par lettre en date du 8 juin 2018, la ministre des Transports demandait au président de SNCF Réseau de saisir la CNDP sur un projet d'aménagement à long terme du nœud ferroviaire lyonnais. Dans ce même courrier, elle demandait que soient conduites des études complémentaires permettant, bien que cela ne concerne pas l'objet même du débat, de donner des éclairages sur des points connexes portant sur :

- la définition d'une situation de référence optimisée liée aux améliorations de l'exploitation pour préciser leurs effets vis-à-vis de l'augmentation des circulations dans le nœud ferroviaire lyonnais ;
- la réalisation partielle ou phasée du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais et du CFAL ;
- l'augmentation de la desserte de Saint-Étienne par un renforcement de l'offre ferroviaire et en alternative à l'autoroute A45 ;
- la desserte optimisée des principales gares régionales suite au gain de capacité dans le nœud ;
- le rééquilibrage des trafics entre les trois gares lyonnaises ;
- les besoins en capacité fret en lien avec la mise en service du tunnel de base de Lyon – Turin en 2030 et l'amélioration de la ligne historique Dijon – Modane, afin de constituer une première étape dans la réalisation des itinéraires d'accès à la mise en service du tunnel.

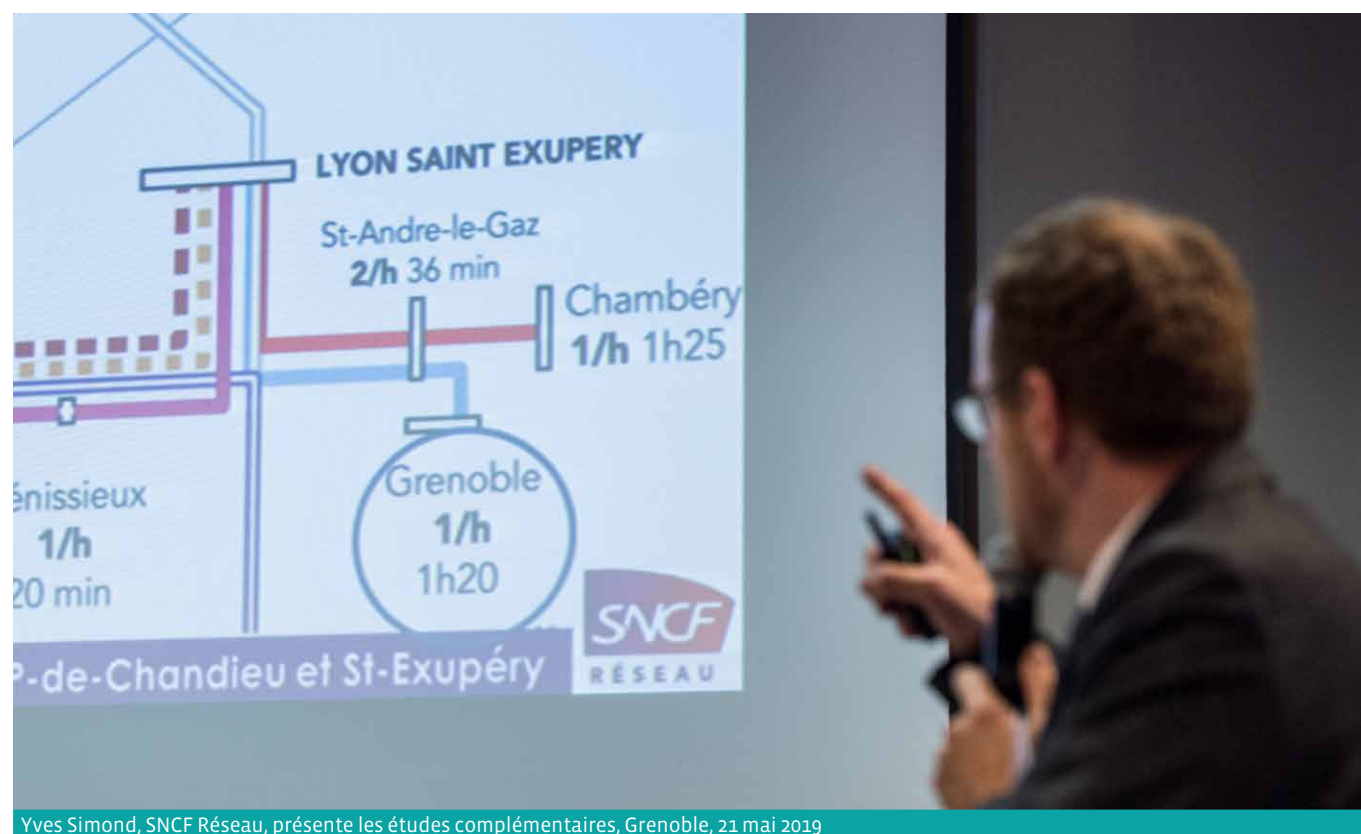
Il était demandé par ailleurs à SNCF Réseau de conduire ces études en étroite collaboration avec les collectivités locales au sein des instances de gouvernance existantes (Comité des grands partenaires notamment).

Cette prescription, pour louable qu'elle soit car favorisant la concertation, a eu l'inconvénient de retarder la mise à disposition de ces études, leur contenu faisant l'objet de présentation préalable dans les instances précitées et sans doute de critiques ou d'échanges avant que le maître d'ouvrage n'en dévoile publiquement le contenu.

Les études apportant des éclairages complémentaires n'ont donc été mises à disposition du public, à la demande expresse et répétée de la commission, que tardivement en cours de débat, et publiées sur le site le 29 mai, accompagnées d'une synthèse élaborée par le maître d'ouvrage (également mise à disposition lors des dernières réunions publiques).

« Ces fameuses études nous les avons eues à la peine [...]. Comment peut-on bien débattre [...] quand on n'a pas toutes les études ? » (Gilles Renevier, Fracture ; Lyon, le 11 juillet)

Ont ainsi été mises à disposition les études suivantes :



Yves Simond, SNCF Réseau, présente les études complémentaires, Grenoble, 21 mai 2019

ERTMS et accès aux quais par deux trains

SNCF Réseau estime que le déploiement de la technologie de signalisation embarquée ERTMS (*European rail traffic management system*), en remplacement de la signalisation latérale, permettrait un gain de capacité de 20 % à 25 % dans le nœud ferroviaire lyonnais. Elle a néanmoins un coût important pour les entreprises ferroviaires (estimé par exemple à 300 M€ pour les seuls TER AuRA).

Par ailleurs, cette technologie simplifierait la possibilité de réception de deux trains à quai en gare de Lyon Part-Dieu. Si le maître d'ouvrage estime que cette possibilité (appelée « 2TMV ») serait de nature à améliorer la robustesse en accélérant la mise à quai des trains, il considère que le gain de capacité est marginal.

Desserte de Saint-Exupéry et rééquilibrage des trafics

Le maître d'ouvrage a étudié trois scénarios d'amélioration de la desserte de la gare de Saint-Exupéry. Le scénario 1 présente ce qui est possible sans infrastructure supplémentaire, à savoir



La gare de Lyon Saint-Exupéry

une desserte TER depuis Grenoble et Chambéry. Le scénario 2, en réalisant la portion de CFAL entre Grenay et Saint-Exupéry, permet d'y faire arriver des TER depuis Clermont-Ferrand, Roanne et Saint-Étienne, en desservant au passage les gares lyonnaises.

Enfin, pour le scénario 3, dit « de rupture », SNCF Réseau a étudié le transfert d'une partie significative du trafic TGV de Part-Dieu sur Saint-Exupéry, pour déterminer le niveau à partir duquel la réalisation de Saint-Clair – Guillotière n'est plus nécessaire. Selon SNCF Réseau, ce rééquilibrage (4 TGV par heure et par sens) conduirait à une forte baisse de la fréquentation de ces trains (estimée à 12 %).

Desserte de Saint-Étienne

Dans le contexte d'une forte demande d'alternatives à l'A45 suite à son abandon, SNCF Réseau a étudié la possibilité d'améliorer le cadencement des trains – d'ores et déjà au quart d'heure sur la ligne Lyon - Saint-Étienne – au-delà des objectifs fixés par le projet Nœud Ferroviaire Lyonnais. Ils estiment pouvoir y faire circuler sept trains par heure et par sens, sous réserve de trois investissements complémentaires (à Châteaueux, Perrache, et pour le franchissement du Rhône entre Givors et Chasse-sur-Rhône) pour un total de 600 M€.

Première étape de réalisation des « grands projets »

Compte tenu du coût de réalisation de l'ensemble des grands projets, le Gouvernement a demandé à SNCF Réseau d'en proposer une première étape de réalisation. Selon la maîtrise d'ouvrage, deux scénarios permettraient dans un premier temps de remplir l'objectif de doublement des TER, et d'atteindre +50 % de fret et +25 % de TGV.

Ces deux scénarios ont en commun la mise à quatre voies de Saint-Fons – Grenay, et s'appuient soit sur le doublement de Saint-Clair – Guillotière, soit sur la portion du CFAL Nord comprise entre les lignes Lyon-Grenoble et Lyon-Ambérieu.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Les éclairages apportés par ces études partielles ont sans aucun doute eu un impact important sur le déroulé du débat et l'on ne peut que regretter le faible délai laissé au grand public pour se les approprier, même si une présentation partielle avait pu en être faite lors de certaines réunions publiques.

En effet, même si aux yeux de SNCF Réseau, les scénarios présentés dans le cadre de l'étude de phasage ne portent que sur une première étape d'un projet plus ambitieux, ils ont pu faire apparaître aux yeux du public, d'acteurs ou de certains élus, une alternative possible à la réalisation partielle du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais.

Par ailleurs la commission aura noté que ces études ont été conduites chacune de manière indépendante et conduisent à proposer des aménagements différents ou complémentaires. À titre d'exemple, le renforcement de la desserte de Saint-Étienne avec la possibilité de desservir Saint-Exupéry par Vénissieux, nécessite des aménagements susceptibles d'interférer avec la desserte par TER de la gare de Saint-Exupéry, objet elle-même d'un scénario d'étude, ou avec les aménagements d'une première phase du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais et du CFAL.

Si ces interférences n'ont pu apparaître au cours du débat, elles devront être analysées et approfondies.

A close-up, slightly out-of-focus photograph of a person in a red dress holding a silver microphone. The person is positioned on the left side of the frame, with their arm and hand visible. The microphone is held vertically. In the background, a blurred audience of people is visible, suggesting a public event or conference. The lighting is soft and indoor. A small teal box with white text is located in the bottom left corner.

Ces diverses réunions ont enfin été complétées par une conférence-débat et des débats mobiles en gare et en entreprises.



LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Lyon 11 avril

RÉUNION DE LANCEMENT DU DÉBAT

En présence de Mme Chantal Jouanno, présidente de la CNDP, et M. Patrick Jeantet, PDG de SNCF Réseau, cette réunion fut le premier moment fort permettant aux acteurs publics et aux fédérations associatives de préciser leurs attentes vis-à-vis du débat et du projet présenté. Le public est entré dans le débat en s'exprimant sur les transports du quotidien.



19H - 22H

279
PARTICIPANTS

Pusignan 25 avril

VOYAGEURS, MARCHANDISES : QUELLE COHABITATION ?

Cette réunion a permis de se focaliser sur l'Est lyonnais, la zone de Saint-Exupéry et l'articulation entre le projet NFL et le projet de CFAL. SNCF Réseau a présenté ses études complémentaires sur les dessertes possibles de la gare de Lyon Saint-Exupéry. Les élus et habitants ont clairement exprimé leur attente de pouvoir débattre du tracé retenu pour le CFAL.



19H - 22H

130
PARTICIPANTS

Givors 16 avril

LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

SNCF Réseau a précisé que son projet permettrait d'offrir plus de capacité entre Givors et Lyon, les participants ont souhaité interpellier l'État sur les alternatives après l'abandon de l'autoroute A45, et exprimé des souhaits en termes de dessertes et d'interconnexion, ainsi que de rééquilibrage des trafics fret et voyageurs entre les lignes des rives gauche et droite du Rhône.



19H - 22H

103
PARTICIPANTS

Vienne 14 mai

LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

Les participants se sont exprimés sur les transports du quotidien, ont questionné l'utilisation de la rive droite du Rhône, ont pointé les difficultés de coordination entre plusieurs AOT et départements, et ont aussi évoqué la capacité des TER et l'absence d'alternatives à la voiture pour les trajets de périphérie à périphérie.



19H - 22H

112
PARTICIPANTS

Anse 18 avril

LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

Des échanges extrêmement concrets sur les problématiques de déplacement au quotidien : ruptures de correspondances, amplitudes horaires, accessibilité des gares... Ainsi que sur les projets attendus par le territoire, notamment réouverture de la ligne Trévoux-Sathonay et desserte en tram-train de la vallée de l'Azergues.



19H - 21H20

50
PARTICIPANTS

Lyon 16 mai

LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

Les échanges ont porté sur la possibilité offerte par le projet NFL de créer un « RER à la lyonnaise », schéma dans lequel la Ville et la Métropole de Lyon se positionnent pour la gare souterraine au service d'un hub central à La Part-Dieu, tandis que la Région Auvergne-Rhône-Alpes souhaite « développer l'Est lyonnais sans déshabiller Lyon », avec une prolongation des TER vers Saint-Exupéry.



19H - 22H

125
PARTICIPANTS

L'Arbresle 23 avril

LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

Les participants ont notamment exprimé le décalage qu'ils perçoivent entre l'ambition affichée du projet et le sentiment de déclassement de leurs territoires : sauvegarde et modernisation des lignes existantes, « désertification » des gares, inadéquations des horaires, interconnexions entre les lignes de l'Ouest lyonnais et le réseau urbain...



19H20 - 22H20

50
PARTICIPANTS

Grenoble 21 mai

LES LIAISONS ENTRE MÉTROPOLES RÉGIONALES

Les participants ont porté au débat les sujets des enjeux climatiques et de la qualité de l'air des vallées alpines, et insisté sur l'interdépendance entre Lyon et Grenoble, nécessitant selon eux une meilleure articulation des études sur le projet NFL et le projet de RER grenoblois soutenu par les collectivités du Sud-Isère.



19H - 22H10

140
PARTICIPANTS

LES RÉUNIONS PUBLIQUES

L'Isle d'Abeau 23 mai

LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

Les échanges ont principalement porté sur le développement de la gare de Saint-Exupéry, sur l'articulation possible entre les projets de moyen et de long terme, et sur les questions de gouvernance entre AOT lorsque les bassins d'emploi concernent plusieurs départements.



19H – 21H40

93
PARTICIPANTS

Ambérieu-en-Bugey 13 juin

LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

Élus et habitants de l'Ain ont exposé leurs arguments pour réclamer un nouveau débat sur le tracé du CFAL. Les questions du financement des grands projets, d'une gouvernance associant l'ensemble des territoires, des liaisons transversales ne passant pas par Lyon et les préoccupations environnementales ont notamment rythmé les échanges.



19H – 22H45

247
PARTICIPANTS

Lyon 6 juin

QUELS AMÉNAGEMENTS ? QUELS IMPACTS ?

La première réunion sur l'insertion du projet a permis des échanges riches et vifs, notamment sur le phasage des grands projets et les choix urbanistiques liés. Si l'attractivité économique et les emplois ont été avancés en soutien à la centralité de La Part-Dieu, le déroutage du fret et un développement multipolaire ont été avancés pour soutenir une priorisation du CFAL.



19H - 22H

36
PARTICIPANTS

Villeurbanne 18 juin

QUELS AMÉNAGEMENTS ? QUELS IMPACTS ?

Les deux options d'insertion urbaine ont été principalement débattues à l'aune de leurs inconvénients. Les collectivités ont dit refuser les voies de surface au regard de l'exposition au bruit et de leur intégration dans le paysage, tandis que les associations ont témoigné de leurs inquiétudes sur la maîtrise des coûts et du calendrier de réalisation d'une traversée souterraine.



19H – 21H30

57
PARTICIPANTS

Vénissieux 11 juin

QUELS AMÉNAGEMENTS ? QUELS IMPACTS ?

Le fret ferroviaire (perspectives de développement, rôle de Sibelin) et ses nuisances (bruits, risques chimiques) ont été au cœur des échanges et des inquiétudes exprimées par les participants. L'idée de « RER à la lyonnaise » a toutefois été soutenue comme l'opportunité de faire de la gare multimodale de Vénissieux la « porte sud de la Métropole ».



19H – 21H30

95
PARTICIPANTS

Clermont-Ferrand 19 juin

LES LIAISONS ENTRE MÉTROPOLES RÉGIONALES

Élus, acteurs économiques et usagers ont plaidé pour une relation plus forte entre les deux anciennes capitales régionales d'Auvergne-Rhône-Alpes, nécessitant selon eux une liaison ferroviaire plus directe, plus rapide, et plus compétitive vis-à-vis de l'autoroute. M. Olivier Klein, directeur adjoint du LAET, invité par la CPDP, a apporté son regard d'expert sur les liaisons ferroviaires et les multi-modalités.



19H15 – 21H45

36
PARTICIPANTS

Saint-Étienne 12 juin

LES LIAISONS ENTRE MÉTROPOLES RÉGIONALES

Les participants ont porté au débat les principales demandes du territoire, telles que la réduction du temps de trajet entre Saint-Étienne et Lyon, le maintien des « petites lignes » desservant l'étoile stéphanoise, la création de haltes interconnectées pour désaturer Châteauneuf et de liaisons directes vers la vallée du Rhône, l'Est lyonnais et Saint-Exupéry.



19H – 21H40

63
PARTICIPANTS

Lyon 11 juillet

RÉUNION DE CLÔTURE DU DÉBAT

En présence de Mme Chantal Jouanno, présidente de la CNDP, cette clôture a permis une première restitution sur le bilan de la participation citoyenne et sur les enseignements dégagés par la commission. Acteurs associatifs et institutionnels, ainsi que SNCF Réseau, ont formulé un retour sur ces trois mois de débat et la façon dont ils ont pu enrichir leur réflexion sur les solutions à apporter aux besoins de mobilité exprimés par le public.



19H – 22H

180
PARTICIPANTS

LES ATELIERS-DÉBATS

Lyon 17 avril

LA TRAVERSÉE DE LA MÉTROPOLÉ PAR LE FRET : UNE FATALITÉ OU DES ALTERNATIVES ?

Représentants de l'État, du monde économique, des transporteurs et des associations ont échangé à propos de leurs visions de l'évolution à long terme du fret, exposé les freins actuels

à l'intermodalité et exprimé leurs attentes vis-à-vis de l'infrastructure ferroviaire et de la qualité de service proposée.

17H - 20H

41
PARTICIPANTS

17H - 19H30

50
PARTICIPANTS


Villeurbanne 26 juin

ATELIER DE PROSPECTIVE : LES TRANSPORTS DU FUTUR

Quels déplacements en 2040 ? Des experts invités par la CPDP, tels que M. Emmanuel Perrin, chef de projets en transport-mobilité CEREMA et M. Jean Coldefy, expert en mobilité, et des responsables de programmes de recherche de la SNCF, M. Rémy Lagay, et de la RATP, Mme Éléonore Lacroix, ont exposé les études en cours sur les enjeux des mobilités de demain, en réponse au travail d'imagination mené par une classe de troisième du collège Saint-Thomas d'Aquin de Givors, en partenariat avec l'association Robins des Villes.

Lyon 13 mai

DÉCRYPTAGE ET PROSPECTIVE DES MODÈLES DE TRAFICS

Citoyens, acteurs économiques, collectivités locales, associations, agences d'urbanisme, ont débattu avec le maître d'ouvrage sur les hypothèses utilisées pour définir le modèle de trafic du projet NFL. Les échanges ont été nourris par des éclairages d'experts indépendants, invités par la CPDP, tels que M. Jean-Philippe Grouthier, directeur régional INSEE Auvergne-Rhône-Alpes, M. Nicolas Pelé, chargé d'études en exploitation et sécurité des déplacements CEREMA, M. Alain Bonnaïfous, professeur émérite à l'Université Lumière Lyon 2, ancien directeur du LAET. Ils ont mis en lumière les liens entre le projet NFL et le développement urbain et économique des territoires concernés.

17H - 20H30

53
PARTICIPANTS


Lyon 27 juin

LE PROJET NFL : SES APPORTS POUR L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE, SES MODALITÉS DE FINANCEMENT

Comment évaluer l'impact d'un projet d'aménagement tel que le projet NFL pour l'équilibre socio-économique d'un territoire ? Quelles options privilégier en termes d'attractivité pour l'implantation d'entreprises, l'emploi, ou le tourisme ? Quelles conditions permettent de financer de tels projets ? Acteurs économiques, associatifs et institutionnels ont abordé ces questions, en présence de M. Pierre-Yves Péguy, directeur du LAET.

17H - 20H

45
PARTICIPANTS


Solaize 28 mai

LES TRANSPORTS DOMICILE-TRAVAIL

Organisée avec l'appui de l'Association pour le développement durable de la vallée de la chimie, cette rencontre a permis à des salariés et représentants de salariés ou d'institutionnels d'exprimer leurs attentes en

termes de transports domicile-travail : desserte ferroviaire du bassin d'emploi, interconnexion et multi-modalité pour irriguer le territoire sur « le dernier kilomètre », prise en compte du développement du télétravail, etc.

13H - 14H30

27
PARTICIPANTS

17H - 20H45

50
PARTICIPANTS


Chambéry 4 juillet

LA DESSERTE ENTRE LYON ET LES ACCÈS ALPINS

Comment le projet NFL s'articule avec celui des accès alpins au tunnel Lyon-Turin ? Quelles priorités donner aux aménagements du nœud ferroviaire lyonnais selon que les accès alpins seront dédiés au fret, ou mixtes ? La finalité du projet des accès alpins peut-elle être atteinte par une modernisation du réseau existant ? Telles ont été les principales questions abordées au cours de cet atelier.

LA CONFÉRENCE-DÉBAT

Lyon 4 juin

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET L'INTERMODALITÉ DANS LE NŒUD LYONNAIS

En présence de M. Péter Balázs, coordinateur européen du corridor Mer du Nord - Méditerranée, une soixantaine d'acteurs (Chambre de commerce et d'industrie, Grand port maritime de Marseille, VNF, CNR, SNCF Fret...) ont échangé sur les besoins en matière de transport de marchandises et sur les réponses que peuvent apporter les installations lyonnaises. S'il a beaucoup été question de multi-modalité et de complémentarité entre route, fleuve et rail, il apparaît que ces différents modes demeurent assez largement en concurrence et que la volonté politique reste à construire pour que les enjeux environnementaux deviennent un critère aussi déterminant que le prix et la fiabilité. M. Patrick Niérat, chercheur à l'IFSTTAR a également apporté son regard d'expert sur ces thématiques.



LES DÉBATS MOBILES

Afin d'aller directement à la rencontre des usagers du train, la CPDP a organisé trois débats mobiles en gare.

Ces événements ont permis d'informer sur le débat et le projet soit directement dans le cœur du nœud ferroviaire lyonnais lors des débats en gare de Lyon Part-Dieu le 4 juin (15h – 17h30) et de Vénissieux le 5 juin (15h30 – 18h), soit sur le territoire de Roanne plus éloigné du nœud ferroviaire lyonnais, lors du débat en gare le 20 juin (16h – 18h). Le maître d'ouvrage a ainsi pu répondre directement aux interrogations des citoyens rencontrés.

Ces trois débats mobiles en gare ont permis de toucher près de 270 personnes.

En complément de l'atelier-débat sur la thématique des transports domicile-travail (cf. *supra*), la CPDP a souhaité rencontrer des salariés au travers d'un quatrième débat mobile organisé au sein de la cafétéria de l'IFP EN à Solaize, le 28 mai (11h – 13h30). Ce débat mobile a permis d'informer plus de 150 personnes et d'échanger avec certains d'entre eux sur les sujets liés au transport dans le bassin d'emploi de la vallée de la chimie.

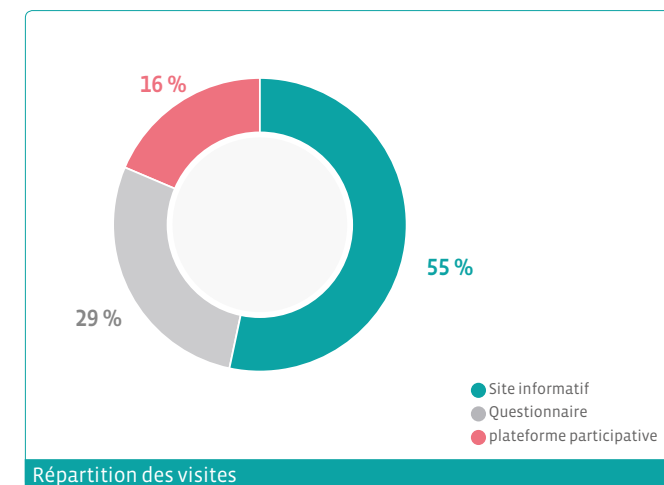
420
PARTICIPANTS

4.2 La participation numérique

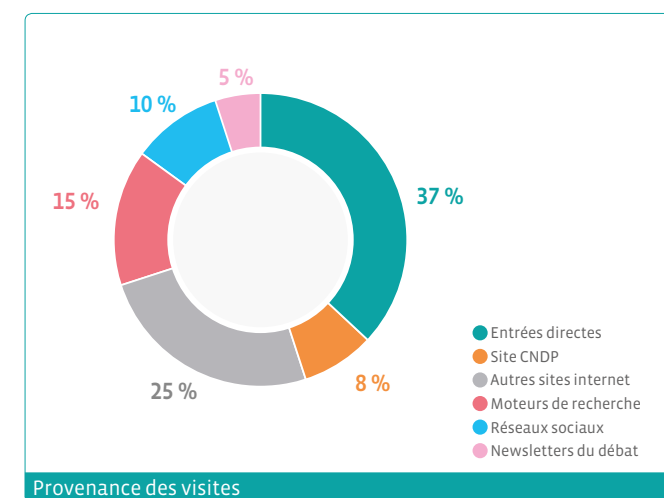
Le site internet du débat

Le site internet du débat « noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr » a reçu au total **34 382 visites** se répartissant comme suit :

- 18 924 visites sur le site informatif (du 26 mars au 11 juillet);
- 9 888 visites sur le questionnaire numérique (du 20 mai au 30 juin);
- 5 570 visites sur la plateforme participative (du 11 avril au 11 juillet).



Les entrées directes (avec connaissance de l'adresse du site internet) représentent un gros tiers de ces visites, avant les liens sur d'autres sites internet (publicités, articles de presse, sites des collectivités locales...), moteurs de recherche, réseaux sociaux et newsletters.



Ces visites ont notamment généré :

- 7 135 téléchargements des documents du débat (DMO et synthèse, études complémentaires);
- 4 416 visionnages des vidéos de réunions publiques.

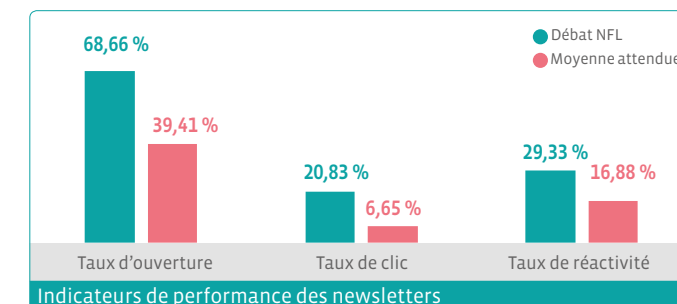
Les newsletters du débat

Entre le 16 avril et le 16 juillet, 7 newsletters ont été expédiées par mail à un total de 11 126 destinataires cumulés.

3 039 personnes se sont abonnées à la newsletter, dont 2 543 depuis le questionnaire mis en ligne le 20 mai.



Les indicateurs de performance sont nettement supérieurs aux moyennes habituellement constatées (source : Etude GetResponse, 2018).

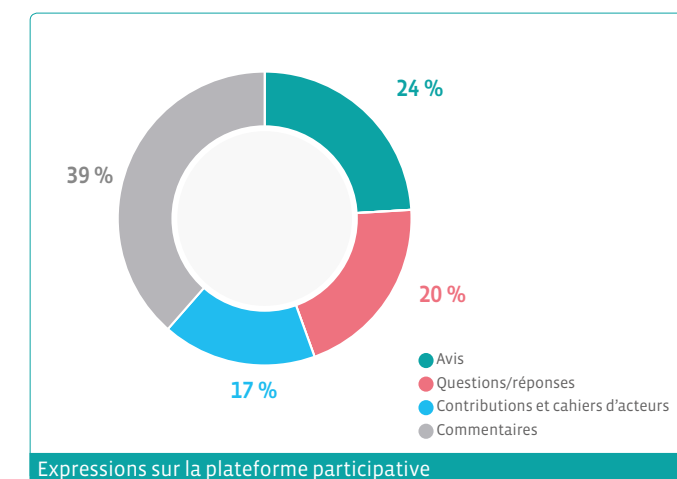


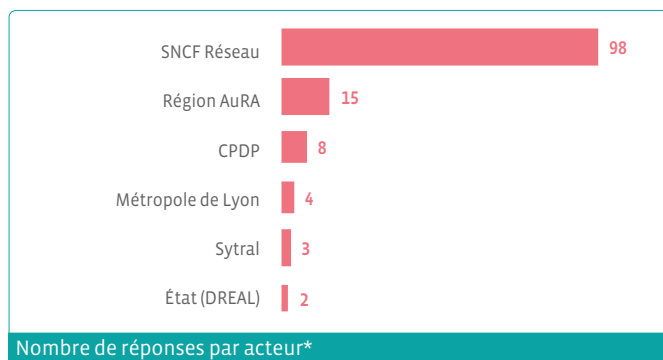
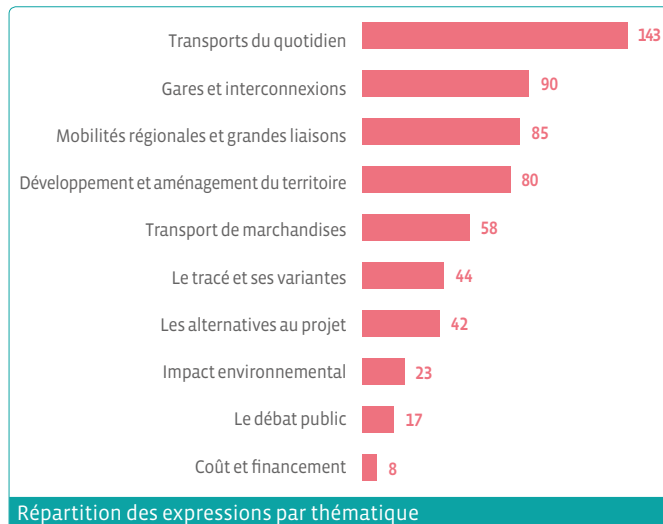
Taux d'ouverture : nombre de mails ouverts / nombre de mails envoyés
Taux de clic : nombre de destinataires suivant au moins un lien / nombre de mails envoyés
Taux de réactivité : nombre de destinataires suivant au moins un lien / nombre de mails ouverts

La plateforme participative

Entre le 11 avril et le 11 juillet, **607 expressions** ont été publiées sur la plateforme participative du débat. Dans le détail, on compte :

- 146 avis ayant généré 173 commentaires;
- 124 questions/réponses ayant généré 32 commentaires;
- 103 contributions et cahiers d'acteurs, ayant généré 29 commentaires.





* Nombre supérieur à 124, plusieurs acteurs ayant pu apporter des éléments de réponse à une même question.

Les réseaux sociaux

Les comptes de réseaux sociaux du débat ont été suivis au total par **1621 abonnés**, répartis en :

- 1116 abonnés sur Facebook;
- 505 abonnés sur Twitter.

Le compte Facebook a publié au cours du débat 161 posts, dont 13 sponsorisés afin de faire connaître le débat, de faire la promotion des réunions publiques et d'inciter à répondre au questionnaire. Ces posts ont suscité au total 1372 mentions « J'aime », 513 partages et 299 commentaires.

Le compte Twitter a publié au cours du débat 631 tweets, dont 2 sponsorisés afin de faire connaître le débat. Ces tweets ont suscité au total 860 mentions « J'aime », 707 retweets et 570 mentions des identifiants @debatNFL et #debatNFL.

Parmi les résultats obtenus par les campagnes de liens sponsorisés sur Facebook et Twitter, il faut noter :

- la vidéo « motion design » de présentation du débat a été visualisée à 66 445 reprises (vues de plus de 10 secondes);
- les réunions publiques ont enregistré au total 1049 réponses « participe » ou « peut-être »;
- 3 210 visites, soit 38 % de l'audience du questionnaire, proviennent de la campagne dédiée.

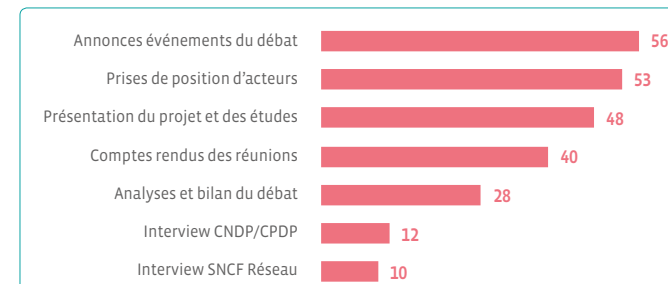
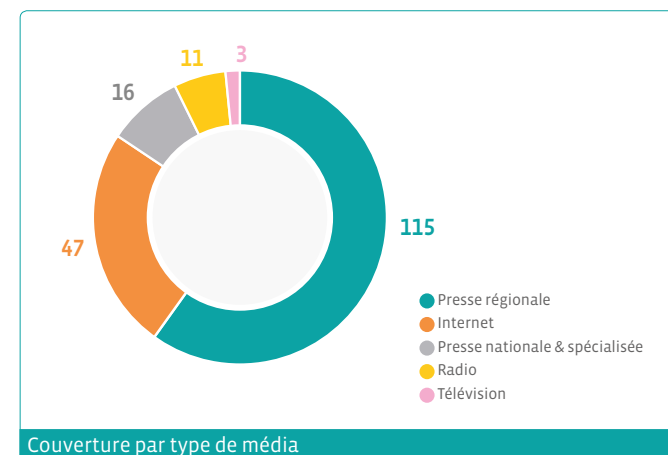
4.3 La couverture médiatique

Au 18 juillet 2019, le débat public avait suscité 192 retombées presse dans 48 supports différents, hors presse institutionnelle éditée par les collectivités territoriales et intercommunalités. Chacune des 16 réunions publiques a fait l'objet d'annonces par voie de presse.



Jean-Claude Ruysschaert, président de la CPDP et Thomas Allary, directeur territorial SNCF Réseau en interview au 12-13 de France 3, 10 avril 2019

Sans surprise, c'est la presse quotidienne régionale qui a le plus traité du débat public dans ses colonnes, *Le Progrès* y consacrant à lui seul pas moins de 46 articles. Parmi les moments forts de la couverture médiatique, notons l'interview de M. Jean-Claude Ruysschaert au 12-13 de France 3 à la veille de l'ouverture du débat public, et le choix du mensuel *Nouveau Lyon* de consacrer la couverture de son numéro de juin et un dossier de 8 pages à l'analyse des hypothèses soumises au débat et aux positionnements de différents acteurs politiques et associatifs.



* Le total est supérieur à 192, un même article pouvant adopter plusieurs angles.

5 Des méthodes et une règle du jeu plutôt consensuelles

La méthode et les modalités adoptées pour le débat sur les aménagements à long terme du nœud ferroviaire lyonnais ont été bâties pendant la période de préparation à la suite de nombreux entretiens avec les élus, les acteurs socio-économiques ou institutionnels, ou bien les associations.

Comme indiqué précédemment, ces modalités, approuvées par la CNDP le 6 mars, avaient été présentées le 28 mars devant une cinquantaine de représentants des différentes associations présentes sur le territoire, ainsi que devant l'ensemble des conseillers de la Métropole de Lyon d'une part et les membres de la commission Transport du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes d'autre part.

Elles ont été globalement appréciées des participants.

« Je conclurais par des félicitations sans retenues pour l'excellence du travail de la CPDP qui nous reçoit ce soir et a su poser des questions et ouvrir des débats d'une rare qualité. » (Contribution C100, Rémi Gauthier, A3CFAL)

Certains élus ou associations, notamment dans le cadre de contributions, ont pu regretter que le débat ne soit pas conduit beaucoup plus en amont sur la problématique de la mobilité en général dans la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Toutefois, il convient de rappeler que la Commission nationale du débat public ne peut se saisir elle-même, mais que, saisie d'un projet, elle en définit le périmètre et les questionnements. Il ne lui appartient pas de décider de refaire un débat sur d'autres projets ou politiques.



Lyon, 11 avril 2019

Certains élus ou associations auraient souhaité, en cours de débat, que des réunions publiques supplémentaires fussent organisées sur leur territoire. Il n'a pu y être réservé de suite favorable soit pour des raisons de disponibilité et d'organisation matérielle, soit parce que la demande visait à traiter d'un sujet ne relevant pas de l'objet du débat public.

Toutes les justifications à ce sujet ont été apportées par la commission par écrit (et publiées sur le site internet) ou lors de réunions publiques.

Il en a été ainsi plus particulièrement de la demande d'élus de l'Ain et de l'association A3CFAL, visant à ce qu'une réunion publique soit organisée sur ce territoire et sur le thème du tracé du Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), tracé faisant l'objet d'une DUP pour sa partie nord mais contesté par ces intervenants.

Si la commission n'a pas souhaité donner suite à cette demande, dès lors que le débat sur le projet Nœud Ferroviaire Lyonnais n'avait pas pour objet de redébattre du tracé du CFAL, elle a pris acte de la position exprimée par les représentants de l'association et des élus concernés. Dans un souci de transparence, elle a souhaité qu'une partie de la réunion publique prévue à Ambérieu-en-Bugey le 13 juin soit consacrée à ce sujet et que le président de l'association A3CFAL y expose les arguments opposés au tracé du contournement ferroviaire. Ce qui fut fait au cours de cette réunion dont tout un chacun a pu louer la sérénité des discussions.

« J'ai suivi des débats publics, des réunions publiques, et je trouve très rare que la commission particulière prenne sur elle de donner la parole justement à des acteurs qui portent des préoccupations sur un projet connexe, néanmoins lié au débat [...]. J'ai trouvé cela vraiment très bien [...]. » (Cécile Blatrix; Ambérieu-en-Bugey, le 13 juin)

La commission a noté par ailleurs la satisfaction manifestée par l'ensemble des participants aux ateliers-débats quant à la qualité des contributions présentées dans ce cadre par les différents intervenants et les experts sollicités par la commission.

« Le débat était très instructif, beaucoup d'intervenants de qualité [...]. [La commission a invité] de très nombreux experts pour apporter des éclairages sur le débat. C'était une très bonne surprise. » (Louis Bachellier; Lyon, le 11 juillet)

« Excellent travail accompli par les équipes pendant ce long débat du NFL LT, nourri d'ateliers intéressants. » (Philippe Zuccarello, Avis A146)

L'impartialité de la commission particulière et sa neutralité n'ont pas été mises en cause (à l'exception d'un intervenant lors de la réunion publique de Pusignan le 25 avril, souhaitant aborder la question du tracé du CFAL et contestant le déroulé de cette réunion).

La commission a aussi pris acte d'observations de certains participants regrettant la place trop importante laissée à certains élus ou aux représentants des partenaires du projet lors des réunions publiques.

Certains intervenants, comme évoqué ci-avant, ont pu déplorer la mise à disposition tardive des études complémentaires, dans leur intégralité et sur le site du débat.

La commission ne peut qu'en prendre acte et partager ce regret, même si le maître d'ouvrage a présenté oralement les premiers résultats de ces études dès les premières réunions publiques et élaboré dans des délais restreints une plaquette de présentation de ces études.

Elle se félicite cependant que toutes les personnes ayant demandé la parole, souhaité rédiger un cahier d'acteur ou apporter une contribution aient pu le faire, que le maître d'ouvrage ait pris soin, à la demande de la commission, de répondre aux différentes questions posées sur le site du débat dans des délais raisonnables et de manière la plus complète possible.

La richesse de la matière des débats et l'adhésion aux principes de transparence et d'écoute qui les ont caractérisés, ont fait naître une attente forte vis-à-vis du maître d'ouvrage quant à la suite qui sera donnée au projet.

« La SNCF aura-t-elle entendu tout ce que nous avons pu lui dire? Car nous avons, nous citoyens, besoin d'efficacité sur le report modal, dans notre mobilité du quotidien et dans la diminution de la pollution sur tous nos territoires. » (Gilles Renevier, Fracture; Lyon, le 11 juillet)

6 La cartographie des positionnements

6.1 Les positionnements des collectivités, organisations et instances constituées

Une forte expression des acteurs au travers des cahiers d'acteurs et contributions

Durant le débat public, les différents acteurs institués ont eu la possibilité de s'exprimer par écrit sur le projet au travers de cahiers d'acteurs ou de contributions libres. Par cette démarche, ils ont pu verser au débat de façon formelle et argumentée leurs prises de positions.

Au global, 103 contributions ont été publiées, dont 91 par des acteurs institués au travers de 29 cahiers d'acteurs et 62 contributions.

Parmi celles-ci, sont notamment à dénombrer :

	Cahiers d'acteurs	Contributions
Acteurs associatifs (associations d'usagers, de protection de l'environnement, de riverains)	10	18
Collectivités locales (communes, villes, métropoles, syndicats mixtes Scot ou transports)	8	23
Acteurs économiques (CCI, entreprises ou fédérations / groupements d'entreprises)	6	7
Syndicats de salariés	3	3
Élus ou groupes politiques	2	9
Autres		2

À noter que ces contributions d'acteurs institués ont été versées au débat de façon tardive : 12 % en mai, 16 % en juin, et 72 % entre le 1^{er} et le 11 juillet.

Les positionnements sur les thèmes majeurs du débat vus au travers des cahiers d'acteurs

Au travers des 29 cahiers d'acteurs, les organismes ont, selon leurs sensibilités et leurs attentes vis-à-vis du projet et de ses apports pour le territoire, traité de multiples thèmes.

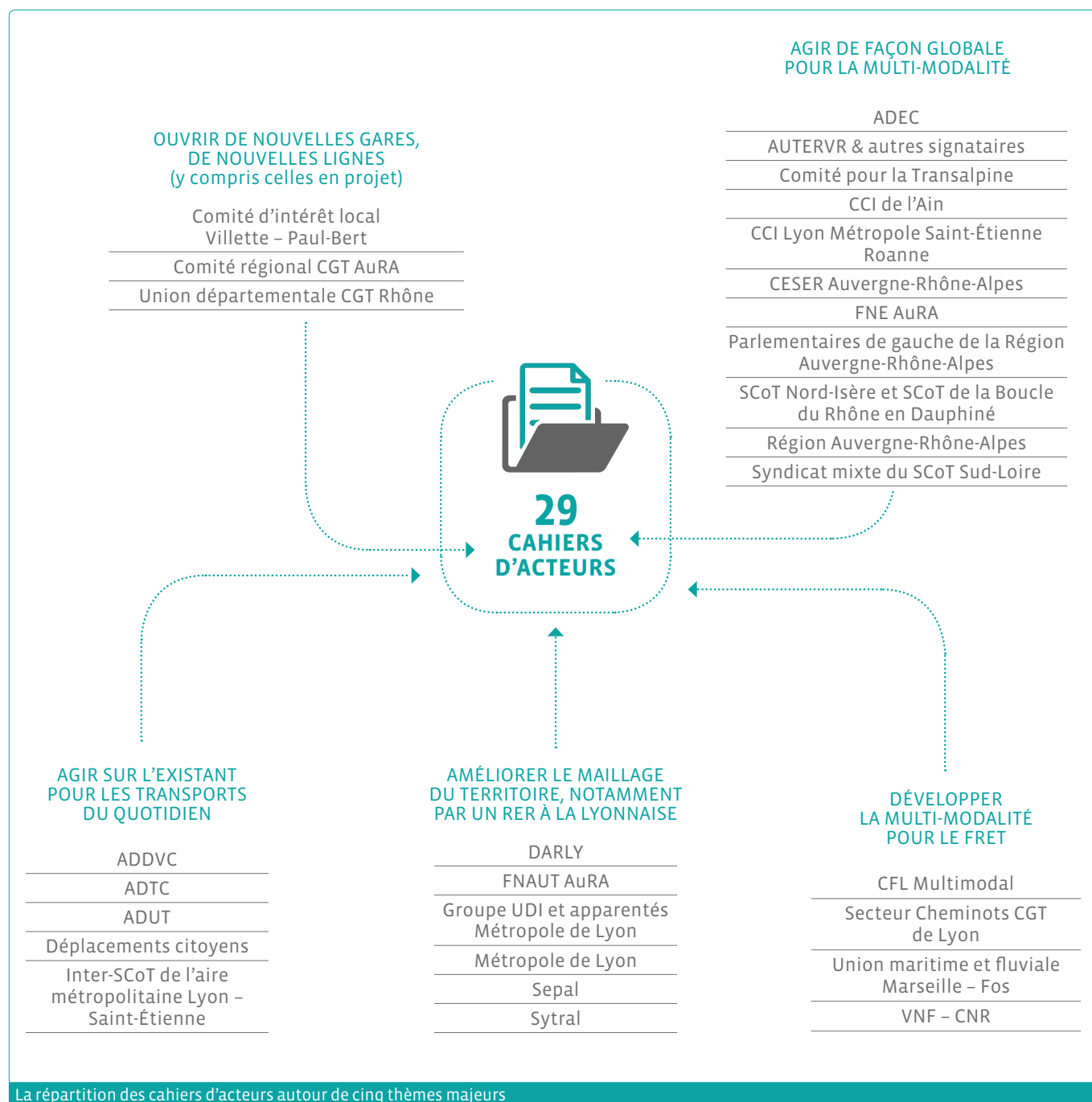
Parmi ceux-ci, ressortent : les objectifs climatique et démographique, le contexte du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais au regard des autres grands projets, l'urgence à agir sans attendre 2040, la priorisation ou le phasage de réalisation du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais, le développement de la multi-modalité tant pour les voyageurs que pour les marchandises, le financement du projet, ou bien encore la gouvernance des mobilités à l'échelle du territoire.

Ces thèmes sont variés, à l'image de ceux abordés durant les trois mois de débat par l'ensemble des contributeurs. Cependant, par les positions exprimées dans les cahiers d'acteurs, ceux-ci peuvent se répartir autour des cinq thèmes majeurs ci-dessous. Cette répartition n'a nulle valeur de classement, elle permet simplement d'apporter une vision globale des acteurs institués en fonction du thème dominant abordé dans leurs positionnements.

Ces thèmes majeurs se retrouvent également dans les contributions libres versées au débat. Celles-ci se concentrent parfois sur certaines zones géographiques en formulant des demandes précises d'améliorations de la desserte (ouest lyonnais, sud de la vallée du Rhône, secteurs de Grenoble, Clermont-Ferrand, Saint-Étienne / vallée du Gier...) ou en exprimant des inquiétudes sur les impacts du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais et des autres grands projets sur lesquels il s'appuie (environnement et insertion du projet, risques technologiques, contestation de tracés...).



29 cahiers d'acteurs ont été édités et mis à disposition du public sur le site internet du débat et lors des réunions



6.2 Le questionnaire grand public

Les objectifs

Entre le 20 mai et le 30 juin, la commission a diffusé un questionnaire intitulé « Vos déplacements en Auvergne-Rhône-Alpes », dont la promotion a été assurée sur les réseaux sociaux, par voie de presse, et à l'occasion des débats mobiles.

La décision d'offrir cette nouvelle modalité de participation s'est appuyée, d'une part, sur le constat que les personnes présentes

en réunions publiques étaient peu représentatives de l'ensemble des citoyens concernés, et, d'autre part, sur l'existence d'une communauté importante s'exprimant sur les réseaux sociaux, mais qu'il était difficile de transformer en contributeurs.

Les objectifs de ce questionnaire étaient donc de s'adresser à un « grand public » éloigné des modalités plus traditionnelles du débat afin de connaître la nature de ses déplacements, les conditions de son report modal de la route vers le rail, et ses réactions à différentes hypothèses versées au débat, pour *in fine* recueillir ses verbatims.

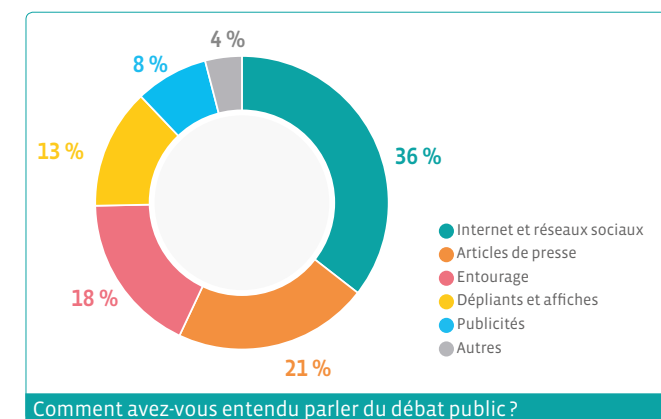
Les résultats présentés ci-après ont été recueillis sur une base volontaire. Ils ne sauraient en aucun cas constituer un sondage établi scientifiquement et dont les enseignements pourraient être considérés comme représentatifs.

Le profil des répondants

3 336 personnes ont répondu à ce questionnaire.

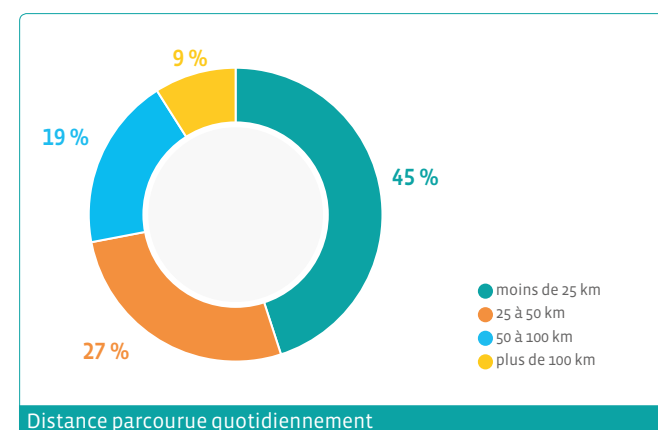
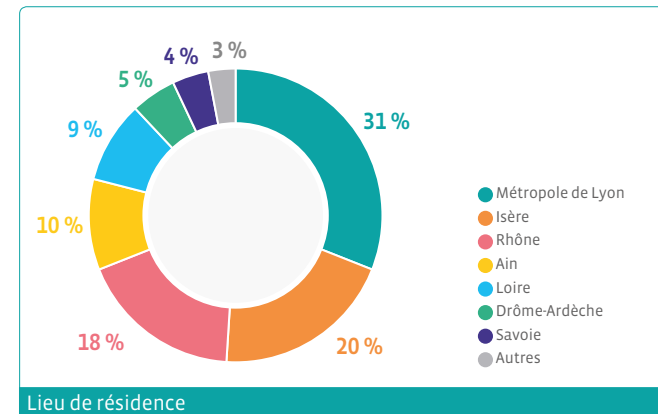
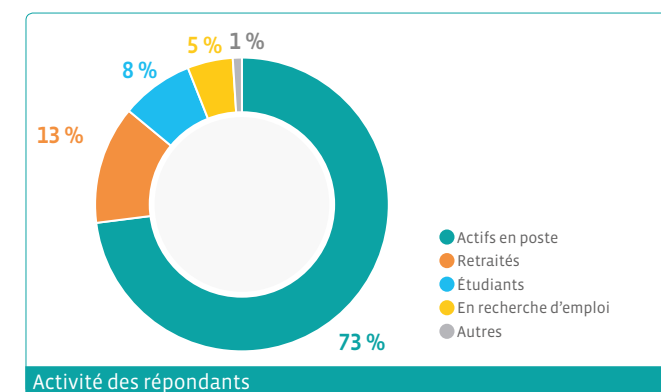
Premier enseignement, cet outil a rempli son objectif de s'adresser à un public différent de celui présent en réunions publiques puisque **1 584 d'entre eux (soit 47,5 %) n'avaient pas entendu parler du débat public** avant d'y répondre.

Pour les autres, internet et les réseaux sociaux, les articles dans la presse et l'entourage constituent les premiers vecteurs de notoriété du débat.



Fait notable, il a également permis de fidéliser une communauté qui s'est tenue informée des suites du débat, **2 543 répondants (soit 76 %)** s'étant inscrits à cette occasion à la newsletter du débat.

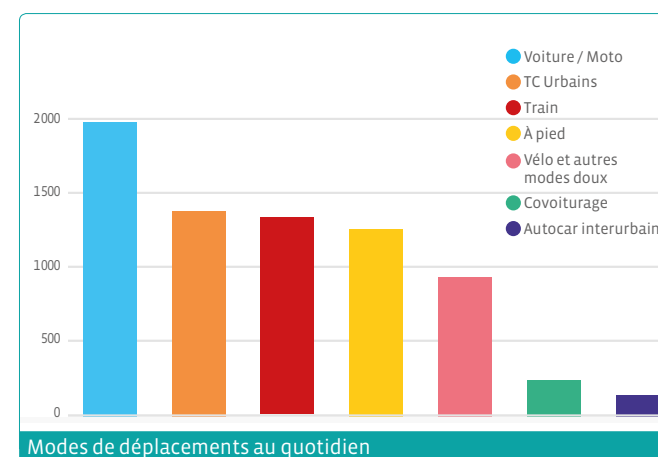
Concernant le profil des répondants, près des trois-quarts d'entre eux sont actifs, ce qui rend leurs réponses particulièrement exploitables pour les déplacements domicile-travail. Ils résident essentiellement dans les départements de l'ancienne région Rhône-Alpes, et les deux tiers d'entre eux parcourent moins de 50 km par jour.

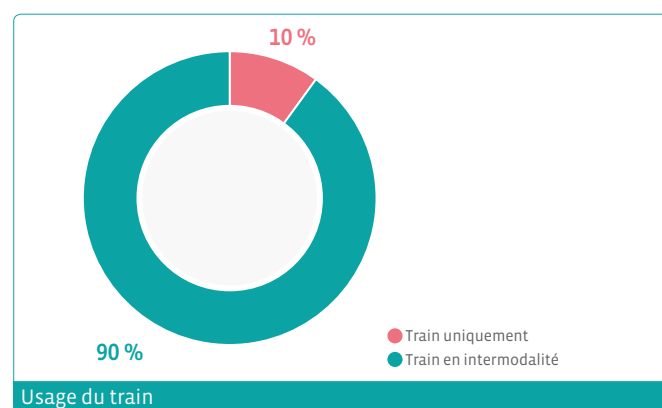
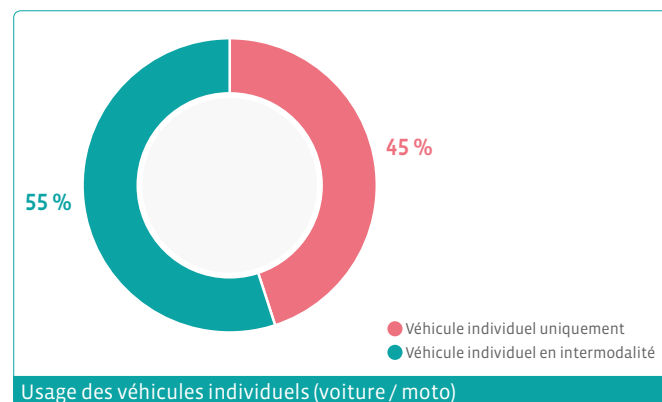


Les modes de déplacements

À l'exception du covoiturage et des autocars interurbains, dont l'usage reste marginal, les répondants déclarent utiliser quotidiennement l'ensemble des modes de transport disponibles, le principal restant le véhicule individuel (voiture ou moto).

Il est intéressant d'étudier comment ces différents modes coexistent en intermodalité. Ainsi, si 45 % des utilisateurs quotidiens de la voiture déclarent n'utiliser que ce moyen de transport (hors marche à pied), ils ne sont que 10 % des usagers du train, montrant la dépendance de ce moyen de transport à son accessibilité depuis les transports collectifs urbains (TCU), la voiture et les modes doux.





Les conditions pour l'utilisation du train

Interrogés sur les conditions dans lesquelles ils pourraient « prendre davantage le train à l'avenir », les répondants ont été invités à classer neuf réponses de la plus importante à la moins importante pour eux.

Premier enseignement, l'augmentation de la fréquence des trains, au cœur du projet soumis au débat public, est la condition prioritaire pour l'ensemble des répondants. C'est la réponse qui est la plus citée en première position, et la plus citée parmi les 3 premières places. Elle arrive en tête aussi bien chez les usagers actuels du train que chez les automobilistes, chez les habitants de la Métropole que hors de la Métropole.

Les tarifs, sujet peu abordé en réunion publique mais très présent sur les commentaires des réseaux sociaux, se hissent à la deuxième position sur l'échantillon total.

Les autres conditions proposées sont reçues très différemment selon les profils de répondants. Pour les usagers du train, c'est la fiabilité horaire qui arrive nettement en seconde place, devant le cadencement régulier et l'amplitude horaire. Pour les automobilistes exclusifs, l'accessibilité des gares et leur nombre sont les critères primordiaux, devant les tarifs.

Les temps de parcours et les abonnements uniques TER/TCU – bien que réclamés à plusieurs reprises en réunion publique – n'apparaissent pas pour les répondants comme des conditions prioritaires.



Les hypothèses de desserte soumises au débat

Les répondants étaient ensuite invités à exprimer s'ils étaient « tout à fait d'accord, plutôt d'accord, plutôt pas d'accord, pas du tout d'accord ou sans opinion » sur différentes hypothèses de desserte de Lyon, explorant en particulier le rôle des gares.

Les réponses sont nettement favorables à l'ensemble des propositions, bien que certaines puissent apparaître comme contradictoires. C'est là le signe d'un souhait de développement de l'ensemble des services (à La Part-Dieu comme à Perrache, comme à Saint-Exupéry, comme dans les autres gares interconnectées), sans qu'ils soient vécus comme des solutions alternatives de désaturation du nœud. Dans l'esprit des répondants, ces solutions semblent donc complémentaires.

C'est dans cet esprit qu'il convient d'analyser la demande de desserte TER de la gare de Saint-Exupéry, proposition recueillant le plus d'accord (85 % au total). En effet, dès lors qu'il est question de partage des TGV, le sujet « Saint-Exupéry » devient clivant, en particulier entre territoires. 51 % des répondants hors Métropole

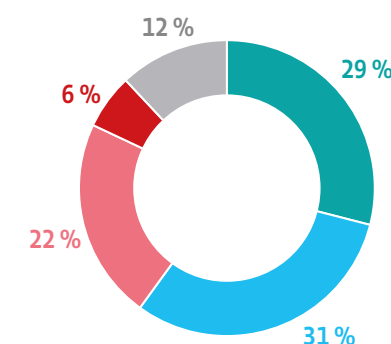
de Lyon le souhaitent (27 % s'y opposent) tandis que 50 % des répondants de la Métropole s'y opposent (38 % le souhaitent). Sur ce sujet, le questionnaire confirme donc les positions exprimées en réunions.

En revanche, à l'inverse des réunions, la question portant sur la centralité de La Part-Dieu montre que c'est dans la Métropole que la fonction de hub est la plus contestée (54 % pour, 37 % contre) alors qu'elle est soutenue par les habitants des autres territoires (63 % pour, 23 % contre). De façon cohérente, les hypothèses de

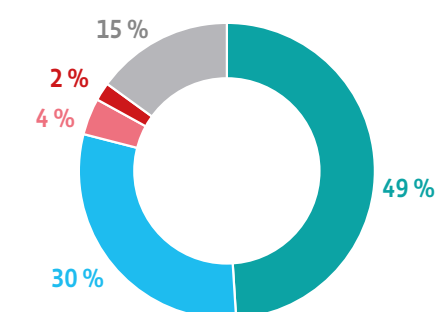
partage des trafics avec Perrache et de développement d'autres gares (Vénissieux, Vaise et Oullins étaient citées en exemples) sont davantage soutenues dans la Métropole qu'en dehors.

À noter enfin que les participants ont pu répondre à des questions ouvertes sur ces hypothèses, comme sur celles d'insertion en aérien ou en souterrain, pour lesquelles la commission n'a pas souhaité donner le sentiment de faire un sondage. Certaines de ces réponses sont utilisées en verbatim dans la suite de ce compte rendu.

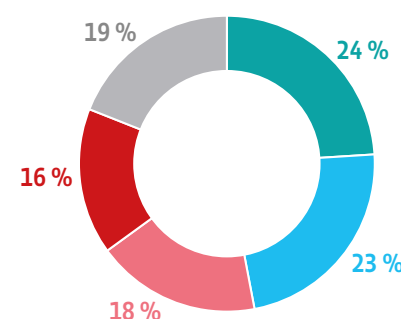
« Il faut trouver toutes les correspondances à Lyon Part-Dieu »



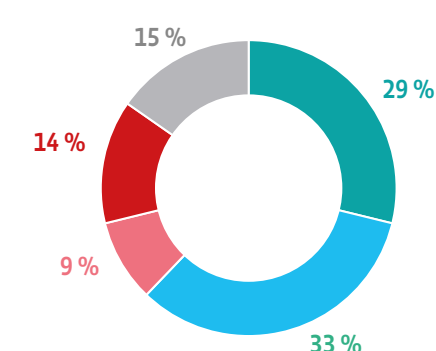
« Il faut desservir davantage les autres gares interconnectées (Oullins, Vaise, Vénissieux...) »



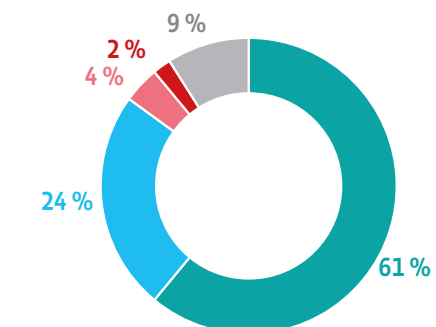
« Il faut partager les trafics TGV entre Part-Dieu et Saint-Exupéry »



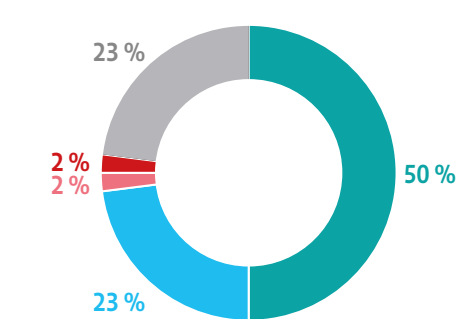
« Il faut partager les trafics TER entre Part-Dieu et Perrache »



« Des TER doivent desservir Saint-Exupéry depuis Lyon et les métropoles régionales »



« Un contournement ferroviaire pour les marchandises est nécessaire »



● Tout à fait d'accord ● Plutôt d'accord ● Plutôt pas d'accord ● Pas du tout d'accord ● Sans opinion

LES SUJETS DU DÉBAT ET L'ARGUMENTAIRE

Le rail au quotidien : l'expression récurrente de l'urgence à agir **48**

Les projections de croissance du ferroviaire : interrogations et discussions **53**

La cohérence du projet avec les objectifs de développement urbain et la stratégie environnementale **59**

L'opportunité du projet n'est pas contestée, mais il ne saurait se suffire à lui-même **62**

Le transport de marchandises : un sujet clivant **66**

Le projet, ses caractéristiques, ses options **72**

Un projet, des alternatives? **81**

Le coût, le financement et la rentabilité socio-économique **93**

Le ressenti d'un manque de coordination entre acteurs **98**

1 Le rail au quotidien : l'expression récurrente de l'urgence à agir

Les différentes réunions tenues dans la périphérie de la métropole lyonnaise ont toutes révélé la difficulté des publics à se projeter à dix ou vingt ans, tant les conditions actuelles de transports leur paraissent appeler des solutions qui ne peuvent pas attendre un horizon de temps aussi éloigné. La notion d'urgence à agir s'est nettement dégagée des rencontres organisées à Givors, Anse, L'Arbresle, Vienne, L'Isle d'Abeau, Vénissieux et Lyon. Plusieurs thèmes majeurs ont été clairement dégagés par les participants à ces réunions.

1.1 Doutes et regrets

Ce nouveau débat public prend place dans une série de débats dont les publics ont conservé le souvenir, notant que peu de décisions et encore moins de réalisations en étaient finalement sorties. D'où un doute souvent manifesté quant à l'utilité de ce nouveau débat, qui plus est destiné à un futur considéré comme lointain, rapporté aux difficultés rencontrées quotidiennement dans les déplacements tels qu'ils se présentent aujourd'hui.

« Comment peut-on espérer récupérer en quelques années tout ce qui n'a pas été fait en 30 ou 40 ans? [...] Certes, les usagers ont l'habitude d'attendre, est-ce qu'ils sont prêts à attendre 10, 20 ou 30 ans que ça s'améliore? » (Dominique Laloy, Union locale CFDT; L'Isle d'Abeau, le 23 mai)

Plus vertement, un participant déclare qu'il ressent « un peu ce débat [...] comme une provocation par rapport à nos problématiques locales, pour lesquelles nous nous rendons compte qu'il n'y a pas de solutions. » (Marc Lefebvre; L'Arbresle, le 23 avril)

Souvent, les diagnostics exprimés par les usagers ont déjà une longue existence :

« Le constat qui a été fait [...], nous l'avons fait déjà depuis un certain nombre d'années. Qu'est-ce qui a pu bloquer les choses pour que le débat ne débouche pas, ne débouche sur rien? Qu'est-ce qui a fait que nous ayons attendu aussi longtemps avant de débouquer les choses? » (Patrice Bolland; L'Arbresle, le 23 avril)

Pour une usagère, en d'autres termes, de façon lapidaire, « nous avons beau le dire et nous plaindre, rien ne bouge. » (Aline Girard; L'Arbresle, le 23 avril)

Pour sa part, la FNAUT AuRA rappelle que « le nœud ferroviaire lyonnais est saturé depuis de nombreuses années : le nombre de

trains circulant à Lyon Part-Dieu à l'heure de pointe et reste plafonné depuis plus de dix années. Le CGEDD a mené plusieurs études en 2011 pour traiter la saturation du NFL. Mais depuis ces études, rien n'a été lancé jusqu'à ce débat public. » (Cahier d'acteur n° 6, FNAUT AuRA)



L'Arbresle, 23 avril 2019

Un point de vue partagé par le CESER : « Pour intéressant qu'il soit, ce débat public ne risque-t-il pas de demeurer un débat de plus et à conduire à une réalisation à très long terme, de la laisser au stade de vœu pieux de débat en débat? » (Cahier d'acteur n° 20, CESER Auvergne-Rhône-Alpes)

Les propos généraux qui sont tenus témoignent du regard porté à la fois sur la situation présente et sur le projet mis en débat. Parfois revendicatifs mais surtout empreints de résignation et de lassitude, ils prennent un tour concret pour décrire une collection de dysfonctionnements pour partie inopinés, mais qui relèvent de façon dominante de l'organisation même de l'offre de transport aux échelles de la métropole et de la région.

1.2 De multiples dysfonctionnements au quotidien

Régulièrement évoqués sont les retards et les annulations de trains, la fréquence des dessertes et leur capacité insuffisante aux heures de pointe, l'étroitesse des amplitudes notamment en soirée, des horaires inadaptés aux rythmes des activités quotidiennes, de trop nombreux guichets fermés aux usagers. Aucune des sept branches ferroviaires desservies par les TER (exception faite du tram-train de l'Ouest lyonnais) n'est épargnée par ces constats, et les citations abondent pour en cerner les contours. Si les publics ont bien compris que les perturbations imprévisibles du point de vue des usagers, retards et annulations tardives, relèvent de

l'insuffisance de la capacité d'accueil des trains dans les gares du nœud ferroviaire, Part-Dieu et Perrache, c'est-à-dire d'un problème d'infrastructure, il n'en va pas de même pour les insuffisances chroniques, qui relèvent de la conception de la grille des horaires, de la capacité des rames, de l'ouverture des guichets dans les gares, qui mettent en cause SNCF Mobilités et la Région Auvergne-Rhône-Alpes, autorité organisatrice des TER.

Ainsi, aux confins de la métropole, dans les petites villes de la couronne périurbaine, la fréquence en heure creuse et l'amplitude de la desserte font problème à la fois pour les actifs et pour les habitants intéressés par les visites conviviales et culturelles à Lyon :

« Aujourd'hui, il nous manque une offre plus tôt le matin pour ceux qui sont en équipe et plus tard le soir, [...] et ceux qui reviennent de soirée. [...] Aller à Lyon, voir un spectacle ou à Chambéry ou à Grenoble, on peut y aller en train, mais à ce moment-là, il faut prendre une chambre d'hôtel la nuit pour rester sur place. » (Patrice Belvègue, ADUT; L'Isle d'Abeau, le 23 mai)

L'accessibilité sous toutes ses formes entre dans la liste des insatisfactions exprimées :

« Je suis très sensible à l'accès des PMR [personnes à mobilité réduite] parce que ça ne sert à rien de mettre des trains en plus si on ne peut pas accéder aux gares. [...] Mais il y a aussi l'accessibilité par rapport au parking, aujourd'hui vous pouvez rajouter des trains mais il n'y a plus de place dans les parkings. » (Patrick Robin; Anse, le 18 avril)

Le matériel, un sujet qui concerne la Région Auvergne-Rhône-Alpes, n'échappe pas au diagnostic des usagers :

« La première chose qui ressort de tout ce diagnostic qu'on a fait, c'est vraiment la capacité plus que la ponctualité, plus que la fréquence [...]. Tout le reste, la ponctualité, les retards, ce sont juste des anomalies qui sont d'abord dues au fait que les gens vont prendre plus le train [...]. » (Michaël Khamissi; Anse, le 18 avril)

De façon synthétique, un participant expose ainsi l'enjeu que représente le lien à assurer entre le projet Nœud Ferroviaire



Vienne, 14 mai 2019

Lyonnais et de multiples actions qui ne relèvent pas de SNCF Réseau, mais de la Région, des collectivités et de SNCF Mobilités :

« Le projet du Nœud Ferroviaire Lyonnais ne pourra pas provoquer d'adhésion s'il n'est pas complété par des réponses aux besoins locaux. » (Nicolas Cianfarani; Anse, le 18 avril)

Cette intervention résume en peu de mots ce qui ressort finalement de l'exposé des insatisfactions quotidiennes : le projet Nœud Ferroviaire Lyonnais semble être souvent absent de ces réunions publiques, mais il est implicitement admis comme une nécessité. De même, les publics font allusion à l'impératif environnemental et à la nécessité du report de trafic de la route vers le rail pour faire valoir qu'à lui seul, et dans autant de temps, il ne sera peut-être pas à la hauteur de l'enjeu d'une mobilité durable. Se plaçant dans cette perspective, un participant se demande « comment nous pouvons juger si ce que vous [SNCF Réseau] présentez est suffisant ou pas? » (Jean-Paul Flipo; L'Arbresle, le 23 avril)

1.3 Lignes oubliées : une insistante demande de réutilisation de la totalité du réseau ferré



« Rouvrir le tronçon Brignais-Givors », une demande des usagers, le secteur est un périurbain diffus mais dense

Plusieurs sections de ligne font l'objet de réclamations. Ainsi, à Anse, le public demande la création d'une desserte sur l'emprise de l'ancienne ligne de Lyon – Croix-Rousse à Trévoux sur la rive droite de la Saône et l'incorporation de la ligne de Lozanne à Tassin au réseau de tram-train de la gare Saint-Paul dans l'Ouest lyonnais; à L'Arbresle le prolongement du tram-train de Saint-Bel à L'Argentière dans la vallée de la Brévenne, le prolongement de la ligne de tram-train de Brignais à Givors, la restauration d'une desserte digne de ce nom sur la ligne de la vallée de l'Azergues entre Lozanne et Paray-le-Monial.

La CGT évoque, par exemple, une ligne fermée :

« Peyraud-Annonay : cette ligne a vu ses derniers trains de voyageurs désertier le plateau en 1958 (1987 pour les trains de marchandises). Il y a de nombreux échanges pendulaires avec l'agglomération lyonnaise. [...] Annonay et ses environs doivent renouer avec le rail! » (Cahier d'acteur n° 3, Comité régional CGT AuRA)

D'une façon générale dans l'Ouest lyonnais, le tram-train fait l'unanimité et fait figure de modèle :

« La gare de Saint-Paul a doublé son trafic en dix ans. C'est tout de même significatif de la réussite de ce qui se passe sur Brignais, sur l'Arbresle, parce que l'outil est performant. Il serait encore plus performant en allant chercher des personnes plus en amont dans les vallées. » (Pierre-Jean Zannettacci, maire de L'Arbresle; L'Arbresle, le 23 avril)

Dans l'Est lyonnais, est évoqué le prolongement de la ligne T3 du tramway sur l'ancienne ligne du chemin de fer jusqu'à Crémieu. À Givors et à Vienne, la réouverture de la ligne de la rive droite du Rhône, actuellement dédiée au seul trafic de marchandises, est présentée comme indispensable :

« Sur la rive droite se pose tout de même un problème important [...], c'est que nous n'avons pas d'alternative à la voiture [...]. Nous voyons très bien déjà que dans toutes les communes de la rive droite se construisent des habitations [...]. Il faudra bien que nous apportions une réponse, qui n'est pas la voiture. » (Hervé Cuilleron; Vienne, le 14 mai)

« Alors, pourquoi ne pas rouvrir la ligne de la rive droite aux voyageurs? » (Nicole Mavridorakis, Sauvegarde Rive Droite; Givors, le 16 avril)

L'association AUTERVR relie le défaut de desserte ferroviaire à la saturation de la voirie routière :

« Cette réouverture permettrait d'absorber un trafic de courte et moyenne distance, libérant un trafic de près de 20000 véhicules/jour

au sud de Vienne. [...] Interpellée à ce sujet [...], SNCF Réseau a confirmé l'absence de contraintes techniques à une telle perspective. » (Cahier d'acteur n° 28, AUTERVR & autres signataires)

1.4 Un « RER lyonnais » annoncé de longue date qui joue les Arlésiennes



Prise de parole d'une citoyenne, réunion de Lyon, 16 mai 2019, où le RER à la Lyonnaise a été débattu

Lorsque le public évoque à de multiples reprises le RER lyonnais, faisant à la fois référence au réseau francilien et à des projets anciens portés par les collectivités lyonnaises depuis le milieu des années 2000, il en attend des fréquences élevées, des horaires réellement cadencés, voire des lignes traversant de part en part le centre de l'agglomération pour améliorer l'accessibilité entre des pôles attractifs plus périphériques distincts de Part-Dieu.

Mais aussi des stations à rouvrir ou à créer afin de rapprocher le réseau des lieux d'habitation et d'emploi, comme à Saint-Clair, et tout particulièrement dans les franges de la métropole, comme à Toussieu-Chandieu par exemple :

« Je milite pour que nous rouvrions la gare de Toussieu-Chandieu. [...] Je dis qu'aujourd'hui, il faut la rouvrir assez rapidement. [...] Une fois que nous aurons ouvert cette gare, que se passe-t-il? Nous, nous sommes capables d'aménager de grands parkings-relais, de mettre du covoiturage, du transport en commun. » (Paul Vidal, président de la Communauté de communes de l'Est lyonnais; Pusignan, le 25 avril)

« Il faut utiliser toutes les capacités du réseau actuel notamment les trois gares principales Perrache, Part-Dieu et Saint-Exupéry,



Intervention de Gérard Collomb, maire de Lyon, réunion de Lyon, 16 mai 2019, où le RER à la Lyonnaise a été débattu

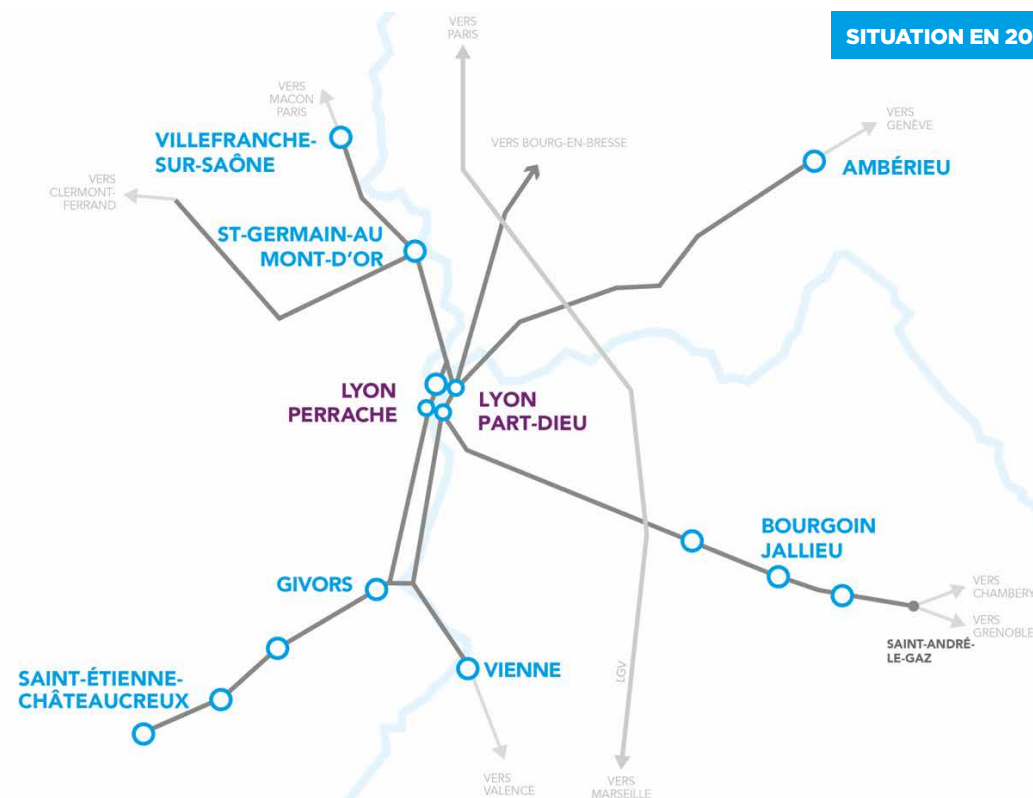
mais également les gares en interconnexion avec le réseau urbain des TC. [...] On n'imaginerait pas un RER parisien se contentant de desservir Chatelet. » (Réponse au questionnaire numérique)

Qualifié parfois de REM (pour Réseau Express Métropolitain, par souci de le différencier du modèle parisien) ce réseau doit offrir de plus nombreux points de correspondance avec le réseau de transports collectifs urbains pour faciliter la diffusion des usagers dans toute la zone dense de la région urbanisée. Enfin, le RER suppose pour les publics rencontrés une intégration tarifaire complète telle qu'elle est offerte aux Franciliens, une mesure qui ne nécessite d'ailleurs d'attendre ni la réalisation du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais ni la mise en service de ce REM tant attendu.

RER et TER, l'intervention d'un participant

« Il y a un intérêt à distinguer radicalement les RER des TER. Le RER est interne à une aire urbaine. Les TER, c'est d'une aire urbaine à une autre aire urbaine. Ce qui distingue les deux, c'est pour les RER un cadencement beaucoup plus élevé, des distances plus courtes et aussi une gestion différente. Aujourd'hui la Région s'occupe de tout, y compris des petites stations de proximité. Logiquement, les RER devraient être sous la gestion d'autorités locales qui seraient une émanation des intercommunalités concernées. » (Michel Martin; L'Isle d'Abeau, le 23 mai)

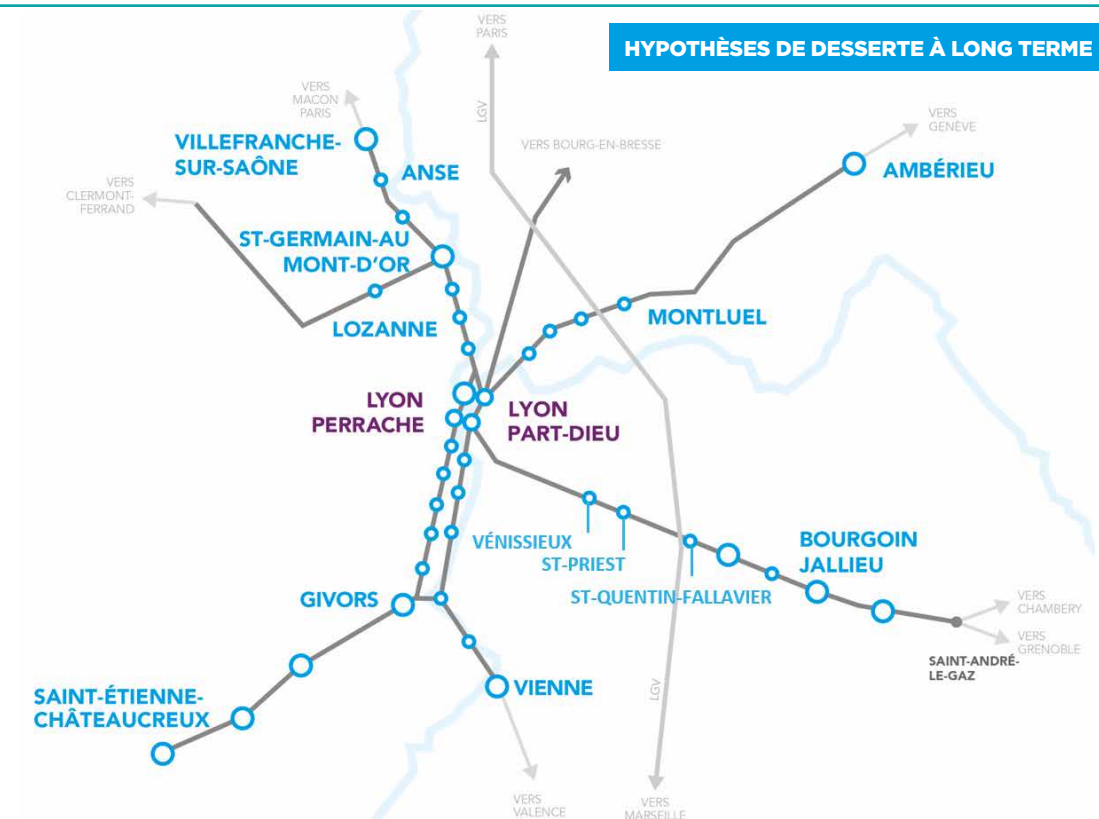
SITUATION EN 2019



Selon SNCF Réseau, le projet Nœud Ferroviaire Lyonnais permettrait de renforcer la desserte de l'aire métropolitaine lyonnaise
source : SNCF Réseau

○ GARES BÉNÉFICIAIRES D'AU MOINS 4 TRAINS PAR HEURE VERS ET DEPUIS LYON

HYPOTHÈSES DE DESSERTE À LONG TERME



1.5 Des points de contact possibles entre TER et transports publics urbains, actuellement négligés

Si le projet de RER lyonnais agrège plusieurs revendications des usagers, quelques points précis ont fait l'objet de développements récurrents. C'est le cas des articulations entre TER et transports publics urbains, que les publics qui se sont manifestés jugent insuffisantes eu égard aux possibilités offertes par l'état actuel des réseaux. Les TER et le tram-train de l'Ouest lyonnais donnent aujourd'hui correspondance au métro ou au tramway urbain à Gorge-de-Loup, Vaise, Oullins. Ces pôles d'échanges entre le chemin de fer et le réseau de transports publics urbains permettent aux usagers de se diffuser dans l'agglomération sans passer obligatoirement par La Part-Dieu ou Perrache.

Le public fait état d'autres points de contact entre réseaux, jugés possibles dès à présent. Certaines gares pourraient même à leurs yeux constituer des terminus pour les TER provenant de la périphérie, afin de soulager à plus court terme la gare de Part-Dieu aux heures de pointe. La gare de Vénissieux est à cet égard une habituée des réunions publiques : les trains provenant de la branche de Bourgoin-Jallieu et des au-delà jusqu'à Grenoble et Chambéry pourraient s'y arrêter plus systématiquement pour donner correspondance à la ligne D du métro et à la ligne 4 du tramway, ce qui rendrait possible une diffusion plus rapide des usagers dans le quart sud-est de l'agglomération, sans les contraindre à passer par La Part-Dieu.

« Pourquoi on s'entête à vouloir pénétrer les cœurs de métropole avec des transports ferroviaires ? Pour prendre l'exemple de Vénissieux, nous sommes en capacité de faire une destination Vénissieux et après, de transporter les clients, les usagers, les voyageurs, les salariés, les étudiants par transports en commun : il y a une offre extraordinairement exploitable à Vénissieux de tramway et métro. » (Pascal Callot ; L'Isle d'Abeau, le 23 mai)

1.6 Le maître d'ouvrage face au diagnostic spontané des usagers et des résidents

Confronté à la vision exprimée par les habitants et les usagers du chemin de fer, le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, a souhaité ligne par ligne et réunion par réunion exposer son propre diagnostic des dysfonctionnements de la desserte ferroviaire, de façon à parvenir, autant que faire se peut, à une lecture partagée de la situation présente et de son avenir.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Deux interpellations insistantes de la part des publics participants peuvent être retenues à ce titre. D'abord, la demande de réhabilitation de la desserte voyageurs de la ligne de la rive droite du Rhône. Ensuite, Vénissieux pôle d'échanges : le réaménagement et l'intensification de la desserte de la gare par les trains de la branche de Grenoble et Chambéry permettrait d'accroître l'accessibilité du quart sud-est de l'agglomération lyonnaise.

Le directeur du projet, lors d'une réunion publique, a pu déclarer :

« Je voulais partager votre constat. Nous sommes en retard sur le nœud ferroviaire lyonnais. Dans toutes nos réflexions sur les nouvelles infrastructures, nous l'avons un peu oublié. [...] Nous sommes en train d'essayer de rattraper notre retard [...]. Et nous espérons cette fois-ci aller vite. » (Denis Cuvillier, directeur de projet NFL ; L'Arbresle, le 23 avril)

Une part importante des interpellations auxquelles le maître d'ouvrage a dû faire face ne relèvent pas directement de l'infrastructure, c'est-à-dire, dans le cadre du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais, de l'insuffisance de capacité d'accueil des trains dans le nœud du réseau ferré lyonnais. Le maître d'ouvrage a donc associé SNCF Mobilités, en charge de la circulation des TER, à ses réponses aux mises en cause de la fiabilité de l'offre ferroviaire.

La dimension financière du projet a également mobilisé l'État, SNCF, les autorités organisatrices de mobilité concernées, Région et Métropoles.

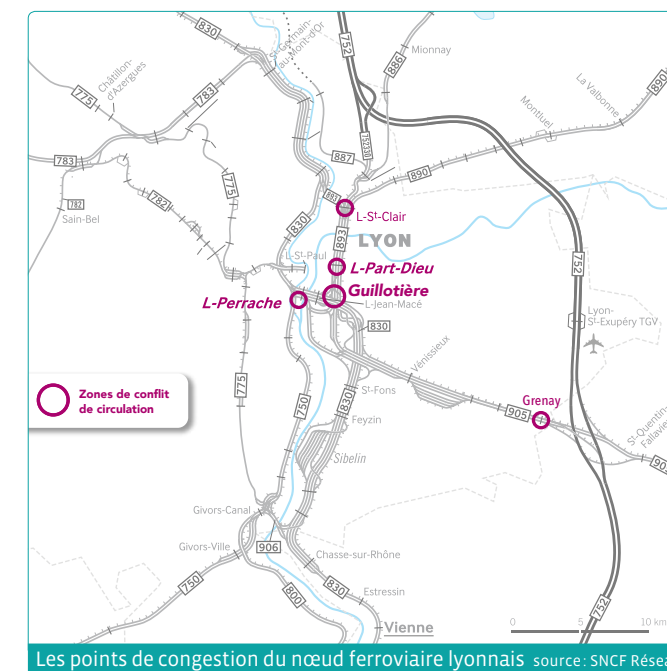
Devant la manifestation constante de l'urgence à intervenir sans attendre de longues phases de travaux, le maître d'ouvrage a présenté le but poursuivi dans le cadre de son « Plan de mobilisation » : pour l'essentiel, restaurer la ponctualité sans pouvoir, comme il l'a annoncé sans détour, augmenter la fréquence des trains, faute de capacité d'accueil à Part-Dieu. Les questions relatives à la capacité des rames, aux grilles et amplitudes horaires renvoyaient à SNCF Mobilités et à la Région Auvergne-Rhône-Alpes, autorité responsable des transports du quotidien, toujours représentées à ces réunions.

En conclusion

En mettant au débat public un projet à long terme, SNCF Réseau a suscité un diagnostic des conditions de la vie quotidienne dans les transports ferroviaires et par ricochet, dans les transports publics urbains, comme on vient de le voir. Le maître d'ouvrage a recherché un diagnostic partagé en livrant sa propre lecture des dysfonctionnements ligne par ligne au gré des réunions publiques. Mais au-delà, ces réunions ont mis en évidence une lecture du réseau de la part des usagers qui ne le cède en rien, le plus souvent, à celle des spécialistes. Il en ressort un ensemble de suggestions et de demandes explicites, certaines déjà envisagées sans suite et d'autres inédites qui, sans attendre des décisions longues à venir et des réalisations plus longues encore, devraient être mises à l'étude ou au moins considérées par le maître d'ouvrage mais aussi par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la Métropole de Lyon et le Sytral.

2 Les projections de croissance du ferroviaire : interrogations et discussions

2.1 Un diagnostic sur la saturation du nœud ferroviaire lyonnais partagé



Le nœud ferroviaire lyonnais est complexe et congestionné. Comme cela a déjà été évoqué, le moindre incident a de fortes répercussions. Un tiers des retards sur l'ensemble du réseau ferroviaire régional est dû au nœud lyonnais. Aujourd'hui, un cinquième des trains est en retard à la gare Part-Dieu, 25 % des trains sont reçus sur une voie différente de celle qui avait été programmée initialement. Selon les projections effectuées par SNCF, cette situation de congestion devrait s'accroître d'ici à 2040 si rien n'est fait aujourd'hui.

« Le nœud ferroviaire lyonnais est saturé à ce jour. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire que nous ne savons plus ajouter de trains dans le nœud ferroviaire lyonnais. C'est extrêmement compliqué. » (Thomas Allary, directeur territorial Auvergne-Rhône-Alpes SNCF Réseau ; Lyon, le 11 avril)

L'ensemble des associations qui sont intervenues au cours du débat (FNE, DARLY, FNAUT) mais aussi des habitants et usagers s'accordent sur le diagnostic de la saturation du réseau et de l'urgence de la situation.

« Chaque fois qu'on a demandé un train supplémentaire sur cette ligne [Paray-le-Monial – Lyon] pour aller à Part-Dieu, généralement parce que c'est là où se situe le maximum d'emplois tertiaires, on nous a rétorqué deux choses : la première c'est que la gare de La Part-Dieu était saturée, donc là on va peut-être voir le bout du tunnel. » (Pierre-Jean Rossignol, ADELIFPALY ; Anse, le 18 avril)

Ce phénomène se retrouve aussi pour les marchandises, puisque les retards et la congestion dans le nœud ont tendance à cristalliser les craintes des chargeurs qui se tournent de moins en moins vers le ferroviaire pour transporter leurs biens. La question de la fiabilité du transport ferroviaire et de son coût par rapport à la route est souvent évoquée.

« Aujourd'hui, à l'heure actuelle, les infrastructures, les conflits d'usage, la saturation du nœud pour lequel on est tous autour de la table aujourd'hui font que ce n'est pas satisfaisant, cela freine le développement du report modal et le passage de certains flux de camions sur d'autres modes de transport, que ce soit le fer ou la barge parce que cela fonctionne aussi. » (Cécile Michaux, Pôle d'intelligence logistique ; Lyon, le 17 avril)

Si le débat public a permis de montrer que le tronçon reliant Lyon au port de Marseille fonctionnait, la question du transport des marchandises depuis les ports du Havre ou de la Northern Range par voie ferrée jusqu'à Lyon était complexe. La congestion au niveau du nœud avait tendance à inciter les chargeurs à privilégier le transport routier pour atteindre ces régions depuis ces entrées portuaires, qui en volume, sont plus importantes que le port de Marseille.



Diversité des trafics ferroviaires dans le nœud lyonnais

« Faire remonter des containers qui arrivent à Fos franchement, ça ne se fait pas trop mal, ça fonctionne bien. Par contre, faire descendre des containers du Havre est beaucoup plus compliqué, ce qui nous ramène au sujet sur la saturation du nœud ferroviaire lyonnais. [...] Quand il s'agit de traverser la France, j'ai d'autres exemples en tête de logisticiens qui ont renoncé, qui ont essayé d'instaurer ce flux en alternatif à la route, puisque les infrastructures, la performance n'étaient pas au rendez-vous pour descendre notamment du port du Havre. » (Cécile Michaux, Pôle d'intelligence logistique; Lyon, le 4 juin)

Enfin, les acteurs publics locaux qui sont intervenus au cours des réunions publiques sont revenus sur cette situation de saturation confirmant le besoin de mettre en place un projet permettant de débloquent la situation, c'est-à-dire à la fois de proposer un service de meilleure qualité et d'absorber la croissance du nombre de trains.

2.2 Les projections de croissance du ferroviaire pour dimensionner le projet

Le projet proposé par SNCF Réseau sur le long terme, repose sur des projections de croissance. Celles-ci ne sont pas nécessairement partagées par le public, tant pour l'évolution du fret, que pour les voyageurs :

« Vous nous avez présenté beaucoup de chiffres impressionnants pendant l'exposé. Et ensuite, dans les réponses aux questions, vous avez surtout parlé de limitations, c'est-à-dire de ce que vous ne pouviez pas faire pour telle ou telle raison. Je me demande comment nous pouvons juger si ce que vous présentez est suffisant ou pas. » (Jean-Paul Flipo; L'Arbresle, le 23 avril)

« Mais ce n'est pas SNCF Réseau que je vise par-là, c'est l'air du temps, c'est ça, plus de chiffres, on ne sait plus de quoi on parle, on vous parle de millions de tonnes de marchandise ici, de centaines d'usagers par-là, mais en fait on ne les a pas les chiffres. » (Jean-Paul Lhuillier, FNE AuRA; Lyon, le 13 mai)



Intervention de Laurent Aubeleau, CGT Cheminot; Lyon, 16 mai 2019

Plusieurs personnes se sont interrogées sur la pertinence ou la fiabilité des chiffres présentés par la maîtrise d'ouvrage et la capacité de SNCF à estimer la demande en matière de transport ferré pour les marchandises à long terme a été mise en question,

sinon contestée. Dans une moindre mesure, l'estimation de la demande en passager au regard de la croissance démographique et du report modal vers le ferroviaire a également fait l'objet de contestations ou de demandes de précision.

Pour permettre aux usagers, aux associations et aux entreprises d'échanger spécifiquement sur ce sujet des projections de croissance avec SNCF, deux ateliers-débats ont été organisés les 17 avril et 13 mai 2019, portant respectivement sur la question du fret et sur le décodage des modèles et les projections de croissance. Au cours de ces deux ateliers, des experts (issus du CEREMA, de l'INSEE, ou du LAET) ont pu contribuer au débat par une lecture critique des modèles et des outils utilisés par le maître d'ouvrage pour anticiper les évolutions de la demande et calibrer son offre, concernant les infrastructures et les services. SNCF y a présenté la méthodologie sur laquelle reposent ses projections de croissance des volumes de passagers et de marchandises.

Ces ateliers-débats ont permis aux associations, aux usagers, mais aussi aux entreprises d'exprimer leurs réserves, leurs critiques et leurs doutes sur la question des projections de croissance.

Plusieurs éléments sont à l'origine de cette remise en cause.

Des interrogations sur la volonté à mener une politique de développement du ferroviaire

Associations et usagers ont pu s'exprimer sur la stratégie de l'État et sa capacité à mettre en œuvre une politique de développement ferroviaire alors qu'ils constatent la fermeture de petites lignes dans la région et une croissance atone du fret ferroviaire en France. Cette contradiction apparente entre des objectifs affichés et la réalité qu'ils ont observée leur font douter de la crédibilité des objectifs de croissance du fret.

« Je crois savoir que depuis [2006] le fret ferroviaire n'a pas beaucoup évolué et les voies navigables attendent toujours des marchandises même si de ce côté cela va un petit peu mieux. C'est un constat. Merci l'État pour le discours, mais la réalité n'est pas là. » (Jean-Paul Lhuillier, FNE AuRA; Lyon, le 17 avril)

« Il y a là un complet décalage entre la volonté soi-disant affichée de l'État, en plus avec la COP21 et les soi-disant volontés politiques de report modal, la contribution de l'État en la matière est dérisoire. Je regrette, mais l'État ne peut pas se targuer d'être volontaire sur cette politique de report massif. » (Grégory Moser, CGT Cheminot; Lyon, le 17 avril)

Certains intervenants ont aussi exprimé leurs doutes sur la volonté de l'État à mettre en place une réelle politique de report modal, au travers du développement du transport combiné et des ITE (installations terminales embranchées) :

« De même, il y a une ITE, mais on avait complètement oublié que pour Inspira [NDLR: parc d'activités industriel multimodal et responsable situé à Salaise-sur-Sanne] il fallait développer cette ITE. Là encore, je veux bien qu'on ait des discours, mais la

réalité n'est pas là. Aujourd'hui, on se bat avec nos associations pour l'existence de ce transfert modal, c'est important. » (Jean-Paul Lhuillier, FNE AuRA; Lyon, le 17 avril)



Intervention de Jean-Paul Lhuillier, FNE; Ambérieu-en-Bugey, 13 juin 2019

Des interrogations sur la capacité à évaluer l'évolution de la demande de transport de fret

Les associations, les usagers et les entreprises présentes aux réunions publiques et aux ateliers-débats ont donc exprimé leurs doutes quant à la pertinence de la demande pour le fret.

« On parle de ce fameux report modal. [...] Je ne sais pas comment vous pouvez voir des augmentations de trafic en Allemagne depuis 2009. La courbe n'est pas du tout ascendante, elle est plate, si on peut parler de courbe plate. Entre 2008 et 2016, si vous avez les chiffres, la différence est à peu près de 120 000. Quand on parle d'augmentation, on sent déjà que le discours est tendancieux. » (Gilles Renevier, Fracture; Lyon, le 17 avril)

« Parce que la problématique de tous ces projets c'est qu'on dit « on a besoin de plus » et quand on prend les cartes de 2003 et qu'on fait la prospective de tout ça, on n'est même pas aux circulations d'aujourd'hui. » (Rémi Gauthier, A3CFAL; Lyon, le 13 mai)

Les associations ont également souligné le différentiel de trafic pour le fret entre ce qui avait été prévu au tout début des réflexions sur le nœud ferroviaire lyonnais en 2009 et l'état actuel du trafic en 2019, qui ne permet pas de conforter ces projections et qui montre, selon eux, l'absence de fiabilité des projections de SNCF Réseau. Ils sont également revenus sur l'absence de mise en perspective de ces projections au regard du transport de marchandises routier qui progresse :

« [...] Le projet NFL dans sa globalité nous est présenté aujourd'hui avec des chiffres toujours en bonus pour tout. J'ai vraiment l'impression qu'on rase gratis, on passe au quart d'heure sur les TER, on augmente le fret mais quand est-ce que ces deux modèles collisionnent ? » (Rémi Gauthier, A3CFAL; Lyon, le 13 mai)

Des interrogations sur la capacité à anticiper le trafic voyageur

La prise en compte des évolutions démographiques, la croissance de population, l'intégration dans les projections de croissance des

changements de comportements de la mobilité des passagers, ont été débattus, notamment au regard des effets potentiels des politiques de report modal et d'intermodalité, mais aussi de l'évolution de la structure métropolitaine lyonnaise :

« Sauf erreur de ma part, on a observé une chose importante sur l'agglomération lyonnaise, c'est la baisse de la mobilité quotidienne malgré le rajeunissement de la population. Comme en périurbain, le vieillissement va s'accélérer. On risque également d'avoir une baisse de la mobilité quotidienne. Ces éléments-là n'apparaissent pas du tout dans les documents de SNCF Réseau. Moi je pense que ça serait intéressant de voir si vos prévisions sont sensibles à ce phénomène qu'on peut peut-être anticiper de baisse de la mobilité quotidienne. » (René Marcand; Lyon, le 13 mai)

« Quid de la gentrification de Lyon et du cœur de Lyon et des communes environnantes avec le vieillissement de la population, avec de fait peut-être plus de monde mais qui bouge moins, en tous les cas en déplacement plutôt à pied ou à vélo, ça c'est vrai et le périurbain qui, si je sais lire un peu les chiffres, est plutôt un habitat diffus mais qui est plutôt en croissance ? » (Jean-Paul Lhuillier, FNE AuRA; Lyon, le 13 mai)

2.3 Les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage, les acteurs institutionnels et les experts

Pour répondre à ces interrogations, plusieurs experts (du CEREMA, de l'INSEE et du LAET) ont apporté leur contribution notamment sur les modèles utilisés par SNCF Réseau pour bâtir ses projections. La maîtrise d'ouvrage a apporté des réponses à l'ensemble de ces interrogations en rappelant les outils à sa disposition et la méthodologie utilisée. À toutes les questions posées, des éléments de réponses et des éclaircissements ont pu être apportés au cours de ces deux ateliers.

Sur la politique générale

Lors du premier atelier, la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes a rappelé la politique de l'État et a notamment relayé sa volonté d'investir dans les transports ferrés et les projets ferroviaires (Nœud Ferroviaire Lyonnais, Lyon-Turin).

« Tout d'abord, quelques mots pour vous dire que si le fret ferroviaire a connu une baisse depuis le début des années 2000 en France, cette baisse n'est pas une fatalité en Europe. [...] On a également toutes les raisons de croire qu'il existe des opportunités pour le développement de ce mode de transport. Je cite en particulier les nouvelles routes de la soie. [...] Je souhaitais également indiquer en introduction que l'État a engagé un ambitieux plan pour soutenir le fret ferroviaire. Ce plan a été présenté par la ministre en juin 2018. » (Clémentine Harnois, DREAL AuRA; Lyon, le 17 avril)

En matière d'investissement, la représentante de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes a rappelé le plan de 27 millions d'euros pour le transport combiné, la relance des financements des ITE.

« Le deuxième point de cette stratégie nationale concerne le transport combiné. Pour les moins aguerris d'entre vous, c'est la technique qui consiste à transborder des conteneurs ou des caisses mobiles sur les trains et à terminer par la route. L'État soutient cette technique depuis de nombreuses années, et va poursuivre ce soutien avec des crédits, 27 millions d'euros par an sur au moins cinq ans. » (Clémentine Harnois, DREAL AuRA; Lyon, le 17 avril)

Sur le développement du fret

SNCF Fret et SNCF Réseau ont cherché à rassurer leurs interlocuteurs sur la capacité de l'État et de SNCF à investir, à développer une politique de fret ferroviaire pour répondre à la demande des chargeurs, des entreprises, que ceux-ci estiment en croissance.

« Aujourd'hui, des autoroutes ferroviaires se développent plutôt sur des axes de transit long avec comme clients des transporteurs routiers. Il [le fret] connaît un fort développement puisque l'année passée on a vu plusieurs lignes ouvertes par diverses entreprises en France, toujours pour des transits longs. Le challenge entre guillemets est de battre la route sur les délais et sur sa compétitivité pour lui apporter une solution meilleure que ce qu'elle est capable de produire elle-même. C'est un élément de report modal assez massif actuellement. » (Vincent Pichoud, SNCF Logistics; Lyon, le 17 avril)

Les représentants des entreprises (Pôle d'intelligence logistique, CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne, ou CCI Auvergne-Rhône-Alpes) ont réaffirmé l'intérêt des chargeurs pour le fret ferroviaire. Le contexte politique et environnemental, mais aussi les investissements réalisés, leur apparaît comme un bon signal envoyé aux entreprises pour se saisir de ce mode de transport. La CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne et SNCF Logistics ont également pu rappeler que le fret ferroviaire était utilisé par les industries, notamment dans les zones industrialo-logistiques du pôle de chimie de Lyon, et que ces entreprises étant en croissance pouvaient voir leur besoin en matière de fret augmenter à condition de maintenir une qualité de service. Leurs interventions permettaient de montrer qu'il y a une demande potentielle pour le fret ferroviaire :

« Quand on parle de segments du fret ferroviaire qui augmentent, c'est avéré et les exemples abondent. On en trouve notamment sur le transport combiné maritime. C'est vrai au départ du port de Marseille. On retrouve aussi des développements au départ d'autres ports, notamment du port de Sète. Cela concerne évidemment la région Rhône-Alpes, notamment l'aire lyonnaise avec les plateformes de Vénissieux et du port Édouard Herriot qui sont d'importantes plateformes de réception, de hub ou d'expédition de conteneurs qui servent le monde économique local. » (Vincent Pichoud, SNCF Logistics; Lyon, le 17 avril)

« Quand la métropole et une grande région se développent, ce sont aussi des besoins dans la construction. Ces besoins à l'avenir vont s'accroître, et même si on fait de plus en plus de l'économie circulaire, on a des besoins près des sources d'approvisionnement

qui peuvent être très loin sur le continent de trafics ferroviaires pour faire du report modal. » (Pascal Beauverie, CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne; Lyon, le 17 avril)

Cependant cette demande potentielle est soumise à un certain nombre de conditions en lien avec le développement de l'infrastructure ferroviaire elle-même mais également des infrastructures dans les zones logistiques, avec l'installation de terminaux embranchés par exemple, ou d'amélioration des connexions fer/route.

Si la maîtrise d'ouvrage a présenté des éléments permettant de montrer l'existence d'un marché existant pour le fret ferroviaire et ses potentiels de croissance, éléments relayés par d'autres acteurs économiques, elle ne dispose pas de modèle pour évaluer la croissance du fret ferroviaire.

Elle a rappelé qu'elle s'appuyait sur un objectif traduisant une volonté politique de transfert modal de la route vers le fer annoncé par le Gouvernement.

« Autant au niveau des voyageurs, vous avez vu qu'il y a des perspectives qui ont été faites, basées sur un certain nombre d'hypothèses qui ont été largement développées et puis des modèles de calcul sophistiqués qui permettent de mettre tout ça en musique et d'en traduire les fréquentations. En fret, on ne sait pas faire le même exercice parce que les prévisions économiques, surtout dans les années 2040, 2050 c'est quasi impossible à faire. Mais comme SNCF Réseau a une volonté de développer le fret sur ses lignes, nous raisonnons en capacités offertes. » (Denis Cuvillier, directeur de projet NFL; Lyon, le 13 mai)

Sur le développement du trafic passager

Au cours de l'atelier sur le décodage des modèles, SNCF Réseau a présenté l'ensemble de ses outils, les hypothèses choisies pour calibrer les modèles, les variables utilisées ainsi que les données intégrées aux modèles. Elle en a également présenté les limites.

Les chiffres utilisés par SNCF Réseau pour estimer la croissance du nombre de voyageurs se basent sur les projections démographiques proposées par l'INSEE, à partir de la fréquentation observée sur les différentes lignes.

Jean-Philippe Grouthier, directeur régional de l'INSEE, est revenu sur les méthodes utilisées.

« Des projections, comment ça marche? Ce n'est qu'une machine à faire des multiplications et des additions. En fait, on fait quoi? On part d'une population présente sur un territoire donné ventilée, on la fait vieillir année après année. Et le seul intérêt d'un outil de projection, c'est qu'on fait ça de façon cohérente. [...] La démographie, c'est quelque chose qui est relativement inerte, où il y a beaucoup d'inertie dans les comportements. [...] Après on peut tester et on peut faire des projections de populations avec des jeux d'hypothèses différents. Soyons clairs, ça va quand même jouer en partie à la marge sauf si on suppose un renversement fort



Ambérieu-en-Bugey, 13 juin 2019

des comportements migratoires mais là je dirai que nous, INSEE, on n'a pas de raison d'aller là-dessus. » (Jean-Philippe Grouthier; Lyon, le 13 mai)

Selon le directeur régional de l'INSEE, les données démographiques qu'intègre SNCF Réseau pour anticiper l'évolution de la demande sont robustes et fiables. La grande inertie de l'évolution démographique permet d'avoir des projections stabilisées.

Cet état de fait a d'ailleurs été validé par Alain Bonnafous, professeur émérite de l'Université de Lyon 2, ancien directeur du Laboratoire Aménagement Économie Transports. La « solidité » des modèles de l'INSEE a été soulignée par les différents experts, de même que la difficulté de faire des projections et des modèles de projections, ce qui peut expliquer le différentiel observé entre 2009 et 2019.

« Première remarque : les projections de l'INSEE sont quand même d'une très grande solidité et ça, tous ceux qui ont travaillé avec les données de l'INSEE dans la durée, à différentes décennies, à différentes périodes etc., le reconnaissent volontiers. Deuxième remarque : c'est très dur, mais vraiment très dur de faire mieux que les projections de l'INSEE. » (Alain Bonnafous; Lyon, le 13 mai)

Les modèles sur lesquels se basent SNCF Réseau sont néanmoins limités par l'absence de projections sur l'emploi et l'absence de prise en compte de l'évolution potentielle des comportements. Cet exercice relève plutôt de la prospective qui va s'appuyer sur de la simulation et des hypothèses fortes qui peuvent distordre la réalité :

« Sur les aspects d'emploi, je ne dirais rien. On se refuse à l'INSEE à faire la moindre projection en termes d'emploi pour la bonne raison que là, on estime qu'on a aucune vraie visibilité sur ce que ça peut devenir. [...] Sur le partage de ce qu'il est commun d'appeler l'aire périurbaine, l'unité urbaine et le périurbain, je peux vous décrire des travaux qui se sont passés au cours des 5, 10 ou 15 dernières années; quel type de population s'est installé; qu'est-ce qu'ils sont en train de devenir. En revanche, utiliser l'outil de projection pour dire ce que ça va devenir ne me paraîtrait pas très raisonnable. » (Jean-Philippe Grouthier; Lyon, le 13 mai)

« D'ailleurs ce qui a été dit quand l'INSEE dit "nous, on ne simule pas sur les emplois", c'est parce qu'eux, ils savent bien que ça n'aurait pas la même qualité. Les universitaires peuvent prendre des risques parce qu'on est complètement irresponsables, on peut produire n'importe quoi. » (Alain Bonnafous; Lyon, le 13 mai)

SNCF Réseau a présenté les détails de son modèle de trafic utilisé pour définir la fréquentation des trains sur le long terme et souligné la pertinence de ce modèle, avérée par l'existence de contrôles extérieurs :

« Un des facteurs de fiabilité des modèles de trafic, c'est le fait qu'ils puissent reconstituer une situation connue et observée. [...] Alors, on a à peu près 4 facteurs de fiabilité. [...] C'est un modèle qui a été partagé avec d'autres collectivités. On ne l'a pas construit nous-mêmes, seuls de notre côté. Il a été calé sur une situation connue et récente donc reproduisant les comportements les plus actuels. [...] Troisième facteur de fiabilité, l'outil avait été utilisé pour l'évaluation socio-économique du réaménagement du pôle d'échanges de La Part-Dieu. [...] Donc cette évaluation socio-économique a été contre-expertisée par le Secrétariat général pour l'Investissement [...]. Et enfin, étant donné qu'on avait initialement un outil calé sur l'année 2012 et qu'on l'a recalé sur l'année 2017, on a pu regarder si les prévisions sur la période 2012-2017 étaient conformes à la réalité et c'est le cas globalement. » (Lionel Collombier, SNCF Réseau; Lyon, le 13 mai)

SNCF Réseau n'a pas caché les limites de ses outils. Ceux-ci privilégient des modèles robustes mais avec peu d'hypothèses de rupture fortes, et ne permettent pas de tenir compte des évolutions de comportements et des pratiques futures :

« On a 3 phénomènes qui ne sont pas pris en compte par le modèle et je dirais, par la plupart des modèles disponibles sur le marché. Premier phénomène, c'est le développement des nouvelles formes de travail – télétravail, coworking –; et donc leurs impacts sur la mobilité aujourd'hui. [...] Ensuite, on ne peut pas prendre en compte les ruptures fortes dans le domaine de la politique des transports ou de l'aménagement du territoire. [...] Pas de rupture forte simulable. De même, modification de comportement majeur. Donc ça, si vous voulez, ce sont les changements de mentalité, des phénomènes un peu de long terme qui ne sont pas modélisables avec notre outil actuellement. » (Lionel Collombier, SNCF Réseau; Lyon, le 13 mai)

Ce travail prospectif complexe à base de simulation prenant en compte l'évolution des mobilités, des pratiques et des modes d'habiter, relève plutôt des agences d'urbanisme, comme elles l'ont elles-mêmes rappelé dans le débat. Celles-ci, comme les universitaires, se saisissent davantage d'outils de modélisation et de simulation afin de tester plusieurs scénarios de croissance de l'agglomération lyonnaise.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Les méthodes employées par le maître d'ouvrage n'épuisent pas toutes les méthodes. Des études complémentaires pourraient, le moment venu, utiliser d'autres modèles ou des outils plus expérimentaux prenant en compte d'autres variables ou d'autres scénarios (hausse ou baisse de la demande fret, évolution de la part modale, hausse ou baisse de la demande passager au regard de l'évolution des comportements, du développement de l'intermodalité etc.).

« En règle générale, on est adepte d'approximations qui ont une certaine véracité, plutôt que de faire tourner des modèles avec des projections détaillées qui peuvent dire des choses assez erronées. [...] On essaye de regarder il y a 20 ou 30 ans ce qu'était la représentation des populations et des emplois dans l'aire métropolitaine : ce que l'on peut constater sur la période longue, à savoir deux générations, c'est qu'on assiste à une relative forte concentration des emplois dans quelques pôles urbains et une diffusion de l'habitat, une diffusion résidentielle, qui est à proportion, en fonction que les valeurs montent et que les équipements se renforcent dans les centres. » (Olivier Roussel, Agence urbanisme Aire Métropolitaine Lyonnaise; Lyon, le 13 mai)

Bilan des débats en atelier

Au final deux approches de l'exercice de projection ont été présentées au cours de ces ateliers :

- Une approche, non retenue par SNCF Réseau, reposant sur des modèles de simulation utilisant des hypothèses fortes permettant de prendre en compte l'évolution des comportements ou de la géographie de l'aire métropolitaine. Ces outils de simulation, plutôt utilisés par les agences d'urbanisme, le sont aussi par les chercheurs dont le but est précisément de travailler sur des scénarios de rupture.
- Une approche que l'on pourrait qualifier de prudente, qui est celle de SNCF Réseau, qui bâtit ses projections et calibre ses projets en fonction de modèles utilisant les projections sur la croissance démographique de l'INSEE.

Ces modèles complexes pourraient faire l'objet d'analyses de sensibilité en prenant en compte d'autres variables, notamment des scénarios de rupture :

« Les différentes hypothèses que vous nous avez présentées interviennent à ces différentes étapes et il y a des hypothèses qui ont des effets plus ou moins importants sur le résultat final. [...] Mais quand on fait un modèle comme ça, il y a l'analyse de sensibilité du modèle qui est une phase très intéressante. On vient faire varier chacune des hypothèses qui sont prises. » (Nicolas Pelé, CEREMA; Lyon, le 13 mai)

Si les projections de SNCF n'ont sans doute pas convaincu l'ensemble des parties prenantes au débat, elles ont pu être décryptées, discutées et replacées dans le contexte socio-économique de la région.

3 La cohérence du projet avec les objectifs de développement urbain et la stratégie environnementale

3.1 Les transports mis au défi par la transition environnementale et la santé publique

État, collectivités, entreprises, ménages doivent s'engager massivement dans la transition énergétique et les mesures utiles pour faire face au changement climatique. Dans la décennie 2030-2040, les objectifs climatiques (atténuation et adaptation), de transition énergétique et de reconquête de la biodiversité seront devenus une clef incontournable de la qualité et de l'acceptabilité des projets d'aménagement et d'infrastructure. Pour remplir des conditions plus contraignantes, les alternatives à la voiture d'usage particulier et au transport routier de marchandises telles qu'on les connaît aujourd'hui devront offrir des solutions de mobilité conformes aux obligations environnementales, qui conjuguent l'enjeu climatique et un véritable enjeu de santé publique. Cela implique que l'accessibilité généralisée aux ressources de la ville et des territoires ruraux devra être rendue possible dans une proportion sans précédent par les transports collectifs et tout particulièrement par le rail.

« Nous parlons beaucoup de l'urgence climatique. Il s'agit ici d'urgence à progresser en report modal, de la voiture individuelle vers le train. » (Francis Odier; Grenoble, le 21 mai)

Ces flux massifs, même largement désynchronisés, qu'il faudra continuer d'acheminer en raison de la poursuite du processus de métropolisation, même atténué par une plus grande multipolarité. La tendance à la rétraction progressive de la capacité du réseau routier, voiture électrique ou pas, par des réaménagements de voirie et le report ou l'abandon de projets de voies nouvelles ne fait que renforcer à terme ce besoin d'alternative massive, c'est-à-dire d'un report du mode intégralement individuel vers des solutions collectives, y compris par le développement de toutes les formes d'intermodalité.

Répondre aux enjeux du climat et de la santé publique permet également, par voie de conséquence, d'offrir une accessibilité alternative au mode dominant, la voiture particulière, dans l'ensemble des territoires, c'est-à-dire de réduire également les inégalités d'accès aux ressources qu'elles soient de nature géographique entre centres et périphéries ou de nature sociale entre quartiers urbains et secteurs périurbains.

C'est dans ce contexte et à cet horizon de temps de dix à vingt ans que le projet de Nœud Ferroviaire Lyonnais long terme est soumis au débat public par SNCF Réseau. Le cadre de pensée dans lequel s'inscrivent les mutations évoquées est fixé par plusieurs documents conçus par la Métropole, le Sytral et la Région Auvergne-Rhône-Alpes : un Schéma de cohérence territoriale (SCoT) et un inter-SCoT au périmètre élargi, un Plan de déplacements urbains (PDU), le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et le Schéma régional climat-air-énergie (SRCAE).

3.2 D'ambitieux objectifs de report vers les alternatives à la voiture... jugés difficiles à atteindre dans l'état actuel des projets

Le projet de SRADDET rappelle qu'en Auvergne-Rhône-Alpes le transport routier, marchandises et voyageurs, est responsable de 35 % des émissions de gaz à effet de serre, de 60 % des émissions d'oxydes d'azote et de 15 % des émissions de particules fines. Les transports constituent donc un enjeu climatique et un enjeu de santé publique. Le projet de SRADDET fixe ainsi les réductions d'émissions entre 2015 et 2030 : -44 % pour les oxydes d'azote, -38 % pour les particules fines (PM10) et -41 % pour les particules très fines (PM2,5), -35 % pour les composés organiques volatils (COV). Pour les seuls transports, les émissions de gaz à effet de serre devront avoir baissé de 30 % en 2030 (et de 70 % en 2050) pour être en cohérence avec les objectifs définis au niveau national.

Les objectifs environnementaux exposés par le SRADDET mais aussi par le SCoT et le PDU de la Métropole sont en phase avec la dimension environnementale du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais, que les publics ont souvent évoquée de façon implicite, sans jamais la contester.

Cette dimension du projet a été quelquefois explicite :

« Ce qui nous anime, au niveau associatif, [...], c'est : "Nous n'en pouvons plus !" [...] parce que, de fait, les vrais problèmes sont la santé avec la pollution de l'air et les problèmes climatologiques. [...] Donc, c'est notre porte d'entrée. Comment faisons-nous le plus rapidement possible le transfert modal des voitures polluantes, et bien sûr des camions, sur d'autres modes ? » (Jean-Paul Lhuillier, FNE AuRA; Ambérieu-en-Bugey, le 13 juin)

Toutefois, entre la croissance démographique attendue en fonction des projections de l'INSEE et l'objectif de report de la voiture vers les autres modes de déplacement, l'objectif paraît difficile à réaliser et semble même, pour certains, insuffisant pour remplir les obligations que la Région et la Métropole se sont fixées.

Daniel Paccoud, président du SCoT du Beaujolais, a rappelé lors de la séance tenue à Anse qu'« à l'échelle Auvergne-Rhône-Alpes l'expansion à l'horizon 2040 était prévue de l'ordre d'un million d'habitants. Dans notre inter-SCoT¹, on estime entre 370 000 et 770 000 habitants de plus à l'horizon 2040, et on sait que dans les perspectives actuelles on est plutôt sur la courbe haute. [...] Donc dans les documents d'urbanisme, toute la planification s'est faite à ce niveau-là. » (Anse, le 18 avril)



Daniel Paccoud, président du SCoT Beaujolais, présente les perspectives de croissance démographique; Anse, 18 avril 2019

Face à cette projection démographique, l'évolution du partage entre les modes de déplacement tel qu'il est présenté dans le PDU et dans le cahier d'acteur du Sytral montre un affaiblissement de la part de la voiture de 6 points entre 2006 et 2015. Le PDU affiche un objectif de réduction pour 2030 de 9 nouveaux points, correspondant à une part de la voiture de 35 % dans l'ensemble des déplacements, et une croissance de 3 points pour les transports collectifs, soit une part de 22 % contre 15 % en 2006 et 19 % en 2015. Cet objectif doit être replacé dans le contexte de la croissance démographique attendue selon la projection de l'INSEE.

« Malgré la forte hausse de population attendue dans l'aire métropolitaine lyonnaise, le PDU a pour objectif une baisse de 300 000 déplacements quotidiens en voiture à l'horizon 2030. Ceci nous oblige à trouver des réponses massives aux besoins croissants de déplacements aux différentes échelles. Le TER a donc un rôle important à jouer pour atteindre cet objectif. [...] Cet objectif global s'appuie notamment sur le doublement de la fréquentation ferroviaire (+150 000 montées-descentes) qui doit être permis par le projet de NFL long terme. » (Cahier d'acteur n° 17, Sytral)

Répartition des parts modales dans l'agglomération lyonnaise et objectif 2030

Modes de déplacement	2006	2015	Objectif du PDU en 2030
Voiture	50 %	44 %	35 %
Transports collectifs	15 %	19 %	22 %
Marche	32 %	34 %	35 %
Vélo	2 %	2 %	8 %

(Valeurs arrondies, source: PDU Agglomération Lyonnaise 2017 – 2030, Sytral, novembre 2017)

Certains participants, devant le transfert massif de déplacements de la voiture vers d'autres modes ont émis des doutes sur le fait que les travaux prévus par le projet Nœud Ferroviaire Lyonnais suffisent à satisfaire la demande en 2040 et même en 2030, ainsi que l'objectif de report modal.

« Pourquoi manquons-nous d'ambition ? À l'heure actuelle, 65 % de transports se font en automobile et 5 % de transports train + bus [à l'échelle régionale]. [...] Et dans les années à venir, nul doute que sous la pression de la pollution, nous serons obligés de transférer massivement les transports en voiture vers le train. [...] Le chiffre d'augmentation de 100 % à horizon 2050, j'aurais tendance à le voir beaucoup plus tôt, en 2030. » (Bruno Marchesini; Vienne, le 14 mai)

À l'ampleur de la mission confiée aux transports collectifs, due à la croissance démographique et économique et aux objectifs environnementaux, s'ajoute la réduction de la voirie routière, comme l'autoroute A45 dont le projet est abandonné, ou le déclassement de voies structurantes comme l'A6-A7 dans la traversée de Lyon. À ce propos, le report du financement de l'autoroute A45 vers les autres modes de déplacement est évoqué explicitement : « La mobilité entre les agglomérations stéphanoise et lyonnaise est un vrai problème. L'A45 était une mauvaise réponse à un vrai problème. [...] Nous avons donc conservé les 400 millions d'euros que l'État devait mettre pour l'A45. [...] il faudrait non pas les 400 millions d'euros de l'État, mais aussi les 400 millions d'euros que les collectivités territoriales voulaient mettre dans l'A45. » (Jean-Louis Fugit, député du Rhône; Givors, le 16 avril)

3.3 Des visions divergentes quant à l'avenir des centralités urbaines qui impactent le projet Nœud Ferroviaire Lyonnais

Le projet d'accroissement de la capacité de la gare de Part-Dieu, c'est-à-dire du principal hub ferroviaire de la Métropole, de la Région et au-delà de tout le quart sud-est de la France, soulève la question de la poursuite de la concentration non seulement des flux mais aussi des emplois en un haut lieu urbain quasiment unique, les polarités secondaires étant elles-mêmes placées dans un rayon relativement court de l'hypercentre.



Caroline Abadie, députée de l'Isère, s'exprimant sur la multipolarité; L'Isle d'Abeau, 23 mai 2019

Cette question oppose deux visions de l'avenir métropolitain. Ainsi peut-on lire dans le document d'orientation et d'objectifs (Doo) du SCoT Agglomération Lyonnaise 2030 (Sepal, version modifiée du 19 mai 2017) : « Une vision centrée sur le cœur de l'agglomération. Le Doo fixe comme orientation générale la mise en œuvre d'une organisation multipolaire qui vise à localiser habitat, emplois et services dans des polarités urbaines bien équipées et bien desservies, pour permettre une utilisation plus économe de l'espace. »

Dans ce cadre, la part du secteur centre de l'agglomération dans la production de logements est fixée à 40 %. Les neuf « sites de projet urbain métropolitains » identifiés par le document d'orientation et d'objectifs du SCoT sont situés à Part-Dieu, Confluence, Gerland, Gratte-Ciel, Givors, Carré de Soie, le Puisoz, Porte des Alpes et Montout-Peyssillieu.

Le secteur de l'Est lyonnais, où se situe la gare de Saint-Exupéry, ne figure pas prioritairement parmi les sites de projet majeurs, la place qui lui est réservée dans le développement urbain à venir jouant un rôle décisif dans l'avenir de la gare elle-même :

« [La gare de Saint-Exupéry] dessert un espace géographique très diffus à vocation purement économique dans lequel pourraient être attendus à l'avenir de l'ordre 10 à 15 000 emplois maximum (pour près de 400 000 emplois à Lyon et Villeurbanne [dont 40 000 à Part-Dieu d'ici 2030 selon le Cahier d'acteur n° 13, Sepal], tout autant dans le reste de la Métropole [...]). » (Cahier d'acteur n° 17, Sytral)

Pour nombre d'entreprises, la localisation proche de La Part-Dieu est un atout, d'autres pensant que la concentration des emplois sur le centre de la métropole qui fait de Part-Dieu le « hub des hubs », pour reprendre l'expression d'un contributeur (Marc Pascal, Avis A124), est un modèle dépassé. Pour eux, il convient de repenser les équilibres territoriaux en faveur d'autres sites. Le secteur de l'aéroport de Saint-Exupéry est notamment vu comme une base de développement à privilégier pour les entreprises dont les relations internationales sont intenses et pour tous les actifs qui résident dans l'Est lyonnais.

« Est-ce qu'il faut que nous continuions à avoir un aménagement du territoire où nous concentrons le développement économique, la recherche, les formations supérieures dans les métropoles ? » (Thierry Kovacs, maire de Vienne; Vienne, le 14 mai)

« Penser à l'aménagement du territoire en ne concentrant pas tout dans la Métropole. Favoriser l'activité économique et sociale de façon mieux répartie sur le territoire limiterait le coût, la pollution, la longueur des trajets quotidiens. In fine, une meilleure qualité de vie. » (Réponse au questionnaire numérique)

Cette vision multipolaire à plus vaste rayon confère à tout l'Est lyonnais un rôle majeur dans le développement urbain futur :

« La concentration de l'urbanisme « d'affaires » autour de la gare de La Part-Dieu contribue à concentrer encore et toujours plus de moyens de déplacement dans l'hypercentre de Lyon au détriment de la périphérie et de la qualité de vie et de services. » (Cahier d'acteur n° 16, DARLY)



Michel Le Faou, vice-président de la Métropole de Lyon, s'exprimant sur la centralité de La Part-Dieu; Lyon, 6 juin 2019

« Nous dénonçons la concentration artificielle de type « hub » des services ferroviaires sur un lieu aux espaces très contraints qu'est celui du quartier de La Part-Dieu. Nous demandons une urbanisation durable, respectueuse de notre environnement, bien répartie sur le territoire, tant pour l'habitat que pour les entreprises et les services autour d'un réseau RER bien maillé et non pas étoilé depuis un hypercentre. » (Cahier d'acteur n° 7, FNE AuRA)

En résumé de cette position, « est-ce qu'on veut tout concentrer sur le Manhattan Part-Dieu ? » (Jean-Paul Lhuillier, FNE AuRA; Lyon, le 11 juillet)

1 > L'inter-SCoT de l'aire métropolitaine lyonnaise regroupe les 13 SCoT suivants : Agglomération lyonnaise, Beaujolais, Boucle du Rhône en Dauphiné, Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain, La Dombes, Loire centre, Monts du lyonnais, Nord-Isère, Ouest lyonnais, Rives du Rhône, Roannais, Sud-Loire, Val de Saône-Dombes

4 L'opportunité du projet n'est pas contestée, mais il ne saurait se suffire à lui-même

4.1 Une approche élargie de l'opportunité du projet

Les travaux portant sur l'infrastructure ne sont pas une fin en soi et le maître d'ouvrage rappelle au cours du débat les termes de son projet. Celui-ci s'inscrit dans le cadre d'un postulat de départ considérant les grands projets antérieurement débattus comme réalisés : la ligne nouvelle Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL), le contournement ferroviaire de Lyon (CFAL) et le tunnel sur l'axe Lyon-Turin.

Le maître d'ouvrage présente au public un projet centré sur le cœur du nœud ferroviaire qui permet avec les grands projets de doubler le nombre des circulations possibles (les « sillons ») à l'horizon 2040, à l'issue des travaux d'augmentation de la capacité entre Saint-Clair et Guillotière et entre Saint-Fons et Grenay.²

L'enjeu de ce doublement est considérable : il rend enfin possible techniquement la réalisation du Réseau express métropolitain (REM) dans les cartons depuis le début des années 2000, en instaurant le cadencement et en augmentant la fréquence des dessertes notamment aux heures de pointe. L'un des documents présentés par le maître d'ouvrage sur ce sujet montre que le nombre de gares qui pourraient être desservies au quart d'heure triplerait (plus de quarante, voir p. 50-51). À l'échelle régionale, concernant les relations des métropoles de Saint-Étienne, Grenoble et Clermont-Ferrand avec Lyon, les dessertes seraient également intensifiées. Le projet Nœud Ferroviaire Lyonnais, quoiqu'étroitement localisé au centre de l'étoile ferroviaire, est un projet certes métropolitain mais aussi un projet régional.

Le projet tel qu'il est soumis au débat ne suscite pas d'opposition, à quelques nuances près toutefois. Comme évoqué (voir p.48 et suivantes), c'est la durée de conception et de réalisation, entre 10 et 20 ans, qui suscite des regrets, voire qui a conduit à l'expression d'alarmes si elle est mise en regard des objectifs environnementaux (voir p.59 et suivantes). L'horizon est toujours trop éloigné, mais plusieurs voix se sont exprimées pour dire la satisfaction de voir ce projet venir dans le débat public.

« À la FNAUT, nous sommes satisfaits effectivement que ce débat soit ouvert et que l'on discute enfin du nœud ferroviaire lyonnais. » (Joël Dubos, FNAUT AuRA; Lyon, le 16 mai)

Le débat sur l'opportunité du projet a lui-même profité de l'élargissement de la problématique, comme il a été rappelé lors de la séance de clôture :

« Je tiens d'abord à remercier la Commission du débat public pour la qualité de son organisation et pour avoir élargi le débat. Quand vous nous avez présenté le projet de SNCF Réseau, nous n'étions pas très intéressés pour débattre de cela. En élargissant, effectivement, cela a permis de nous exprimer sur [de nombreux] sujets. » (Anne-Marie Ghémard, FNAUT AuRA; Lyon, le 11 juillet)



Intervention de Joël Dubos, FNAUT AuRA; Villeurbanne, 18 juin 2019

Les objections au projet font état de l'insuffisance de l'ambition, le doublement de l'offre de sillons ne paraissant pas assez élevé pour permettre d'absorber un nombre de trains qui correspondrait vraiment à ce l'on peut attendre de la baisse de la part de la voiture dans les déplacements.

« Sur Lyon, ces flux représentent 250 000 personnes par jour en voiture qui rentrent sur l'agglomération. Il faut avoir en tête ces quelques éléments de débit parce que c'est à cela que le nœud ferroviaire lyonnais doit s'attaquer. Une voie d'autoroute voit passer 2 000 personnes par heure. Une autoroute à trois voies, cela fait 6 000 personnes par heure. Elles sont toutes saturées sur Lyon. Vous avez une autoroute au nord, au sud, à l'ouest et à l'est. Cela fait 200 000 personnes, et plus 50 000 personnes qui ne sont pas sur autoroute. Je prends l'offre ferroviaire actuelle entre Bourgoin et Lyon Part-Dieu. En heures de pointe, vous avez deux trains par heure. Une rame de TER nous dit l'ARAFER, l'Autorité de régulation des trains, c'est 300 personnes aujourd'hui en France par train. Deux trains par heure, cela représente 600 personnes, et les trains sont

ultra-saturés. Donc, face à 6 000 personnes sur autoroute, vous avez 600 personnes sur la voie ferrée. Les gens prennent leur voiture parce qu'ils n'ont simplement pas le choix aujourd'hui. Il faut donc que l'on construise ce lien. » (Jean Coldefy; Villeurbanne, le 26 juin)



Intervention de Jean-Charles Kohlhaas, conseiller régional; Lyon, 11 juillet 2019

« Et nous savons tous qu'à partir de 2030 – malheureusement, on ne sera pas prêt, mais encore plus en 2040 –, il va falloir qu'au moins 50 % des déplacements "voiture individuelle" d'aujourd'hui se reportent sur le ferroviaire, pour ce qui est du périurbain et du régional. Du coup, ce n'est pas le doublement des TER qu'il faut prévoir; c'est beaucoup plus, si l'on veut réellement répondre à ce besoin. » (Jean-Charles Kohlhaas, conseiller régional; Lyon, le 6 juin)

Inversement, l'opportunité du projet a suscité une interrogation soulevée par le projet du doublement des sillons. Cette interrogation concerne l'estimation des trafics futurs, et notamment le trafic fret. Eu égard à l'évolution générale négative du trafic fret au cours des dernières années, certains publics ont contesté que l'on ait besoin à échéance de dix à vingt ans d'un plus grand nombre de sillons dédiés au fret. En revanche, concernant les voyageurs, certaines réunions ont permis d'évoquer la croissance du trafic des TER, des trains d'équilibre du territoire (ex-Intercités) et des TGV.

Une autre voie a été ouverte : elle touche à la mise en cause de la nécessité de travaux dans le cœur du nœud, dans la mesure où des solutions de déconcentration des trafics paraissent exister : par exemple un rôle plus important pour la gare de Perrache, ou encore l'arrêt de certains TER dans des pôles d'échanges avec le métro ou le tramway en périphérie immédiate de la partie centrale de l'agglomération, à Vénissieux par exemple.

Ces solutions qui permettraient de contourner la difficulté d'augmenter la capacité du réseau dans le corridor Saint-Clair – Part-Dieu – Guillotière sont pour certains jugées suffisantes pour aboutir à la fluidification du nœud ferroviaire. De même que certaines pistes explorées par le maître d'ouvrage lui-même pour augmenter le nombre de trains à quai en même temps (deux TER sur la même voie à quai en même temps) (voir p.81).

Le CFAL revient également dans le débat, dans la mesure où sa réalisation détournerait la majeure partie du trafic fret du cœur du nœud qu'il ne fait que traverser, rendant la réalisation du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais entre Saint-Clair – Guillotière moins

urgente, voire inutile. La position très favorable au CFAL de certains acteurs associatifs et économiques, tout comme de la Métropole lyonnaise, réinstalle de façon indirecte le vif débat entre partisans et opposants au CFAL dans la question de l'opportunité non du CFAL lui-même, mais du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais.

« Le CFAL est considéré comme une composante du NFL puisque le projet se situe en partie dans la métropole lyonnaise, ce qui est une aberration pour un contournement. Nous attirons l'attention sur le fait que le tracé du CFAL sud n'est pas légitimement acquis pour de multiples raisons [...]. » (Cahier d'acteur n° 10, ADEC)

« Une réalisation partielle du CFAL (partie Nord) couplée à une réalisation partielle du NFL long terme (section St-Fons – Grenay) a fait l'objet d'une étude spécifique par SNCF Réseau, présentée au cours du débat public. La Métropole de Lyon rappelle que le CFAL a pour vocation d'offrir un itinéraire fret performant aux échelles nationale et européenne, en évitant aux trains de marchandises de transiter par le cœur de l'agglomération lyonnaise. » (Cahier d'acteur n° 11, Métropole de Lyon)

Dans l'ensemble, ces interrogations portées au débat n'ont pas entamé l'adhésion largement exprimée au projet Nœud Ferroviaire Lyonnais, sans évocation directe, à ce stade, des modalités d'insertion des voies supplémentaires (voir p.72 et suivantes).

Les milieux économiques ont manifesté leur attachement à la fluidification des relations ferroviaires, dont les répercussions se présentent sous diverses formes. Tout d'abord, même concentré sur le cœur du nœud ferroviaire lyonnais, le projet aura un effet sur les relations voyageurs à longue distance et sur le fret aux échelles nationale et internationale. Sous cet angle, l'intérêt d'attacher les dessertes ferroviaires à l'aéroport de Saint-Exupéry pour les voyageurs comme pour les usagers quotidiens est régulièrement rappelé par les milieux économiques.



Michèle Picard, maire de Vénissieux, défend le rôle du pôle gare de la ville; Vénissieux, 11 juin 2019

La fluidification de la circulation ferroviaire et l'intensification de la desserte permises par la réalisation du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais exercent aussi une influence sur l'accessibilité généralisée. Elles facilitent l'accès des actifs à leurs emplois et interviennent dans les choix de localisation des entreprises, ainsi que sur la facilité de recrutement de leur personnel.

2 > Si ce point de départ est explicite dans le dossier du maître d'ouvrage, la contribution des aménagements du projet NFL seul à cet objectif de doublement n'est apparue clairement qu'en cours de débat, à savoir le doublement des TER, l'augmentation de 25 % des TGV et de 50 % du fret.

« Notre territoire doit être pensé en relation avec ses territoires d'appui. Ainsi, les difficultés d'accès des zones industrielles génèrent des impacts négatifs sur l'emploi et la compétitivité des entreprises. » (Cahier d'acteur n° 4, CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne)

« [Le parc de Chesnes] accueille déjà 10 000 emplois et l'accès des salariés au bassin d'emploi est parfois un frein auquel les entreprises sont confrontées en matière de recrutement. » (Cahier d'acteur n° 18, SCoT Nord-Isère et SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné)

4.2 Pour les métropoles régionales, de nécessaires actions complémentaires

Les publics qui se sont manifestés dans les trois métropoles régionales, Grenoble, Saint-Étienne et Clermont-Ferrand, se sont inscrits dans le projet sans le contester en tant que tel. En revanche, ils ont exprimé des revendications et posé des conditions qui tiennent compte de la spécificité de leur position géographique vis-à-vis de Lyon, de l'état des dessertes actuelles et de leurs projets propres.

Pour ces métropoles régionales, l'amélioration de la desserte vers Lyon et Paris est une exigence partagée. Toutes souhaitent en effet disposer d'une liaison rapide avec Paris. S'agissant des liaisons avec la capitale régionale, le maintien d'un accès à Part-Dieu, centre économique essentiel et « hub TGV et TER inégalé en France » (Cahier d'acteur n° 5, Syndicat mixte du SCoT Sud-Loire) constitue également une nécessité, même si Perrache n'est pas oubliée.

Néanmoins, il leur apparaît essentiel de disposer désormais d'une liaison avec Saint-Exupéry, facilitée pour Grenoble et créée ex nihilo pour Saint-Étienne et Clermont-Ferrand. Cette nouvelle desserte se ferait sans nécessairement passer par le centre de Lyon ; un arrêt à Vénissieux permettant une desserte locale du sud de Lyon étant fréquemment suggéré. Il faut souligner que cette demande n'est pas seulement justifiée par l'accès à l'aéroport et son corollaire, le prix jugé excessif de RhônExpress, mais aussi par le souhait d'une desserte classique en TER d'un secteur géographique en développement, l'Est lyonnais.

Si l'opportunité du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais n'est pas remise en cause, en revanche, le projet souffre d'un manque de perspective en ce qui concerne les infrastructures qui relient les métropoles à Lyon. Cette position de principe est rappelée en conclusion de la contribution des villes centres, grandes agglomérations et métropoles d'Auvergne-Rhône-Alpes : « Le projet des aménagements long terme du NFL nécessite, en outre d'être accompagné par un plan global d'investissement ferroviaire afin de garantir la possibilité effective de développer des dessertes performantes au sein de la Région et de ses grandes aires urbaines. En l'absence d'un tel plan, une fois la saturation du nœud lyonnais résolue, les goulets d'étranglement persisteraient sur les axes ferroviaires qui convergent vers Lyon et, au niveau des autres grands nœuds ferroviaires de

la région, limiteraient le développement de l'offre et, par là même, le bénéfice global de l'opération NFL. » (Contribution C43, Contribution des villes centres, grandes agglomérations et métropoles d'Auvergne-Rhône-Alpes)

Au-delà de ces revendications communes, des souhaits spécifiques exprimés au cours du débat public traduisent des situations et des attentes locales différentes.



Jean-Pierre Berger, vice-président du Syndicat mixte du SCoT Sud-Loire, présente la contribution des acteurs stéphanois et ligériens ; Saint-Étienne, 12 juin 2019

La proximité géographique de Saint-Étienne et de Lyon, situées dans la même vaste aire métropolitaine, fait que les relations entre les deux centres métropolitains sont concernées par les transports du quotidien. Le projet initial présenté au cours du débat a fait apparaître une très faible amélioration potentielle pour cette agglomération par rapport à la plupart des autres villes concernées par les déplacements pendulaires (quatre trains par heure et par sens en heure de pointe actuellement, le projet Nœud Ferroviaire Lyonnais n'en proposant qu'un cinquième). « Qu'est-ce qui nous intéresse, nous, Stéphanois, et nous, Ligériens ? Évidemment, c'est d'accéder au cœur de Lyon, mais pas seulement. [...] De quoi ont besoin les 700 000 habitants de notre bassin de vie ? Premièrement, aller plus vite au centre de Lyon. [...] Deuxièmement, de diversifier nos points d'entrée dans le réseau collectif urbain du Sytral. Troisièmement, d'améliorer la diversité de l'offre, notamment avec la connexion des réseaux. » (Jean-Pierre Berger, Syndicat mixte du SCoT Sud-Loire ; Saint-Étienne, le 12 juin)

L'étude complémentaire sur la desserte de Saint-Étienne rendue publique en cours de débat offre des possibilités plus intéressantes (7 trains par heure et par sens, 4 sur Part-Dieu et 3 sur Perrache), avec des aménagements complémentaires dans le cœur du nœud, notamment à Perrache et dans le « verrou » de Chasse-sur-Rhône - Givors. Ce qui peut être mis en relation avec l'intervention du vice-président du SCoT Sud-Loire : « Il y a un volet qui a été totalement édulcoré : c'est la remise à niveau de l'infrastructure ferroviaire Lyon - Saint-Étienne. [...] Nous avons un besoin impérieux d'un programme d'investissement majeur de l'État, de la SNCF, pour remettre à niveau cette infrastructure qui n'est plus du tout adaptée. » (Jean-Pierre Berger, Syndicat mixte du SCoT Sud-Loire ; Saint-Étienne, le 12 juin)

Si l'inter-SCoT de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Étienne (AMELYSE) exprime son objectif « de voir se réaliser les investissements de long terme sur le NFL, les élus de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Étienne ne sauraient se satisfaire de la seule perspective d'une résolution à 20-25 ans des difficultés rencontrées quotidiennement, qui freinent considérablement les perspectives de report modal. » (Cahier d'acteur n° 14, L'inter-SCoT de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Étienne)

À Grenoble, les acteurs locaux souhaitent conforter leur propre étoile ferroviaire pour assurer une bonne desserte périurbaine de l'agglomération, en créant une exploitation de type RER sur trois lignes. Dans cette perspective et pour ne pas dégrader la relation Grenoble - Lyon, le tronçon commun Grenoble - Moirans, qui présente un trafic équivalent à celui de Saint-Fons - Grenay (environ 200 trains par jour) appelle également des investissements.



Patricia Varnaisson et Gabriel Jourdan présentent la contribution des acteurs du Sud-Isère ; Grenoble, 21 mai 2019

Cette « forte interdépendance entre les deux nœuds ferroviaires » (Gabriel Jourdan, Maître de conférences en urbanisme ; Grenoble, le 21 mai) constatée par les acteurs locaux signifie que les nœuds de Lyon et de Grenoble doivent être traités simultanément (Jean-Pierre Bouvier Patron, Avis A65 ; Solène Bereziat, Avis A126).

C'est aussi l'avis d'un internaute : « Les réflexions autour du nœud ferroviaire lyonnais et la volonté de la Métropole de Grenoble d'investir dans un RER métropolitain ne doivent pas rester une simple coïncidence : il y a opportunité à avancer conjointement dans un souci d'économie et d'efficacité. » (Bastien Dalmasso, Avis A51)

À défaut, il n'y aurait pas d'amélioration pour la desserte de Grenoble (Contribution C4, Grenoble-Alpes Métropole, SMTC, Communauté d'agglomération du Pays Voironnais, Communauté de communes du Grésivaudan, Établissement public du SCoT de la grande région de Grenoble, et Ville de Grenoble).

C'est pourquoi « les emprises, nécessaires pour un tel doublement sur la section Grenoble — Moirans, ont d'ailleurs été préservées

par la Métropole dans le cadre de son projet de plan local d'urbanisme intercommunal. » (Christophe Ferrari, président de Grenoble-Alpes-Métropole ; Grenoble, le 21 mai)

En réponse à une question, le maître d'ouvrage a précisé qu'une étude partenariale était en cours sur l'étoile ferroviaire grenobloise pour identifier les aménagements nécessaires sur les infrastructures (rendu prévu en 2020). La mise à quatre voies de la section Grenoble - Moirans « a pour le moment été étudiée à un premier niveau d'étude préliminaire. À ce stade, le projet, qui est globalement accolé à la ligne existante, est estimé à 800 M€, incluant le doublement du tunnel de Voreppe. » (Réponse SNCF Réseau à Renaud Dumont-Girard, Question Q71)



Patrick Wolff, président d'Objectif capitales, présente la contribution des acteurs économiques auvergnats ; Clermont-Ferrand, 19 juin 2019

L'éloignement de Clermont-Ferrand et des agglomérations proches (notamment Riom et Vichy) de la métropole lyonnaise se traduit par une certaine indépendance de l'étoile ferroviaire de la métropole auvergnate par rapport au nœud lyonnais. Sont tout d'abord suggérés la réouverture ou le renforcement de lignes régionales en Auvergne. Mais un internaute recentre le débat : « Si l'ouest de notre grande région veut se développer, il faut une desserte ferroviaire améliorée depuis l'Auvergne. L'amélioration des voies entre Clermont et Roanne puis Lyon doit être une priorité. » (Pierretalon, Avis A6)

Deux raisons justifient cet enjeu de rapprochement ferroviaire au détriment de l'usage actuel de la voiture pour assurer les liaisons entre Clermont-Ferrand et Lyon : un enjeu régional, le rééquilibrage vers l'ouest de la région Auvergne-Rhône-Alpes voulu par le SRADDET, et un constat inter-régional : l'accès à la capitale de la nouvelle Région est estimé par les Clermontois beaucoup moins bon en termes de fréquence que celui des autres capitales régionales ayant perdu leur statut, alors que le SRADDET, là encore, « fixe, aux acteurs du territoire, pour objectif d'améliorer la performance de l'offre de transports collectifs en termes de temps de parcours et de fiabilité pour la liaison Clermont-Ferrand - Lyon. » (Contribution C44, Clermont Auvergne Métropole, le Grand Clermont et le Pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne)

5 Le transport de marchandises : un sujet clivant

« Les communes traversées par le CFAL Sud ne veulent pas du tracé proposé pour desservir Sibelin, les communes du CFAL Nord ne veulent pas du tracé actuel, à Grenoble on ne veut pas de fret en plus. La question est simple : est-ce qu'on veut des trains de fret en France ? » (Tweet déposé par Freightman sur #DebatNFL durant la réunion à Grenoble, le 21 mai)

Si la commission a consacré plus spécifiquement trois événements au transport de marchandises, celui-ci a en réalité irrigué la plupart des autres rendez-vous du débat.

En quelques mots, ce tweet résume assez bien la façon dont la question a été abordée par les participants : si le développement du fret ferroviaire apparaît comme une volonté affichée par tous, la sincérité de cet engagement a été largement questionnée, tandis que le tracé des voies empruntées par les trains de fret demeure un sujet profondément conflictuel.

5.1 Développer le fret ferroviaire, une volonté partagée

S'appuyant sur les projections du CGDD (Commissariat général à l'égalité territoriale) anticipant une hausse de la demande de sillons de fret comprise entre 60 % et 110 % à l'horizon 2050 (page 60 du dossier du maître d'ouvrage), SNCF Réseau a soumis au débat public l'hypothèse d'un doublement de ces services. Une hypothèse présentée à de multiples reprises comme relevant moins de la prévision que d'une volonté politique de l'entreprise :

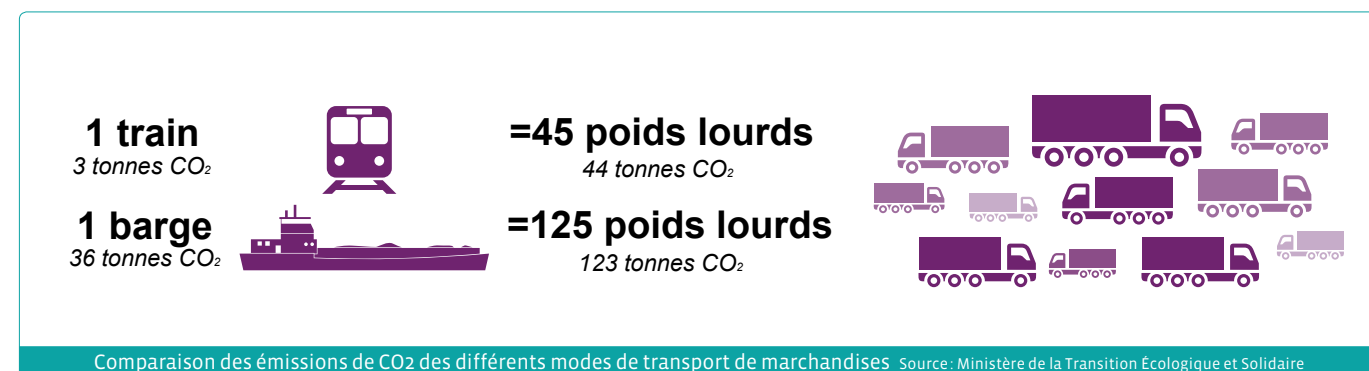
« Nous n'allons pas décréter un doublement du fret ferroviaire. Cela ne nous appartient pas. C'est le monde économique qui le déterminera. En revanche, dans les projets que nous portons, il faut que nous prévoyions des sillons de passage pour des trains de fret ferroviaire. » (Denis Cuvillier, directeur de projet NFL; Ambérieu-en-Bugey, le 13 juin)



Cette proposition fait très largement écho aux préoccupations exprimées par le public, qui soutient le développement du fret ferroviaire au nom du report modal, souvent associé à des questions de santé publique comme de sécurité :

« Si nous voulons favoriser le fret en quantité, pour supprimer beaucoup de camions sur les routes, beaucoup de pollution, il n'y a qu'une solution, c'est de mettre les produits lourds et dangereux sur des trains et faire en sorte que ces trains évitent les grandes villes. » (Gérard Toucheboeuf; Vienne, le 14 mai)

« Est-ce qu'il vaut mieux avoir 40 camions supplémentaires sur nos autoroutes ou 1 train supplémentaire ? Que faut-il faire comme choix ? Je pense que c'est une bonne question vu les chiffres que l'on nous promet du nombre de poids lourds déjà existants et des augmentations à venir. » (Jérôme Rebourg, FNAUT AuRA; Pusignan, le 25 avril)



« Nous demandons [...] qu'il y ait du fret qui monte sur cette ligne. [...] Nous subissons la pollution. [...] La qualité de l'air en Maurienne est constamment et chroniquement médiocre. Vous pouvez regarder les annonces de l'agence de la santé : les répercussions d'une pollution chronique sont plus importantes que les pics de pollution. Nous demandons que cette ligne soit chargée. » (Chantal Milliex, association Vivre et agir en Maurienne; Chambéry, le 4 juillet)

Au cours du débat, les pouvoirs publics ont fait montre de volontarisme sur la question. Ainsi, l'Union européenne, s'exprimant le 4 juin par la voix de Péter Balázs, coordinateur du corridor européen Mer du nord – Méditerranée, a rappelé que le report modal vers des modes décarbonés était l'un des grands axes de sa politique de transport. « Pour vous donner une illustration, l'Union cofinance en France plus de 110 projets à hauteur de 1,5 milliard d'euros, dont 340 millions pour le rail et 750 millions pour la navigation intérieure, donc pour les 2 modalités les plus propres. [...] Le rail est aujourd'hui le seul mode propre qui permet d'aller d'un bout à l'autre de ce corridor sans transbordement. C'est un point très important. » (Lyon, le 4 juin)

Rappelant que « la pollution de l'air est la troisième cause de mortalité en France après le tabac et l'alcool. C'est l'objet de 48000 décès prématurés par an selon les estimations et d'un coût pour la société, selon les estimations également, entre 70 et 100 milliards d'euros », l'État, par la voix de Patrick Vauterin, directeur adjoint de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, estime que « le train, c'est 15 fois moins d'émissions de gaz à effet de serre [...] par rapport aux poids lourds » et détaille un plan d'action en quatre points (stabilisation des péages fret, soutien à la construction d'ITE (installation terminale embranchée), soutien du transport combiné, rénovation des lignes capillaires) s'inscrivant dans le cadre de la Loi de juin 2018 sur le nouveau pack ferroviaire (Lyon, le 4 juin).

La Région Auvergne-Rhône-Alpes souligne pour sa part « [qu']est en jeu la capacité à réaliser un report modal massif de marchandises vers le fer, notamment pour les traversées alpines et l'ouverture maritime, valorisant ainsi la position stratégique de la région au croisement de deux des neuf grands corridors de fret européens dont les aménagements sont prioritaires à l'horizon 2030. » (Cahier d'acteur n° 29, Région Auvergne-Rhône-Alpes)

5.2 Une croissance liée à la désaturation du nœud ferroviaire, selon les professionnels

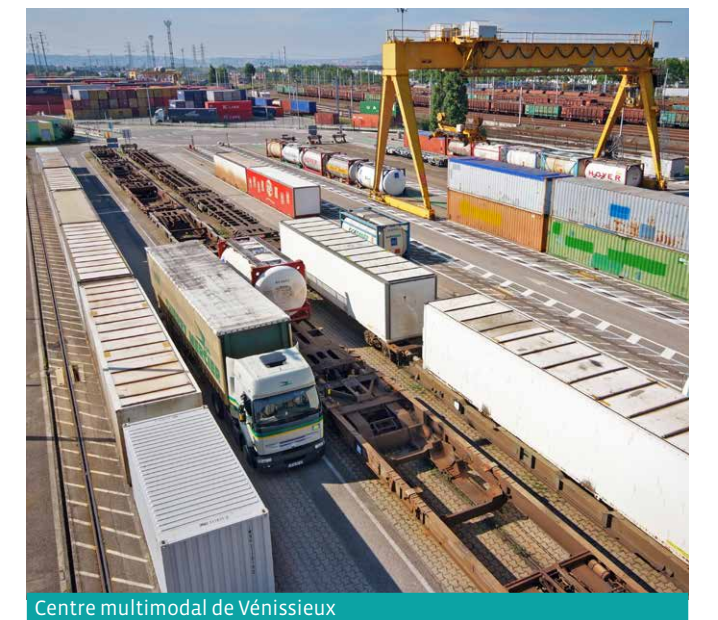
Très présents lors des ateliers et de la conférence-débat, les acteurs économiques (transporteurs et représentants des chargeurs) se sont déclarés pragmatiques quant au choix des modes de transport, se défendant de toute préférence pour la route.

« On a des directeurs logistiques dont c'est en partie le métier [...] de pouvoir jongler avec les atouts et les avantages des différents modes dans la durée et selon les points géographiques. Aujourd'hui, on a vraiment beaucoup de demandes qui concernent à la fois le transport fluvial et le transport ferroviaire, ceux que l'on a regroupés avec plus de justesse sous l'expression "les modes

massifiés". » (Jean-Luc Bernadet, CCI Auvergne-Rhône-Alpes; Lyon, le 19 avril)

« La tension sur le recrutement dans le secteur du transport routier fait que de toute façon il n'y a plus de chauffeurs. [...] Chercher des alternatives au transport routier est quotidiennement à l'esprit des chargeurs. » (Cécile Michaux, Pôle d'intelligence logistique; Lyon, le 17 avril)

« La RSE est aujourd'hui présente dans toutes les entreprises, les acheteurs nous demandent d'examiner toutes les solutions possibles pour acheminer leur fret à l'importation comme à l'exportation. Malheureusement, 95 ou 96 fois sur 100, on débouche sur un mode routier. » (Yves Chavent, CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne; Lyon, le 4 juin)



L'argument invoqué en premier lieu pour expliquer la faiblesse du mode ferroviaire est son manque de fiabilité quant aux délais de livraisons, que plusieurs de ces acteurs ont directement lié à la problématique de saturation du nœud ferroviaire lyonnais.

« Actuellement, 60 % des trains provenant de l'agglomération lyonnaise ou passant par le nœud lyonnais ont plus de 10 minutes de retard et près de 50 % de ces trains ont un retard de plus de 30 minutes à l'arrivée sur le réseau ferré portuaire du GPMM [Grand port maritime de Marseille]. Or, la ponctualité des trains est un enjeu majeur de fluidité de l'ensemble des circulations et de fiabilité du service rendu au client. » (Cahier d'acteur n° 12, Union maritime et fluviale Marseille – Fos)

« Dès qu'il y a le moindre incident notamment par rapport à des raisons de congestion sur le réseau ferroviaire, la priorité est toujours donnée au transport de voyageurs. Un chargeur dont l'enjeu est d'être livré à l'heure dite pour un tarif donné, c'est en fait toujours un peu la loterie quand il passe par le fret ferroviaire à l'heure actuelle. » (Cécile Michaux, Pôle d'intelligence logistique; Lyon, le 17 avril)



Port Édouard Herriot

L'attractivité des autoroutes ferroviaires « est fragilisée par les caractéristiques du réseau ferroviaire français – un réseau en étoile, des nœuds ferroviaires importants – et un encombrement lié aux travaux en cours, qui amènent à accorder la priorité au transport de voyageurs par rapport au fret ferroviaire. » (Extrait du rapport annuel 2017 de la Cour des comptes, cité par le Cahier d'acteur n° 9, CFL multimodal)

Toutefois, ces mêmes acteurs soulignent des perspectives de croissance importantes du mode ferroviaire, en particulier liées au développement des différents modes de transport combiné.

« Des opérateurs trouvent des conditions et un intérêt pour le mode ferroviaire qui est en croissance puisqu'à Fos, nous avons une croissance sur les cinq dernières années de plus de 70 %. Il y a donc un intérêt croissant. » (Sébastien Siliveri, Grand port maritime de Marseille; Lyon, le 4 juin)

« Quand on parle de segments du fret ferroviaire qui augmentent, c'est avéré et les exemples abondent. On en trouve notamment sur le transport combiné maritime. C'est vrai au départ du port de Marseille. On retrouve aussi des développements au départ d'autres ports, notamment du port de Sète. Cela concerne évidemment la région Rhône-Alpes, notamment l'aire lyonnaise avec les plateformes de Vénissieux et du port Édouard Herriot qui sont d'importantes plateformes de réception, de hub ou d'expédition de conteneurs qui servent le monde économique local. » (Vincent Pichoud, SNCF Logistics; Lyon, le 17 avril)

« L'autoroute ferroviaire à elle seule représente 88 % de taux de croissance depuis 2012. [...] Depuis 1999, nous ne faisons plus que du combiné rail/route, c'est vous dire que nous y croyons. » (Dominique Denormandie, GNTC; Lyon, le 4 juin)

Des perspectives qui soulignent, outre la désaturation du nœud ferroviaire, le besoin des acteurs de disposer de plateformes multimodales performantes en région lyonnaise.

« Il y a quelques années, on a fait aboutir un schéma portuaire métropolitain qui a permis de se donner une idée de la définition de la vocation des différentes plateformes portuaires autour de Lyon, donc Villefranche, le port Édouard Herriot, Salaise et Loire-sur-Rhône. » (Cécile Avezard, VNF; Lyon, le 17 avril)

« Loire-sur-Rhône qui présente l'intérêt d'être située en rive droite et donc sur un axe ferroviaire qui est moins saturé et de faire de la complémentarité fer/fleuve à Loire-sur-Rhône et bien entendu sur le site de Salaise qui lui offre des complémentarités foncières. L'idée est de continuer ce développement pour mettre nos plateformes à disposition et aller plus loin. » (Pierre Meffre, CNR; Lyon, le 4 juin)

« Quand on est sur la question de l'implantation de nouvelles zones logistiques, on cherche plutôt la concentration, la proximité des infrastructures, le raccordement et l'intermodalité tant que c'est possible. » (Cécile Michaux, Pôle d'intelligence logistique; Lyon, le 17 avril)

Reste qu'à l'instar des voyageurs, la temporalité du projet est questionnée par les usagers du fret ferroviaire. « Tout ce qui est fait au niveau du ferroviaire va dans le bon sens, on le soutient. Mais le temps de l'entreprise n'est pas le temps du politique parce qu'on parle de projets pour dans très longtemps. D'ici là, les prévisions de croissance de fret sont très importantes. Est-ce qu'on n'est pas en train de courir après les solutions? » (Yves Chavent, CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne; Lyon, le 4 juin)



Jean-Luc Bernadet, CCI AuRA, rappelle les enjeux du fret pour le territoire et les acteurs économiques; Lyon, 4 juin 2019

5.3 Une volonté questionnée par plusieurs acteurs

La sincérité des engagements de l'État, comme de la SNCF et des professionnels du transport, de mettre en œuvre ce développement du report modal, a néanmoins fait l'objet de nombreux questionnements.

En premier lieu, la baisse de 50 % du fret ferroviaire depuis 2002 a été évoquée par plusieurs participants. Si pour certains elle traduit la faiblesse des engagements pris par SNCF Réseau, « les augmentations de fret vont ou devraient aussi être énormes. D'ailleurs, on part de tellement bas que l'estimation de SNCF Réseau prévoyant un doublement du fret est notoirement insuffisante » (Contribution C92, Groupe des élu-e-s EÉLV de la Métropole de Lyon), pour d'autres, elle remet en cause la sincérité du projet et la nécessité de disposer de nouvelles infrastructures dédiées, « à l'époque, il y avait 57 milliards de tonnes/kilomètre. Nous devrions être actuellement à 220 milliards de tonnes/kilomètre.



Restitution par la CPDP de l'atelier-débat du 17 avril sur le fret; Pusignan, 25 avril 2019

Nous sommes à 34 milliards [...]. Il est dit que nous passerons environ à 54 milliards en 2040. C'est-à-dire que nous ne serons pas plus avancés. Il y a deux hypothèses. Soit il y a une incompétence notoire de la part de RFF [NDLR: SNCF Réseau], je ne le pense pas, soit il y a une volonté délibérée de tromper les gens pour pouvoir faire passer des projets. C'est mon avis. Il ne concerne que moi. » (Jacques Dunand; Lyon, le 11 avril)

La responsabilité du groupe SNCF est directement mise en cause:

« Il faudrait expliquer aussi pourquoi les politiques publiques ont conduit à cette baisse du fret marchandise au profit du transport routier depuis trente ans. La SNCF a également joué un rôle dans cette affaire. » (Pierre-Alain Millet, adjoint au maire de Vénissieux; Vénissieux, le 11 juin)

« Il a fallu par divers plans fret subir des coupes sombres dans les effectifs de cheminots, mettre des locomotives à la casse qui avaient pourtant encore un sacré potentiel de kilomètres. On avait plus d'une vingtaine de gares de triage. Aujourd'hui, on n'en a plus que quatre. » (Grégory Moser, CGT Cheminot; Lyon, le 17 avril)

« Si le fret est aujourd'hui progressivement en perte de vitesse, c'est parce que les donneurs d'ordres ne savent pas quand leurs produits vont arriver. [...] Les donneurs d'ordre passent par la route, et notamment par Geodis. Avant, c'était la Sernam. La SNCF se faisait sa propre concurrence. » (Roger Rivat, Halte au bruit et à la vitesse; Vénissieux, le 11 juin)

Divers exemples de décisions récentes ont ainsi été cités pour illustrer, selon certains participants, des signaux contradictoires avec cette volonté affichée de développer le fret ferroviaire. C'est notamment le cas de fermeture de lignes capillaires, dont localement la ligne de la Brévenne.

« Dans les deux ans, trois ans, cinq ans à venir, beaucoup de lignes vont fermer en France, également en Auvergne – Rhône-Alpes notamment. [...] Prenons l'exemple de la ligne Saint-Bel – Courzieu dans le département du Rhône, [...] la rénovation de cette ligne sur un linéaire d'une douzaine de kilomètres représente 13,75 millions d'euros. Autrement dit, l'enveloppe annuelle de l'État ne finance même pas la rénovation d'une seule ligne. Comment voulez-vous faire un report modal massif de la route vers le rail alors que l'on a, de mémoire, entre 20 et 30 % du trafic fret ferroviaire aujourd'hui issu ou qui va sur le réseau capillaire? » (Gregory Moser, CGT Cheminot; Lyon, le 17 avril)

Également questionnées, les décisions d'implantation de zones logistiques ainsi que la sous-utilisation des plateformes multimodales actuelles.

« Les réflexions d'intermodalité sont quand même à croiser avec le lieu où se trouvent les plateformes. Construire de nouvelles plateformes à un croisement d'autoroutes rend d'autant plus difficile le fait de basculer sur le fer ou de basculer sur le fleuve [...]. Si on joue la carte de la multi-modalité, il faut aussi penser où l'on placera certaines zones de cette plateforme logistique. » (Marjorie Jouen, Déléguée adjointe, Délégation interministérielle au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône, CGET; Lyon, le 4 juin)

« Je connais bien la zone industrielle de Saint-Quentin-Fallavier. Il y a quinze mille emplois, un peu plus de deux millions de mètres carrés de logistique. Il y a une ITE superbe, aucun train, 6 000 poids lourds. » (Jean-Paul Lhuillier, FNE AuRA; Lyon, le 17 avril)

« Si l'État veut bien le faire et pousse les opérateurs à le faire, c'est développer l'autoroute ferroviaire alpine au départ d'Ambérieu, au départ de Perrigny-lès-Dijon. Je rappelle qu'il y a une plateforme qui existe. Il y a du personnel qui attend les camions. Nous marchons quand même sur la tête. » (Marc Pascal, CIPRA – Mountain Wilderness; Chambéry, le 4 juillet)

De façon générale, ces constats invitent les participants à questionner les solutions politiques à mettre en œuvre pour inciter les acteurs économiques à se reporter vers le mode ferroviaire :

« La vitesse, certes, est toujours favorable aux camions et il faudra bien un jour la faire payer, cette vitesse. » (Jean-Paul Lhuillier, FNE AuRA; Lyon, le 4 juin)

« De manière coercitive, de quelle façon allons-nous faire en sorte que le trafic routier qui encombre nos vallées, qui amène de la pollution, sans compter le nombre de morts, et cela a été très bien chiffré dans la vallée de Chamonix, passe sur le ferroviaire ? C'est une question qui est importante. » (Antoine Fatiga, CGT; Chambéry, le 4 juillet)

5.4 Des itinéraires de fret contestés

Au cours du débat, des riverains des itinéraires de fret actuels ou en projet ont présenté les trains de marchandises comme une source de nuisances. Parmi ces nuisances, le risque d'accident, lié notamment aux matières dangereuses, apparaît comme la première source d'inquiétude.



Intervention de Rémi Gauthier, président de l'A3CFAL; Lyon, 11 juillet 2019

« Le nœud ferroviaire de Lyon est déjà une source de nuisance sonore considérable pour les riverains entre le nord et le sud de Lyon. Vu la nature des matériaux transportés par les trains de marchandises, c'est également une bombe à retardement en milieu urbain très dense, qui ne demande qu'à être activée par un accident ou un acte de malveillance. » (Stéphane Boissel, Avis 37)

« Pour information, l'énergie cinétique d'un tel convoi, énergie accumulée, potentiellement destructrice s'il y a un incident, à 100 km/h représente celle cumulée de 156 camions de 40 tonnes chargés de matières dangereuses. » (Pierre Kuntz, association APACHE Mions; Pusignan, le 25 avril)

« Si ce soir un wagon de chlore déraile à Sibelin et que le vent du Sud le pousse jusqu'ici, nous aurons de graves problèmes de santé. Nous n'en réchapperons peut-être pas. » (Gilbert Barnachon, association Fer autrement; Lyon, le 11 avril)

Des risques que le maître d'ouvrage a néanmoins tenu à relativiser : « le mode ferroviaire n'est pas un mode complètement

sûr [...]. L'accident zéro est pratiquement impossible à obtenir. En revanche, si nous le comparons par rapport à un autre mode terrestre qu'est le mode routier, c'est un mode beaucoup plus sécurisé. [...] Pour ces 3 000 accidents routiers, il y a eu une centaine de morts. Pour les 400 accidents ferroviaires, il n'y a pas eu de morts du tout. [...] C'est pour cela que le mode ferroviaire aujourd'hui, pour certaines marchandises dangereuses, est un mode imposé. » (Denis Cuvillier, directeur de projet NFL; Pusignan, le 25 avril)

Face à ce risque, le principe d'un contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise n'apparaît pas contesté. Un grand nombre d'acteurs, notamment institutionnels, souhaitent la réalisation du CFAL tel qu'il a été déclaré d'utilité publique pour sa partie Nord, et demandent d'avancer vers une DUP de la partie Sud.

Ainsi, « le CESER a proposé pour le Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise en voie nouvelle des options de tracé pour la partie Nord (fuseau A) et de fuseau de passage via le triage de Sibelin pour la partie Sud. Ces options ont été retenues par l'État pour la partie Nord dans la DUP de 2012 et pour la partie Sud dans son choix de 2009. Le CESER perd patience : après de nombreux débats et concertations, l'avancement du dossier demeure encore en panne faute de décisions de financement. » (Cahier d'acteur n° 20, CESER Auvergne-Rhône-Alpes)

Pour sa part, « la Métropole de Lyon rappelle que le CFAL a pour vocation d'offrir un itinéraire fret performant aux échelles nationale et européenne, en évitant aux trains de marchandises de transiter par le cœur de l'agglomération lyonnaise. [...] La réalisation complète du CFAL, en orientant la circulation de transit du fret ferroviaire à l'extérieur de l'agglomération sur une voie dédiée, redonnera de l'attractivité au transport de marchandises par rail et améliorera le report modal des poids lourds de la route vers le rail. » (Cahier d'acteur n° 11, Métropole de Lyon)

Plusieurs acteurs lient ce CFAL au Lyon-Turin, soulignant au passage le rôle d'interface entre ces deux projets que doit jouer la Plaine Saint-Exupéry. « La réalisation du Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), connecté aux accès du Lyon-Turin, est donc essentielle pour détourner du cœur de Lyon une grande partie du trafic de fret, pour favoriser la massification du transport de marchandises par le rail et désaturer le NFL au profit des voyageurs. » (Cahier d'acteur n° 24, Comité pour la Transalpine)

« En effet, sans une réalisation de toutes ces infrastructures ferroviaires, les objectifs visés notamment en termes de report modal [...] ne pourra pas être massifié. Il est à préciser que la mise en place d'une plateforme d'intermodalité au cœur de la plaine de Saint-Exupéry sera essentielle pour centraliser, massifier les flux et ainsi permettre une logistique intégrée au territoire et limitant les déplacements. » (Contribution C69, CCI Nord Isère)

Le tracé de ce CFAL est néanmoins loin de faire l'unanimité. Outre les nuisances pour les riverains du tracé, l'utilisation mixte des voies historiques est contestée au nord comme au sud, avec notamment la crainte de voir les sillons de fret empiéter sur l'offre de service proposée pour les TER.

« Nous avons déjà beaucoup de difficultés sur les déplacements, les transports et les conditions de transport. Vous imaginez que si demain nous rajoutons sur cette ligne historique des trains de fret supplémentaires, forcément les conditions de dégradation des usagers seront encore plus importantes, et nous aurons un impact direct extrêmement fort. Pour nous, il faut être clair : un CFAL sans le contournement d'Ambérieu, nous ne pouvons même pas nous asseoir autour de la table. » (Damien Abad, député de l'Ain; Ambérieu-en-Bugey, le 13 juin)



Intervention de Damien Abad, député de l'Ain; Ambérieu-en-Bugey, 13 juin 2019

« Le risque est ainsi grand de voir le décongestionnement du nœud lyonnais et le passage à 4 voies de la ligne historique, utilisés comme prétextes pour y détourner un trafic fret important, source de nuisances et de risques majeurs pour les riverains. Nous ne voulons pas que la chance offerte par le projet de renforcer la place du train dans les déplacements quotidiens des habitants soit dévoyée au profit d'un passage de fret au cœur de la Ville et d'un abandon pur et simple de la partie Sud du CFAL. » (Contribution C59, Perspective)

Face à ce risque, plusieurs acteurs plaident pour des voies exclusivement dédiées au fret.

« Soyez ambitieux, faites-nous un vrai CFAL, un TGV du fret qui lui permette d'améliorer sensiblement sa vitesse d'exploitation commerciale en contournant Lyon et Ambérieu-en-Bugey sans s'opposer au TER ! » (Contribution C100, A3CFAL)

« Mais si vous voulez que le fret se développe, il faut éviter de lui faire des détours et des contours. Lui faire des zigzags pour éviter Lyon, revenir dans l'agglomération et ensuite repartir dans le sud. Non, il faudra faire des autoroutes, des voies ferrées dédiées au fret. De véritables voies ferrées dédiées au fret qui vont aller du nord de l'Europe au sud de l'Espagne. C'est ça qui va développer le fret. » (Roger Rivat, Halte au bruit et à la vitesse; Vénissieux, le 11 juin)

Au-delà de ces points communs, des spécificités sont mises en avant par les opposants aux tracés respectifs des CFAL Nord et Sud. Au nord, c'est la desserte du Parc industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA) qui devrait à leurs yeux motiver le tracé C³ en lieu et place du tracé A déclaré d'utilité publique. « Pourquoi continuons-nous en 2019 de proposer le fuseau C ? Peut-être parce que déjà en 2005 [...] le besoin pour la gestion logistique et le service ferroviaire

logistique semble évident. Il faut desservir le PIPA. » (Rémi Gauthier, A3CFAL; Ambérieu-en-Bugey, le 13 juin)

« Le CFAL doit pouvoir se raccorder aux espaces d'activités majeurs comme le Parc industriel de la Plaine de l'Ain, et le camp des Fromentaux à Leyment. » (Cahier d'acteur n° 23, CCI de l'Ain)

Au sud, c'est la pertinence de la desserte de Sibelin qui est contestée du fait de sa situation en zone Seveso, et des perspectives d'avenir moindres pour le wagon isolé au profit du transport combiné. « Je rappelle que Sibelin est dans une zone dangereuse Seveso. [...] Malheureusement Sibelin ne fonctionne qu'avec le fer et Salaise-sur-Sanne qui est juste en dessous, du trimodal comme on nous l'a expliqué. Il est donc beaucoup plus opportuniste et intelligent de faire le CFAL Sud plus bas. » (Gilles Renevier, Fracture; Lyon, le 17 avril)

Une hypothèse contestée par le maître d'ouvrage, qui a rappelé à de nombreuses reprises le caractère indispensable selon lui de cette gare de triage, tant comme destination finale que comme point de relais. « Sibelin [est] un site de tri où les trains sont recomposés pour partir ensuite vers des destinations plus nombreuses, plus diverses, des grandes destinations européennes et aussi une fonction de desserte locale. [...] Le site de Sibelin peut donc être considéré comme un poumon du fonctionnement du fret traditionnel. » (Pascal Ghesquière, SNCF Réseau; Lyon, le 4 juin)

Enfin, d'autres intervenants, s'appuyant sur les recommandations du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, interrogent l'urgence de réaliser ce CFAL en lui préférant des investissements sur les lignes Dijon-Modane et Valence-Moirans, permettant d'éviter totalement la région lyonnaise.

« S'il y a des mises au gabarit à faire par exemple entre Valence et Moirans, est-il plus intéressant d'investir 4 milliards dans le ferroviaire Lyonnais ou quelques centaines de millions pour améliorer cette voie ? » (Robert Rivoire, ADEC / Fracture; Lyon, le 17 avril)

« Le transport de marchandises en direction de l'Italie, actuel et à venir, doit être dévié de l'agglomération en utilisant la ligne existante Dijon-Modane ainsi que le site de chargement existant de Perrigny-lès-Dijon pour tout le flux venant du nord et du nord-est, en créant des zones de chargement/déchargement vers Valence (Inspira?) et à Ambérieu-en-Bugey (infrastructures existent déjà à améliorer). » (Marc Pascal, Avis A124)

À ces suggestions, l'État a répondu, par la voix de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, que « les deux voies Dijon-Modane et les nouveaux accès alpins sont complémentaires et non concurrents, pour relever le défi du report modal du fret de la route vers le rail. » Il précise qu'un comité de pilotage a été installé, sous l'égide du préfet de région, le 24 juin 2019. « Dans ce cadre, SNCF Réseau doit établir un schéma directeur de la ligne Dijon-Modane, afin d'identifier les investissements nécessaires et d'en définir le calendrier de réalisation. » (Réponse de la DREAL AuRA à Jérôme Rebourg, Question Q105)

3 > Tracé alternatif proposé par Jacques Berthou, sénateur de l'Ain, en 2010

6 Le projet, ses caractéristiques, ses options

Malgré leur portée régionale, nationale voire internationale, les aménagements faisant l'objet du projet soumis au débat par SNCF Réseau portent sur des secteurs géographiques très limités. Au-delà de quelques aménagements ponctuels à Perrache et sur le réseau hors Métropole lyonnaise (DMO page 99), il s'agit essentiellement de :

- réaliser deux voies supplémentaires entre Saint-Clair et Guillotière (environ 10 km) et augmenter le nombre de voies à quai de la gare actuelle de Lyon-Part-Dieu, deux options étant proposées à cet effet;
- passer à quatre voies la ligne Lyon-Grenoble, sur la section entre Saint-Fons et Grenay.

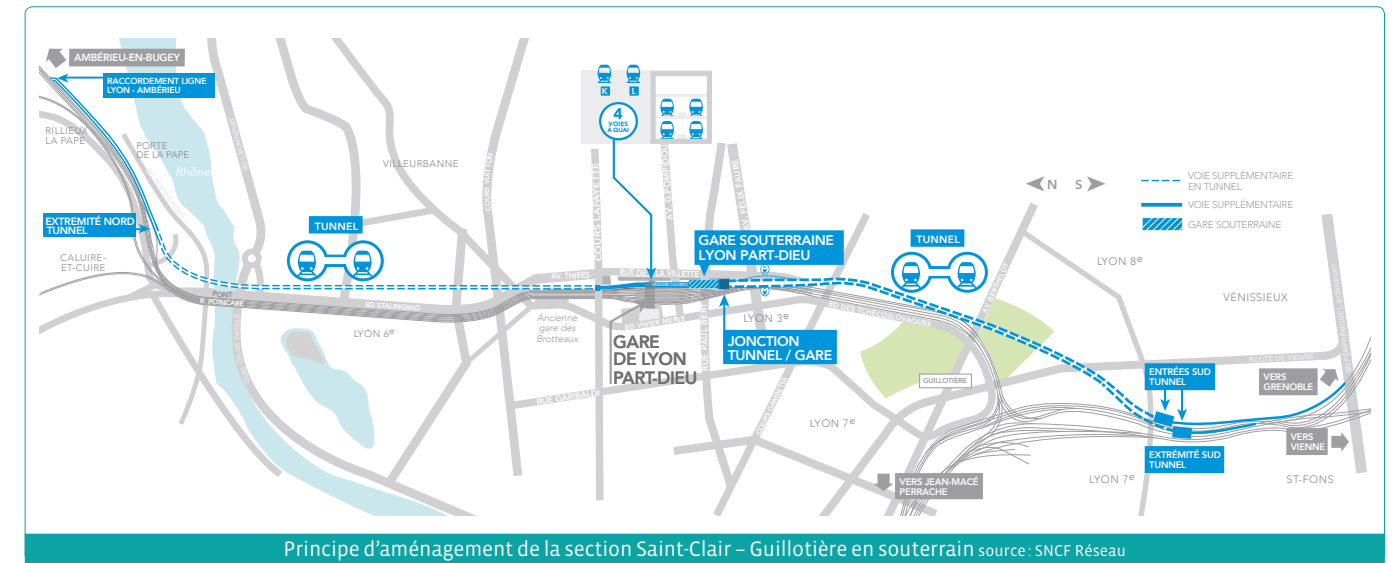
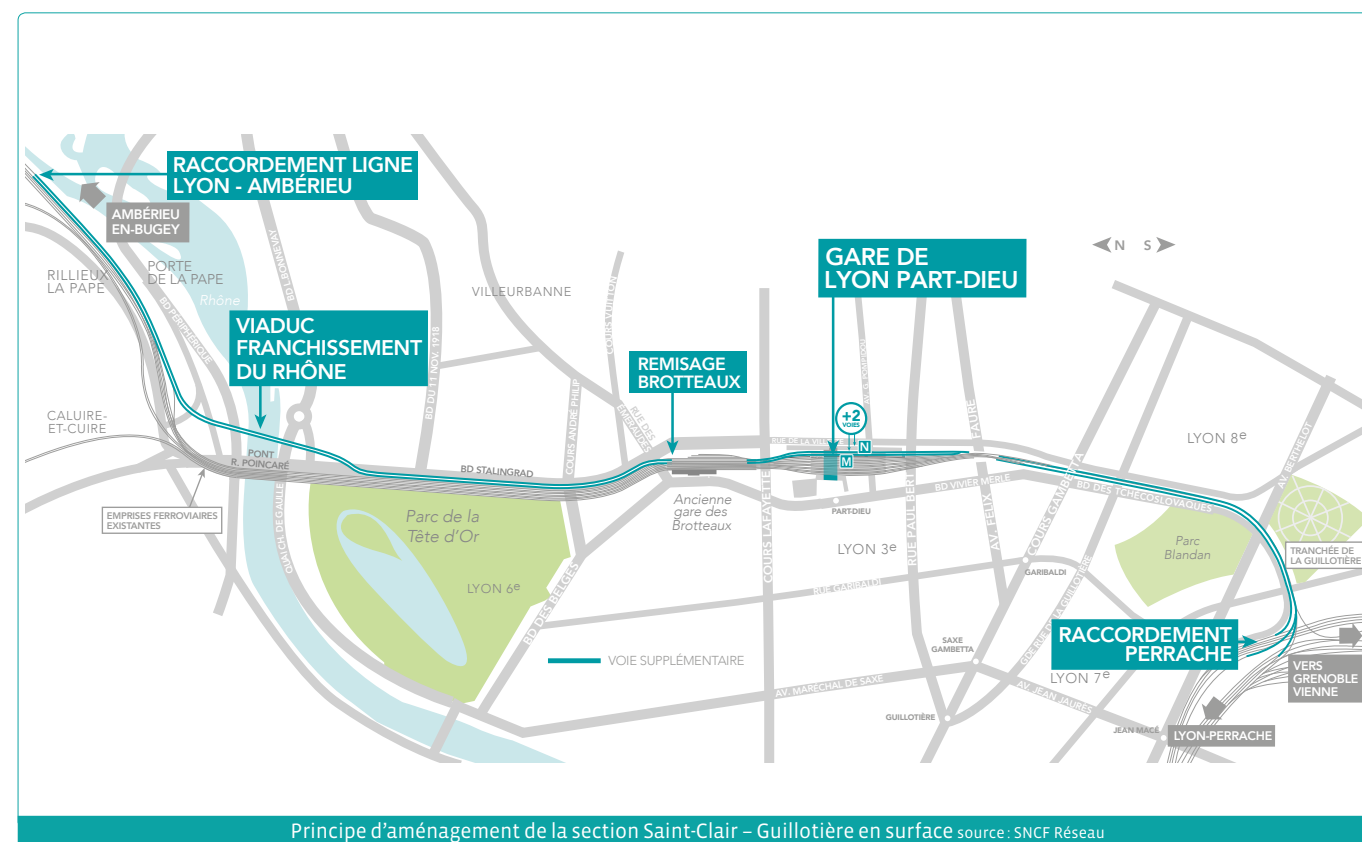
Les aménagements envisagés sur ces deux tronçons du nœud ferroviaire n'ont pas été perçus de la même façon, tant en termes d'opportunité que de priorité, par les participants au débat public, chacun d'entre eux relevant d'une problématique distincte et suscitant des interventions de nature très différentes.

6.1 Les deux options du tronçon Saint-Clair – Guillotière

Pour ce tronçon, deux options d'insertion de deux voies nouvelles en traversée de Lyon ont été proposées au débat public :

- l'une en surface (8 km) : les deux voies nouvelles étant sur le même plan que les voies actuelles, et la gare actuelle de La Part-Dieu complétée par deux voies à quai dans sa partie Est pour un coût de 1450 millions d'euros;
- l'autre en souterrain (10 km) : avec deux voies nouvelles en tunnel, la gare de La Part-Dieu étant complétée par une gare souterraine disposant de quatre voies sur deux niveaux de quais superposés pour un coût de 3000 millions d'euros.

Ces deux options ont suscité des prises de positions très tranchées de différents acteurs, les tenants d'une option en surface argumentant davantage leur position par opposition à l'option souterraine et réciproquement. Quatre thèmes ont été abordés dans ce cadre.



De l'exploitation et des perspectives d'évolution

De nombreuses questions ont été posées au maître d'ouvrage, les réponses apportées montrant que ces deux projets répondent aux mêmes objectifs mais ont des effets différents en termes d'exploitation et de perspective d'évolution.

En réponse à une question portant sur les différences de fonctionnalités dans les deux versions surface/souterrain (François Lemaire, Question Q1; également relayé lors de la réunion publique tenue à Lyon le 11 avril), le maître d'ouvrage a précisé que les deux options répondaient de la même façon à l'objectif d'augmentation de la capacité et avaient également des performances similaires en termes de désaturation et de temps de parcours.

D'un point de vue fonctionnel, elles reposent sur un même principe d'exploitation en « tubes séparés », c'est-à-dire en affectant à une voie ou un groupe de voies les trains de même origine ou destination de manière à limiter les conflits et à fluidifier l'exploitation.

En revanche, les options diffèrent sur d'autres points :

- Le scénario en souterrain offre plus de capacité en gare (68 % d'occupation moyenne des voies en gare pour l'option souterraine contre 78 % pour l'option de surface).
- Les deux voies supplémentaires pour le souterrain s'expliquent « pour des raisons de nécessité de croisement » (Yves Simond, SNCF Réseau; Grenoble, le 21 mai) et de souplesse d'exploitation « en cas d'incident » (Didier Llorens, SNCF Réseau; Vénissieux, le 11 juin).

Toutefois, du point de vue de l'exploitation, pour SNCF Réseau : « Le scénario de surface permet de mieux gérer les situations en mode dégradé (pour la maintenance ou les situations très perturbées), du fait de la connexion des voies nouvelles aux voies existantes au niveau de la gare de Lyon Part-Dieu.

Le scénario de surface permet l'accès à tous les sites de remisage ou centres de maintenance à proximité : Brotteaux, Guillotière, Vaise, Vénissieux. Dans le scénario souterrain, les circulations empruntant le tunnel ne peuvent accéder qu'au site de Vénissieux. » (Réponse SNCF Réseau à François Lemaire, Question Q1)

À plusieurs reprises, il a été évoqué que pour l'usager, compte tenu de la profondeur des quais de la gare souterraine, il serait parfois difficile d'assurer les correspondances entre trains, notamment TER, dans de bonnes conditions (par exemple : Béatrice Vessiller; Villeurbanne, le 18 juin; Mathieu Pierre, Avis A24; Contribution C92, Groupe des élu-e-s EÉLV de la Métropole de Lyon; et C39, M. Lacroix, membre du collectif Part-Dieu).

Des élus stéphanois, sans se prononcer sur telle ou telle option, craignent aussi « une mise à distance des correspondances » et souhaitent que soient précisés « les distances et temps de parcours reliant la gare souterraine à la gare de surface et au métro B. » (Cahier d'acteur n°5, Syndicat mixte du SCoT du Sud-Loire; Jean-Pierre Berger, Syndicat mixte du SCoT Sud-Loire; Saint-Étienne, le 12 juin)



Le temps d'accès plus long des voyageurs à la gare souterraine constitue d'ailleurs l'un des deux facteurs principaux d'explication de la valeur négative de l'option souterraine sur le plan socio-économique (DMO page 106 ; Didier Llorens, SNCF Réseau ; Villeurbanne, le 18 juin).

D'autres questions ont été posées sur les possibilités d'évolution ultérieure en cas de nouvelle saturation. En réponse, le maître d'ouvrage a confirmé que les deux options sont aujourd'hui exclusives l'une de l'autre.

« La réalisation de deux voies supplémentaires en surface en gare de La Part-Dieu (qui porterait le nombre de voies à 14) ne permettrait plus de réaliser une gare en tranchée couverte telle qu'elle est proposée dans le dossier du débat.

À l'inverse, si l'option souterraine était réalisée, il pourrait être envisagé de réaliser deux voies supplémentaires en surface au-dessus des voies souterraines.

Et si malgré ces deux voies supplémentaires, un agrandissement de la gare de Lyon Part-Dieu s'avérait inévitable, un passage à 16 voies serait encore possible au prix de la suppression des quais de services mais avec une période de travaux potentiellement longue et difficile. » (Réponse SNCF Réseau à Pascal Guillaume, Question Q55)

Enfin, une éventuelle ouverture de la gare de Saint-Clair ayant été évoquée en réunion, SNCF Réseau a indiqué que, même si la question n'était pas aujourd'hui d'actualité, il serait difficile d'ouvrir cette gare, située après l'entrée envisagée dans le tunnel rejoignant Part-Dieu (Didier Llorens, SNCF Réseau ; Villeurbanne, le 21 juin).

Des enjeux environnementaux

SNCF Réseau résume les enjeux environnementaux de ces deux options en quelques phrases :

« Pour l'option souterraine, le principal enjeu environnemental, c'est la préservation de la nappe souterraine [alluviale], et la gestion des déblais. Pour l'option aérienne [de surface], c'est l'insertion urbaine qui va être primordiale, et la préservation de la qualité de vie des riverains. » (Didier Llorens, SNCF Réseau ; Lyon, le 6 juin)

Les collectivités concernées s'expriment d'une voix quasi unanime en faveur du souterrain en avançant que cette solution minimiserait l'impact sur les riverains, au regard des nuisances sonores et des vibrations.

Certaines craignent par ailleurs « l'impact d'une traversée du Rhône par un nouvel ouvrage ferroviaire aérien, empiétant largement sur le plan d'eau et le site naturel urbain de la Feyssine, le plus remarquable de Villeurbanne et l'une des pièces majeures du patrimoine paysager de la métropole. » (Contribution C14, Ville de Villeurbanne)

La réalisation de l'option surface supprimerait les arbres les plus anciens et ferait passer les trains au niveau des premiers et deuxième étages des immeubles du boulevard de Stalingrad alors que beaucoup viennent d'être reconstruits (Jean-Paul Bret, maire de Villeurbanne ; Villeurbanne, le 18 juin).

Leur position peut être résumée par une phrase de la lettre d'envoi de la délibération de la Ville de Lyon : « Le scénario souterrain est le seul à même de répondre aux enjeux d'intégration urbaine, de lutte contre les nuisances sonores et de protection des riverains. » (Contribution C15, Ville de Lyon)

A contrario, les opposants à l'option souterraine, comme les associations Déplacements citoyens, DARLY, FNAUT ou FNE lors de réunions publiques ou par le biais de cahiers d'acteurs, mettent en avant les risques de perturbation, voire de dégradation de la nappe phréatique susceptible d'affecter la ressource en eau potable, et les risques de déstabilisation des sols qui pourraient entraîner des effondrements en surface. Ces éléments sont également souvent repris dans des écrits (par exemple : Cahier d'acteur n° 19, Comité d'intérêt local Villette – Paul-Bert) ou en réunions publiques (notamment Pierre Hémon, conseiller métropolitain, et Bernard Pichon, CIL Villette – Paul-Bert ; Lyon, le 6 juin ; Béatrice Vessiller, vice-présidente de la Métropole de Lyon ; Villeurbanne, le 18 juin).



Un train de fret et un TER dans la tranchée de la Guillotière

Le maître d'ouvrage a apporté quelques éléments de réponse en indiquant que les études menées montraient la compatibilité de leur projet avec la préservation de la nappe alluviale, les impacts les plus forts se situant aux niveaux des amorces de tunnel et de la gare réalisée en tranchées couvertes. Les changements de niveaux provoqués par les mesures visant à assurer l'étanchéité de ces ouvrages seraient de l'ordre de 50 centimètres à un mètre ; mais l'équilibre de la nappe pourrait être restauré au moyen de siphons.

Ces éléments n'ont pas infléchi pour autant les positions exprimées.

En réponse à une question lors de la réunion publique de Lyon le 6 juin, SNCF Réseau a confirmé l'importance de la masse des terres excavées dans l'option souterraine (3 millions de m³), mais a indiqué que s'agissant d'alluvions non assimilables à des déchets, ils pourraient éventuellement servir de matériaux de construction ou permettre de reboucher d'anciennes carrières.

Quelques partisans de l'option souterraine avaient aussi exposé l'argument de réduction des risques liés aux transports de matières dangereuses, risques souvent associés aux nuisances sonores et entraînés par la circulation du fret (par exemple, Stéphane Boissel, Avis A37 ; Philippe Cochet, maire de Caluire-et-Cuire ; Villeurbanne, le 18 juin). Il leur a été répondu par un intervenant que, « si la solution en souterrain est réalisée, les trains de fret continueront à passer par les voies aériennes. Les fameuses bombes roulantes [...] continueront à passer. » (Joël Dubos, DARLY ; Villeurbanne le 18 juin)

Ce point a d'ailleurs été confirmé par SNCF Réseau lors de cette réunion, l'importance des pentes ne permettant pas de faire passer les trains de fret dans le tunnel, ce qui les maintiendrait sur les voies de surface.

De l'insertion urbaine

Les aménagements du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais, quelle que soit l'option, devant être menés dans un quartier en plein réaménagement, leurs incidences sur ce quartier ont donc suscité des interrogations.

À un intervenant s'interrogeant sur l'impact du projet sur un parking silo en cours de construction par Eiffage, « deux nouveaux quais en surface impliqueraient de démolir le parking loueurs en cours de construction à la Part Dieu. C'est ballot. » (Didier Pouzet, Avis A46), ou à certaines associations qui demandaient en conséquence la suspension de ces travaux de construction avant toute décision du maître d'ouvrage (Cahier d'acteur n° 26, Déplacements citoyens ; Contribution C88, Collectif Part-Dieu), il a été précisé que ce parking silo avait été conçu de manière à pouvoir être démonté et qu'il n'avait qu'un caractère temporaire.

Aucune des deux options n'apparaît pénalisante pour la restructuration en cours du quartier de La Part-Dieu. Par ailleurs le directeur général de la SPL Lyon Part-Dieu, aménageur public du quartier de La Part-Dieu, évoquant notamment les emprises foncières a indiqué que « techniquement, le projet tel qu'il est mené aujourd'hui au sein du quartier de La Part-Dieu est compatible avec les deux scénarios. » (Ludovic Boyron, SPL Lyon Part-Dieu ; Lyon, le 6 juin)

En matière d'insertion urbaine, la position des communes concernées (Lyon, Villeurbanne, Caluire-et-Cuire) est sans équivoque, position partagée par le Syndicat d'étude et de programmation de l'agglomération lyonnaise (Cahier d'acteur n° 13, Sepal).

Leurs maires et certains autres élus pensent « qu'on prend une vraie responsabilité d'erreur urbaine pour l'avenir avec le scénario aérien » (Jean-Paul Bret, maire de Villeurbanne ; Villeurbanne, le 18 juin), et « qu'il serait anachronique de construire des voies en surface sachant que nous sommes en train de déclasser l'autoroute à Confluence et que l'on crée de nouvelles infrastructures dans la ville. [...] Si on construit des voies en surface les infrastructures vont encore gagner sur la ville. » (Pierre Bérat, conseiller régional ; Villeurbanne, le 18 juin)

Certains bâtiments très proches, dont une clinique, seraient susceptibles d'être impactés dans le cas de la mise en œuvre de l'option en surface. Enfin, cette solution risquerait de pénaliser davantage un espace urbain pouvant se prêter à des opérations de renouvellement tertiaire qualitatif et de densification du bâti (Contribution C14, Ville de Villeurbanne).

Ces communes sont rejointes par plusieurs comités d'intérêt local (Contributions C71, Voltaire Part-Dieu ; C51, Sud Presqu'île-Confluence) ainsi que par la Fédération des promoteurs immobiliers de la région lyonnaise et la FNAIM Entreprises du Rhône (Contribution C61) qui ont publié des contributions, ainsi que par des particuliers s'exprimant surtout par des avis sur le site.

« La réalisation en surface n'est acceptable que si un aménagement paysager et environnemental de très grande qualité est réalisé avec des protections contre le bruit. Il est important de protéger les habitants et le parc de la Tête d'Or qui sont au bord de cette voie. » (Réponse au questionnaire numérique)

Les arguments, lorsqu'ils sont explicités pour réfuter l'option surface, visent surtout le confort des riverains et l'insertion de voies supplémentaires dans la ville même.

La position de la Métropole de Lyon est plus ouverte. Certains élus métropolitains ont marqué le 6 juin 2019, en réunion publique à Lyon, leurs différences d'appréciation, cela d'autant plus que la Métropole n'avait pas encore pris position dans le cadre du débat. En dépit des impacts significatifs d'un tel projet en milieu densément urbanisé, cette collectivité soutient l'ensemble de l'aménagement : « La Métropole de Lyon souhaite cependant que le scénario souterrain soit privilégié car il présente l'avantage de limiter l'emprise en surface et les nuisances sonores pour les riverains, qui, faut-il le rappeler, n'en seront pas les bénéficiaires. ». Elle précise que si le scénario en surface était retenu, il devrait « faire l'objet d'un travail approfondi en termes d'insertion urbaine, [...] et s'accompagner d'une étude d'opportunité et de faisabilité sur l'ouverture d'une ou plusieurs nouvelles haltes ferroviaires permettant de multiplier les connexions possibles avec le réseau urbain. » (Cahier d'acteur n° 11, Métropole de Lyon)



Intervention d'un citoyen sur l'insertion urbaine ; Villeurbanne, 18 juin 2019



Intervention de Bernard Girard, D'ARLY, sur l'insertion urbaine ; Lyon, 6 juin 2019

Les tenants de l'option surface répondent aux arguments invoqués par leurs opposants que l'existence des voies ferrées actuelles et la présence des boulevards de Stalingrad et des Tchécoslovaques, envahis par les automobiles, perdureraient avec la mise en œuvre du scénario souterrain, avec ses nuisances et ses contraintes.

De ce fait, la réduction des nuisances sonores liée à l'option souterraine serait illusoire compte tenu du maintien, voire de la densification des circulations routières et ferroviaires, de même que l'amélioration du paysage urbain.

Cette position peut être résumée par le titre de l'avis (Frédéric Rollet, Avis A139) : « *Enterrer les voies c'est "enterrer" la résolution des problèmes actuels.* »

La réalisation de deux voies supplémentaires n'entraînerait, selon eux, qu'une destruction très limitée d'immeubles, les habitants riverains ne seraient pas directement les plus touchés, puisque seraient essentiellement concernés des bureaux et une clinique.

Plusieurs intervenants imaginent que « *la solution aérienne sur le boulevard de Stalingrad et le boulevard des Tchécoslovaques est l'opportunité de requalifier ces boulevards, aujourd'hui voies routières défavorables à la vie locale et aux modes actifs.* » (Contribution C92, Groupe des élu-e-s EÉLV de la Métropole de Lyon)

Aussi, selon ces participants, confortés par des avis sur le site du débat ou les réseaux sociaux, la solution souterraine ne permettrait pas de réduire les nuisances actuelles, alors que l'économie réalisée en passant en surface permettrait même de financer l'intégration de l'infrastructure ferroviaire aux boulevards, en procédant à des opérations de requalification urbaine à l'occasion de la réalisation de ce projet.

« *Qu'il s'agisse du métro newyorkais ou du S-Bahn berlinois, cette stratification verticale de voies de circulation donne de la densité à la matière urbaine et un peu de poésie à la ville.* » (Commentaire de Calixte Dufourt à l'avis de Mathieu Pierre, Avis A24)

Du coût et du financement

De manière générale les tenants de l'option en surface considèrent que l'option en souterrain est beaucoup trop coûteuse, le terme « surcoût » étant souvent utilisé. C'est ainsi, par exemple, que le

CESER Auvergne-Rhône-Alpes écarte « *l'option souterraine ne permettant aucun gain de capacité malgré un surcoût d'1,5 milliard d'euros.* » (Cahier d'acteur n° 20)

C'est aussi l'opinion de D'ARLY qui estime que « *les coûts d'investissements exorbitants mais aussi d'exploitation et de maintenance [de la solution souterraine] ne se justifient par aucun avantage déterminant par rapport à la solution aérienne et de répartition des flux entre les gares* » (Cahier d'acteur n° 16), ou de la FNAUT qui indique que « *le surcoût non négligeable ne pourra se justifier que par des avantages suffisamment déterminants.* » (Cahier d'acteur n° 6)

D'autres jugent plus judicieux d'utiliser le « surcoût » libéré par l'option en surface soit pour financer des aménagements qualitatifs sur les boulevards concernés, « *et l'on aura dépensé tellement d'argent dans la version souterraine qu'on risque de ne pas en avoir assez pour prendre des mesures en surface du style mur antibruit, couverture partielle au niveau de la tranchée [...]* » (Bernard Girard, D'ARLY ; Lyon, le 6 juin), soit pour engager d'autres projets.

Certains évoquent également les aléas susceptibles d'être davantage rencontrés tant en raison de la nature des sols et de travaux dans la nappe sous-fluviale pour l'option souterraine, que pour ceux liés à la réalisation des ouvrages pour l'option en surface risquant d'entraîner des dérapages financiers et de délais importants (Bernard Girard, D'ARLY ; Villeurbanne, le 18 juin ; Michel Le Faou, vice-président de la Métropole de Lyon ; Lyon, le 6 juin).

La clé de financement de ce surcoût inquiète d'ailleurs certains élus qui se demandent s'il ne risque pas d'être exclusivement à la charge de la Métropole et de la Ville de Lyon (Christophe Geourjon, conseiller métropolitain ; Lyon, le 6 juin).

Ce point avait d'ailleurs été évoqué par le Conseil d'orientation des infrastructures dans son rapport de février 2018 : « *À ce propos, certains membres du Conseil se sont interrogés sur la prise en charge du surcoût de la solution en gare souterraine [...]. Si cette solution devait être retenue, dès lors qu'elle ne trouverait sa justification qu'en lien avec des opérations d'urbanisation, elle n'aurait pas vocation à être financée par le contribuable national.* » (Extrait p.77, Rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, *Mobilités du quotidien : Répondre aux urgences et préparer l'avenir*, sous la présidence de Philippe Duron, 30 janvier 2018)

Lors des réunions publiques dans les trois grandes métropoles régionales, les intervenants, en particulier les responsables de ces collectivités, n'ont pas explicitement pris parti pour l'une ou l'autre des options.

Néanmoins, ils craignent « *le risque de délai supplémentaire* » (Jean-Claude Guillon, CCI du Puy-de-Dôme ; Clermont-Ferrand, le 19 juin), et demandent « *que soient dissociées la problématique urbaine de La Part-Dieu et la mise à niveau urgente de la liaison Lyon — Grenoble, et notamment son renforcement capacitaire.* » (Jean-Claude Peyrin, vice-président du Conseil départemental de l'Isère ; Grenoble, le 21 mai)

Pour ces trois métropoles régionales, notamment eu égard au surcoût de l'option souterraine, on estime surtout indispensable « *que soient privilégiés les investissements en faveur de la connectivité des métropoles [...] en considérant que la problématique d'urbanisme de Part-Dieu devrait se traiter autrement que par les financements dédiés à la modernisation ferroviaire.* » (Jean-Claude Peyrin, vice-président du Conseil départemental de l'Isère ; Grenoble, le 21 mai ; soutenu par Jean-Pierre Berger, vice-président du SCot Sud-Loire ; Saint-Étienne, le 12 juin ; Jean-Pierre Brenas, conseiller régional ; Clermont-Ferrand, le 19 juin)

On peut d'ailleurs noter que cette préoccupation n'est pas propre aux élus de territoires éloignés de Lyon puisqu'un député du Rhône, certes directement concerné par la section Saint-Fons – Grenay, partage le même souci d'affectation budgétaire (Contribution C8, Yves Blein, député du Rhône).

D'autres propositions

L'Union des comités d'intérêts locaux de la Métropole de Lyon (UCIL) ne retient aucune des options mais constate que les besoins en circulations sont plus importants au sud qu'au nord et que des possibilités de reclassement existent au nord mais pas au sud.

Pour l'UCIL (Contribution C85), « *il convient donc d'étudier une situation non présentée dans le dossier consistant à :*

- « *banaliser* » les voies au nord de la gare pour permettre une circulation « *dans les deux sens* » sur chaque voie,
- *augmenter la capacité au sud par création d'une cinquième voie (qui a été réservée en partie),*
- *porter la capacité de la gare à 16 voies, tel que cela avait été envisagé à l'origine.* »

D'autres questions ont été posées permettant au maître d'ouvrage de s'exprimer sur diverses solutions imaginées par les participants.

À un internaute qui demandait s'il était possible de mettre en souterrain la totalité des voies aériennes actuelles au nord de La Part-Dieu, SNCF Réseau a répondu qu'enterrer toute la plateforme ferroviaire représenterait un coût de réalisation très important. De plus, il faudrait abaisser la gare et la plateforme ferroviaire au nord de celle-ci de plusieurs mètres, ce qui représenterait une forte contrainte technique, risquant en outre d'entraîner des perturbations très fortes de circulation des trains (Réponse SNCF Réseau à Michel Legrand, Question Q83).

L'élargissement paraissant compliqué sur le plan foncier, un participant a demandé si la solution de création de voies au-dessus des voies existantes avait été envisagée. Cette solution n'a pas été étudiée par le maître d'ouvrage car sa réalisation aurait entraîné trop de contraintes sur l'exploitation de cet axe majeur d'accès à la gare de Lyon Part-Dieu. Les « sauts de moutons » permettent certes de réduire les conflits de circulation, par des dépassements ou des croisements sans obliger l'arrêt de l'une des circulations, mais sur des tronçons très courts. Mettre en œuvre une telle solution sur plusieurs kilomètres entraînerait de très

nombreuses interruptions totales de la circulation ferroviaire pendant plusieurs jours, voire la fermeture temporaire de la circulation ferroviaire, ce qui n'est pas envisageable (Réponse SNCF Réseau à Bruno Vigier, Question Q62).

Si les arguments en faveur ou en défaveur de chacune des options ont pu s'exprimer, certains participants ont jugé ne pas disposer de suffisamment d'éléments d'éclairage pour prendre position.

Ils estiment qu'il est, à ce stade, difficile de se prononcer en faveur de l'une ou l'autre des options dans la mesure où le dossier du maître d'ouvrage comme les discussions nombreuses sur ce point lors du débat public laissent encore planer beaucoup d'incertitudes. Ces dernières sont parfois identifiées : « *Les 2 scénarii proposés au débat public devraient cependant présenter quelles missions de TER, de TGV voire de fret emprunteraient les nouveaux aménagements, car le dossier du débat public n'est pas explicite* » (Cahier d'acteur n° 5, Syndicat mixte du SCot Sud-Loire). Mais c'est aussi exprimé de façon plus générale, soit par une association grenobloise (François Lemaire, ADTC ; Grenoble, le 21 mai ; Cahier d'acteur n° 1, ADTC), soit par le Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes qui, en exposant les clés de réussite de ce projet, retient notamment celle-ci : « *À ce stade des analyses et procédures, compte tenu de l'importance de la différence des coûts des scénarii NFL long terme « surface » et « souterrain » à La Part-Dieu, [il convient d'] éclairer davantage leurs atouts et faiblesses, tentant de remédier au maximum à ces dernières.* » (Cahier d'acteur n° 29, Région Auvergne-Rhône-Alpes)



Intervention de Sandrine Runel, conseillère métropolitaine, sur l'insertion urbaine ; Lyon, 6 juin 2019

Un participant a aussi questionné le maître d'ouvrage sur l'opportunité de ne pas choisir entre les options mais de réaliser les deux afin de renforcer davantage les capacités du réseau. SNCF Réseau a répondu que, s'il fallait « *étudier une offre de services encore plus importante, les solutions [...] ne seraient vraisemblablement pas limitées à une nouvelle extension de la gare de La Part-Dieu [mais plutôt en] renforçant d'autres gares, qu'elles soient grandes comme Perrache ou St Saint-Exupéry, ou à caractère plus périurbain comme Jean Macé, Oullins, Vénissieux, Vaise...* » (Réponse SNCF Réseau à la Question Q26)

Enfin, les études complémentaires menées par le maître d'ouvrage à la demande de la ministre des Transports, qui lui ont permis d'apporter de nouveaux éclairages au cours du débat public, ont conduit certains à s'interroger sur l'opportunité même de construire ces voies entre Saint-Clair et Guillotière, au moins dans une première phase d'amélioration du nœud ferroviaire lyonnais, compte tenu des difficultés de réalisation de ce tronçon. C'est

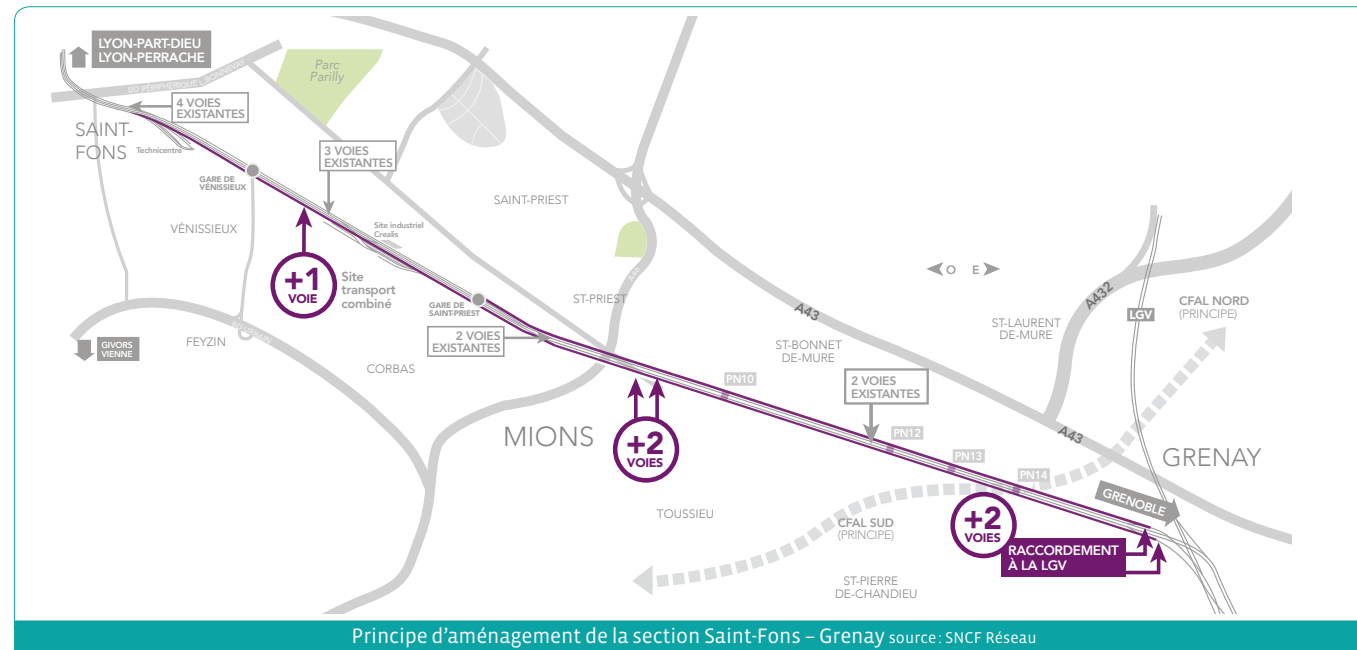
sans doute le souhait exprimé par les parlementaires de gauche de la Région lorsqu'ils évoquent une réflexion sur « *la manière d'atteindre les objectifs initiaux sans les travaux extrêmement lourds prévus dans ces deux scénarios* », en s'interrogeant en particulier sur le degré de précision du coût des expropriations pour l'option surface moins onéreuse (Cahier d'acteur n° 8, Parlementaires de gauche de la Région Auvergne-Rhône-Alpes).

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

L'insertion urbaine est au centre des controverses sur l'option en surface. Des exemples français ou étrangers ont été cités. Sans doute serait-il enrichissant de disposer de présentation de ces exemples.

Une approche originale, innovante, multi-disciplinaire (mobilisant architectes, urbanistes, ingénieurs, sociologues etc.) conduite par la collectivité avec les habitants apporterait probablement des solutions plus ambitieuses et plus qualitatives que le recours aux murs anti-bruit ou à l'isolation de façade abordés par le maître d'ouvrage.

6.2 Le tronçon Saint-Fons – Grenay et son insertion dans l'environnement



Un tronçon attendu

Les avis exprimés au cours du débat peuvent pratiquement être traduits dans cette citation :

« *Le débat public révèle un large consensus pour la mise à quatre voies de la section entre Saint-Fons et Grenay et des appréciations plus contrastées sur l'opportunité d'une réalisation de deux voies supplémentaires entre Saint-Clair et Guillotière.* » (Cahier d'acteur n° 11, Métropole de Lyon)

En effet, ce projet de mise à quatre voies, dont certains rappellent qu'il constituait déjà une priorité affichée dans le rapport de

Marie-Line Meaux précédemment cité, est réclamé et repris par des associations, acteurs socio-économiques ou élus, le cas échéant complété par quelques aménagements ponctuels.

À titre d'exemple, parmi les contributions :

La FNAUT affirme que « *le premier engagement doit concerner la mise à 4 voies du tronçon St-Fons – Grenay avec la réalisation connexe du CFAL Nord (et amélioration du raccordement de St-Fons).* » (Cahier d'acteur n° 6)

Le Syndicat mixte du SCoT Sud-Loire relève « *l'évidente nécessité d'améliorer le « raccordement de St-Fons* » (Sibelin

/ Vénissieux), en cohérence avec l'incontournable passage à 4 voies de la section St-Fons – Grenay. » (Cahier d'acteur n° 5)

Le CESER préconise « *L'amélioration de la voie existante St-Fons – Grenay, avec la construction d'un pont au nord de Givors de façon à améliorer la desserte de Saint-Étienne et de la Haute-Loire.* » (Cahier d'acteur n° 20)

Enfin, ce tronçon permet le développement des dessertes locales :

« *La gare de Vénissieux est le troisième pôle multimodal de l'agglomération. [...] Nous souhaitons son développement pour répondre aux enjeux de mobilité et environnementaux, ce qui permettra de conforter Vénissieux comme la porte Sud de l'agglomération.* » (Michèle Picard, maire de Vénissieux ; Vénissieux, le 11 juin)

« *Quand on a la chance, à Saint-Priest ou à Vénissieux, de bénéficier d'une gare, il faut s'en servir au maximum.* » (Gilles Gascon, maire de Saint-Priest ; Vénissieux, le 11 juin)

Ces positions sont également réaffirmées lors des réunions publiques.

Les éclairages apportés par SNCF Réseau pour la desserte de Saint-Exupéry ont même conduit certains à considérer que la réalisation de ce tronçon pouvait ou devait être prioritaire en raison de son appréciation consensuelle, notamment au regard des fonctionnalités apportées, ainsi que de l'absence de difficultés soulevées lors du débat, à la différence du secteur au nord de La Part-Dieu.

« *Quel est le projet en priorité n° 1 parmi les différentes phases évoquées ? Le doublement de la section St-Fons – Grenay me paraît essentiel et prioritaire (passage des TER Grenoble, TER Chambéry et TGV).* » (Rémy Jacquemot, Avis A72)

Par ailleurs, les deux scénarios étudiés par SNCF Réseau, pour une première étape de réalisation des grands projets, ont en commun la réalisation du tronçon Saint-Fons – Grenay. Certains considéreraient comme inconcevable que cette section ne soit pas réalisée à terme rapproché.

« *Combiné avec le passage à 4 voies sur Saint-Fons – Grenay dont les terrains appartiennent déjà à l'État et qui sont dans les cartons depuis longtemps, on ne comprend pas qu'il faille quinze ans comme annoncé lors de la réunion de Vénissieux du 11 juin pour améliorer grandement la circulation en sortant le fret de La Part-Dieu et en libérant des sillons pour les trains venant du sud, obligés de remonter jusqu'à Guillotière.* » (Contribution C24, Collectif d'associations de l'Est lyonnais)

« *Il est possible de renforcer très significativement les fréquences de l'axe Lyon-Grenoble (via Bourgoin-Jallieu, mais aussi Saint-Priest et Vénissieux sur le territoire métropolitain) en programmant dès maintenant le doublement des voies de la section Saint-Fons – Grenay, sans attendre la désaturation du NFL.* » (Cahier d'acteur n° 15, Groupe UDI et apparentés Métropole de Lyon)

Sous quelles conditions ?

Le principe même de la mise à quatre voies étant consensuel, les débats ont principalement porté sur les impacts de la réalisation des ouvrages. Cela a en particulier visé les nuisances sonores et le transport de matières dangereuses liés aux trafics de fret de transit.

Concernant les nuisances, la protection acoustique des riverains paraissait décrite de façon trop sommaire dans le dossier présenté par le maître d'ouvrage. Sa réponse exprimant que ce point serait précisé dans le cadre de la concertation future avec les collectivités et les riverains, puisque le projet n'en était qu'au stade de l'opportunité, ne paraît pas avoir rassuré le public concerné, d'autant plus que le projet d'avoir plus de trains ne semblera pas bénéficier aux personnes impactées (Marc Rougier ; Vénissieux, le 11 juin).

Le maître d'ouvrage indique aussi « *qu'il existe également du fret local pour la desserte d'un certain nombre de plateformes majeures, par exemple celle de Saint-Priest.* » (Didier Llorens, SNCF Réseau ; Villeurbanne, le 18 juin). Il n'en demeure pas moins que le reproche des habitants et des associations du secteur à SNCF Réseau réside dans le fret de transit, en lui indiquant que « *sur cette ligne Saint-Fons – Vénissieux, vous allez faire passer, surtout la nuit, des trains qui sont bruyants. Ils créent beaucoup plus de nuisances que les TER et les TGV.* » (Roger Rivat, Halte au bruit et à la vitesse ; Vénissieux, le 11 juin)



Intervention de Roger Rivat, Halte au bruit et à la vitesse, sur l'insertion du projet ; Vénissieux, 11 juin 2019

Certains craignent que l'effort de réduction des nuisances porte surtout sur la zone urbaine dense, caractéristique du tronçon Saint-Clair – Guillotière. Ils affirment donc que « *cette exigence de respect de l'environnement immédiat devrait être identique tout au long des travaux envisagés, quand bien même il s'agit dans la traversée de Vénissieux et de Saint-Priest de zones aujourd'hui moins peuplées mais qui correspondent aux secteurs de développement de l'agglomération.* » (Contribution C8, Yves Blein, député du Rhône)

La commune de Vénissieux s'est également exprimée par une contribution sous forme de délibération du Conseil municipal et par une intervention du maire en réunion publique dans lesquelles

sont pressenties des acquisitions/démolitions en nombre très limité, ainsi que surtout des nuisances (sonores vibratoires et visuelles) non négligeables pour les riverains. Aussi, *« la Ville défend la nécessaire protection réelle et efficace des riverains des lignes ferroviaires contre les nuisances et les risques technologiques du fret ferroviaire »* (Contribution C21, Ville de Vénissieux). Le dossier fait état d'une soixantaine de logements concernés à l'est de la gare de triage de Vénissieux et un peu plus d'une dizaine sur deux autres communes. Pour éviter la circulation de fret sur la ligne historique et en améliorer la fluidité, la commune souhaite que le CFAL soit réalisé dans son ensemble et que le raccordement de Saint-Fons au nœud ferroviaire lyonnais soit prévu.



À proximité d'Heyrieux, sur la section Saint-Fons – Grenay

Outre les protections à la source (écrans anti-bruit) et l'isolation de façade, SNCF Réseau pense qu'à long terme il sera mis en œuvre *« des solutions innovantes. Il existe déjà des absorbeurs sur rail qui peuvent légèrement diminuer les nuisances acoustiques. [...] On pourrait par exemple couvrir une partie des voies ferrées dans les secteurs les plus urbanisées. Il faudra réfléchir à l'insertion optimale de ce projet en milieu urbain dense. »* (Didier Llorens, SNCF Réseau; Vénissieux, le 11 juin)

Les réponses aux questions portant sur les nuisances sonores et leur réduction posées sur le site ont été plus techniques.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Les enjeux environnementaux identifiés sur le secteur concerné ainsi que les impacts potentiels du projet et la manière d'y remédier n'ont pas été soulevés par les intervenants au débat public.

Ils concernent essentiellement les eaux souterraines et la protection de captage, la préservation de la biodiversité, pour laquelle deux corridors écologiques sont identifiés dans le Schéma régional de cohérence écologique, et enfin les risques technologiques dont la prise en compte dans le cadre du projet constitue une difficulté majeure, voire pourraient être de nature à s'opposer au projet tel que décrit aujourd'hui.

Ils constitueront un point particulièrement sensible pour la poursuite du projet et nécessiteront sans nul doute des études d'approfondissement, y compris sur le plan juridique.

Elles concernent notamment : l'opportunité jugée toute relative d'installer des murs anti-bruit en ville compte tenu notamment des difficultés d'installation, d'un rapport coût-efficacité parfois faible et du caractère inefficace pour les immeubles élevés, et l'amélioration des systèmes de freinage pour réduire les nuisances sonores sur les trains de fret.

Sur le point du raccordement de Saint-Fons au nœud ferroviaire lyonnais évoqué par madame le maire de Vénissieux, point par ailleurs repris fréquemment et notamment par l'association Déplacements citoyens et la FNAUT, SNCF Réseau répond positivement en indiquant qu'au titre des aménagements complémentaires le maître d'ouvrage a *« besoin de banaliser ce raccordement de Saint-Fons. Il doit permettre de faire circuler les trains dans les deux sens [est et sud]. »* (Yves Simond, SNCF Réseau; Vénissieux, le 11 juin)

Le transport de matières dangereuses constitue la seconde source d'inquiétude dans ce secteur. Le maire de Saint-Priest estime que les élus doivent se montrer *« extrêmement vigilants sur la sécurité du transport de fret. »* (Gilles Gascon, maire de Saint-Priest; Vénissieux, le 11 juin)

La Chambre d'agriculture du Rhône partage également cette inquiétude. Le fret qui doit passer par le CFAL Nord *« circulera ensuite sur la quatre-voies aménagée entre Saint-Fons et Grenay pour rejoindre la gare de triage de Sibelin. [...] On va envoyer des bombes dans Saint-Priest, Saint-Fons et Vénissieux, les mêmes qui passaient par La Part-Dieu. »* (Stéphane Peillet, Chambre d'agriculture du Rhône; Villeurbanne, le 18 juin)

Ces inquiétudes sont d'autant plus vives que *« si le passage à 4 voies de la ligne St-Fons-Grenay va sans nul doute offrir un cadencement plus important pour les usagers de la gare de Saint-Priest [...] nous sommes très inquiets sur l'utilisation de cet axe renforcé pour le passage du fret ferroviaire. Le CFAL, jamais programmé pour sa partie sud, n'a de contournement que le nom puisque sa partie sud passera, en l'absence de réalisation du CFAL Sud, au cœur de Saint-Priest. »* (Contribution C59, Perspective)

7 Un projet, des alternatives ?

La richesse des échanges tant sur les réseaux sociaux, que sur le site du débat ou lors des réunions publiques a conduit à aborder de nombreux sujets, portant à la fois sur la situation actuelle, le court, le moyen et le long terme.

D'où la difficulté de distinguer ce qui peut relever d'améliorations à court ou moyen terme, des véritables alternatives permettant d'atteindre les objectifs affichés.

Cette confusion a été entretenue involontairement par le maître d'ouvrage lui-même qui avance des solutions permettant de « tenir le coup » jusqu'à la réalisation du projet de Nœud Ferroviaire Lyonnais et des autres grands projets (supposant donc *a priori* que les aménagements à long terme sont nécessaires et que les solutions alternatives évoquées ne sont pas suffisantes pour faire face aux besoins à long terme).

7.1 Les améliorations techniques

L'ERTMS

La mise en œuvre du nouveau système européen de signalisation désigné sous le vocable *« European rail traffic management system »* (ERTMS) a fait l'objet d'une étude complémentaire présentée en cours de débat.

En substituant à la signalisation latérale existante une signalisation embarquée permettant de réduire en toute sécurité l'espacement entre les trains, ce nouveau système permet sur la ligne TGV entre Paris et Lyon un gain de l'ordre de 20 % (16 trains à l'heure et par sens au lieu de 13).

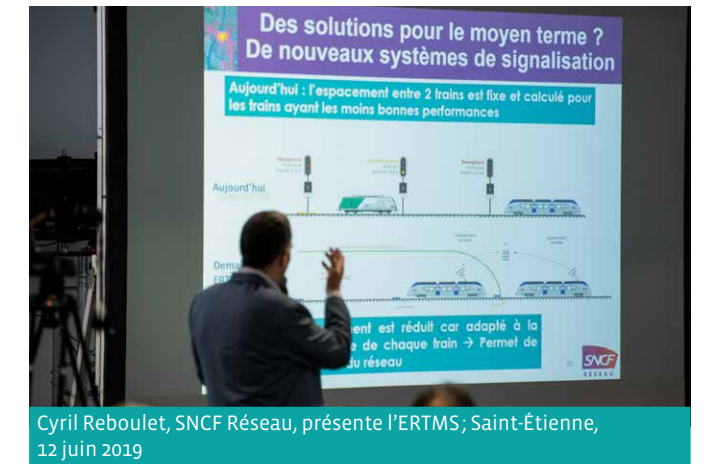
Mis en œuvre sur les grandes lignes d'ici à 2025, il pourrait être étendu au nœud ferroviaire permettant de tirer un meilleur parti du réseau dès lors que les TER en seraient équipés.

Au doute exprimé par certains sur la capacité à mettre en place ce dispositif : *« Vous nous vendez encore du rêve, parce que vous ne nous expliquez pas comment cela fonctionne entre un train de fret et un TER [...] je doute que les propriétaires de trains de fret investissent obligatoirement sur ce genre de système »* (Carine Couturier, maire adjointe de Dagneux; Ambérieu-en-Bugey, le 13 juin), SNCF a répondu en précisant que l'ensemble des trains doit être équipé mais que l'Union européenne a pris des mesures incitatives et coercitives pour les trains de fret appelés à circuler sur le réseau européen.

Toutefois cet équipement des trains régionaux nécessite un investissement conséquent (un million d'euros par train aujourd'hui pour 300 trains) et si un représentant de la Région a fait part de l'intérêt d'un tel dispositif, il a précisé :

« Aujourd'hui, nous n'avons pas de trains voyageurs qui ont cette capacité. Cela veut dire que si demain nous devons le mettre, nous y sommes plutôt favorables si cela améliore la cadence, mais là encore ce sera un investissement, donc il faudra faire des choix financiers. »

(Alexandre Nanchi, conseiller régional; Ambérieu-en-Bugey, le 13 juin)



Cyril Reboulet, SNCF Réseau, présente l'ERTMS; Saint-Étienne, 12 juin 2019

« 2 Trains sur une même voie » (2TMV)

Évoquée par quelques intervenants, cette solution, consistant à admettre deux rames de provenances différentes à stationner sur une même voie, a été étudiée par SNCF Réseau mais jugée peu efficace (possibilité limitée à un cas) et présentant des contraintes fortes pour la signalisation et peu compatible avec la diamétralisation des lignes (c'est-à-dire le fait qu'une ligne ait son origine et son arrivée de part et d'autre de la gare centre qui n'est que traversée mais ne constitue pas un terminus. Cette configuration est déjà adoptée pour la ligne Ambérieu-en-Bugey – Saint-Étienne par exemple).

Cette solution, même si elle ne permet pas la désaturation du nœud, n'en apparaît pas moins comme une amélioration notable aux yeux de SNCF Mobilités :

« Pour augmenter cette capacité, il faudrait à moyen terme [...] développer la réception simultanée de 2 trains sur le même quai. [...] Le recours au système 2TMV sur Lyon Part-Dieu permettrait de repenser la desserte différemment, en augmentant le nombre de trains [...] » (Contribution C35, SNCF Mobilités – TER Auvergne-Rhône-Alpes)

À noter que dans cette même contribution, SNCF Mobilités – TER Auvergne-Rhône-Alpes évoque comme amélioration la banalisation des voies entre La Part-Dieu et Saint-Clair (banalisation des voies signifiant qu'une voie peut être empruntée dans les deux sens), rejoignant par là même certaines propositions faites par le public.

« Ainsi, avec la banalisation des voies, il serait possible d'exploiter 3 voies dans un sens lorsque la gare de Lyon Part-Dieu se remplit le matin (en conservant donc une voie dans l'autre sens pour les départs) ou se vide le soir (en conservant donc une voie pour les arrivées). » (Contribution C35, SNCF Mobilités – TER Auvergne-Rhône-Alpes)

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Si ces différentes solutions (mise en place de l'ERTMS, possibilité de banalisation de voies ou d'accueil de deux trains sur une même voie) ont été évoquées en cours de débat, l'identification de sections où cela serait faisable, les conditions et les apports de leur mise en œuvre conjointe, le gain espéré en matière d'exploitation du réseau, n'ont pas été explorés.

La même demande a également été formulée par l'UCIL de la Métropole de Lyon (Contribution C85).

Les circulations techniques

La part importante des circulations techniques (circulations de trains sans voyageurs) dans l'occupation des sillons (16 % des trafics) a suscité quelques interrogations quant à sa possible réduction afin de libérer des sillons.

« Y a-t-il eu une étude afin d'envisager de déplacer les dépôts, garages des trains, de manière judicieuse pour permettre d'injecter les trains au sein même de chaque ligne et non à l'intérieur même du nœud lyonnais ? » (Frédéric Denoly; Lyon, le 11 avril)

Le maître d'ouvrage a justifié ce chiffre par le nombre et la dispersion, liés au caractère traversant des gares terminus comme La Part-Dieu, des centres de maintenance, de garage et de remisage, de nettoyage. Il a également fait état des difficultés que rencontrerait le regroupement de plusieurs centres ou leur déplacement, et la complexité du sujet liée au mode d'exploitation, occultant le débat qui aurait pu s'ouvrir sur ce point.

Dans le cadre de l'atelier de prospective (Villeurbanne, le 26 juin), les perspectives liées aux trains autonomes et à la téléconduite ont pu faire apparaître des améliorations. Questionnée sur le fait de savoir si cela permettrait de réduire le pourcentage de circulations techniques, la SNCF a répondu :

« Non. Pas de [le] réduire mais d'augmenter l'efficacité et la fiabilité. [...] Éviter les temps parasites de transfert de personnel d'un point à un autre. » (Rémi Lagay, SNCF; Villeurbanne, le 26 juin)

Cependant, la question mérite d'être approfondie et est envisagée par SNCF Mobilités – TER Auvergne-Rhône-Alpes :

« Actuellement les opérations de maintenance sont concentrées à Lyon. Les repositionner dans de nouveaux sites de maintenance en bout de ligne (par exemple Saint-Étienne, Roanne, Bourg-en-Bresse, Ambérieu-en-Bugey, Valence...) libérerait de la capacité au sein du NFL en réduisant les mouvements de matériel à vide dans le NFL au profit des mouvements commerciaux TGV, TER et FRET. » (Contribution C35, SNCF Mobilités – TER Auvergne-Rhône-Alpes)

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Le pourcentage particulièrement élevé des circulations techniques dans le nœud (bien supérieur à celui des autres régions françaises) interroge nécessairement. Les justifications apportées n'excluent pas, bien au contraire, que des améliorations soient recherchées.

7.2 Une utilisation optimisée ou améliorée des infrastructures

Réutilisation de lignes existantes et maillage

Un grand nombre de propositions, émises par les différents intervenants en réunions publiques ou par le biais de contributions ou de cahiers d'acteurs portent, comme mentionné précédemment (voir p.49), sur la réouverture de lignes.

Ces solutions ne sont guère apparues comme une alternative aux aménagements à long terme du nœud mais plutôt comme des améliorations souhaitables et urgentes de la desserte au quotidien de certains territoires.

Ayant souvent fait sien le diagnostic des difficultés actuelles, le maître d'ouvrage, sans pouvoir apporter de réponses concrètes à ces demandes, en a pris acte, rappelant que le Plan de mobilisation apporterait une meilleure fiabilité et une plus grande robustesse



Anne-Sophie Marot, représentante de SNCF Mobilités - TER Auvergne-Rhône-Alpes lors des réunions publiques; Vienne, 14 mai 2019

mais que la saturation du nœud ne permettait pas de nouvelles dessertes et qu'il avait pris conscience de la nécessité d'agir sans attendre la réalisation du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais (réouverture, prolongation, adaptations mineures, virgules).

Toutes ces propositions pourraient apparaître comme une liste à la Prévert, cependant elles traduisent toutes un besoin non

satisfait et méritent, au-delà de l'écoute bienveillante manifestée par SNCF Réseau lors des réunions publiques, qu'il y soit apporté une réponse.

Certaines d'entre elles participeraient à un maillage attendu par de nombreux acteurs et à la remise en service de liaisons transversales évitant de passer par Lyon en irriguant des territoires peu desservis mais où le rabattement automobile vers les gares est fort.

La réouverture et l'électrification de la ligne Brignais – Givors, exploitée en tram-train, en continuité de la ligne Saint-Paul – Brignais, évoquée lors de différentes réunions publiques, et reprise dans la contribution de SNCF Mobilités – TER Auvergne-Rhône-Alpes en est un exemple significatif :

« Pour autant il existe des besoins de mobilités entre secteurs autour de Lyon sans avoir besoin de passer par Lyon [...]. Dans cette optique, la réouverture et électrification de la ligne Brignais – Givors permettrait de connecter en mode léger Tram-Train le secteur du Gier à l'Ouest lyonnais et donner ainsi accès à des liaisons nouvelles [...]. » (Contribution C35, SNCF Mobilités – TER Auvergne-Rhône-Alpes)

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

De multiples propositions d'amélioration de la desserte, de rétablissement ou de modernisation, de maillage de lignes, ont été faites. Certaines d'entre elles seraient peut-être susceptibles de contribuer à moyen terme à la désaturation du nœud, tout en apportant une meilleure desserte des territoires.

L'exaspération des usagers, habitants ou élus des territoires concernés, à l'encontre d'une dégradation des conditions de mobilité au quotidien et leurs demandes pressantes quant à des solutions à court ou moyen terme sans attendre la mise en œuvre du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais Long Terme ne saurait rester lettre morte.

L'identification, parmi les différentes propositions, d'opérations prioritaires susceptibles d'être mises en œuvre au-delà du plan de mobilisation en cours apparaît aux yeux de tous comme une nécessité.

La diamétralisation des lignes ou le RER à la Lyonnaise

Tout au long du débat sont apparues les notions de diamétralisation des lignes (rappel : la diamétralisation consistant à assurer une desserte entre deux points situés de part et d'autre de la gare centrale qui est traversante et non plus en terminus).

Certains ont d'ores et déjà un « plan » de ce RER à proposer, c'est le cas de Michel Martin, qui imagine un schéma en 7 lignes diamétralisées :

« La deuxième chose que je voulais souligner est l'intérêt de partir de ce qui est le plus utile, c'est-à-dire le RER lyonnais. Il faut mettre en place rapidement un schéma consensuel d'un RER lyonnais. Pratiquement sans investissement, il est possible de créer un RER avec 7 lignes qui utiliserait toutes les gares actuelles et toutes les infrastructures actuelles avec de légers compléments. » (Michel Martin; L'Isle d'Abeau, le 23 mai)



Christophe Geourjon, conseiller métropolitain, présente le projet de RER lyonnais défendu par l'UDI; Lyon, 6 juin 2019

L'UDI préfère faire référence à un REM (Réseau express métropolitain) « *qui aurait des branches tout autant à l'ouest et au nord, qu'à l'est et au sud* », certaines d'entre elles restant « *subordonnées à la désaturation de la gare Part-Dieu et du secteur de Saint-Clair, prévu dans le projet NFL* », et constitué en particulier d'un « *tronc commun allant de Gorge-de-Loup à Perrache par le biais du tunnel de Saint-Irénée qui serait doublé*. » (Cahier d'acteur n° 15, Groupe UDI et apparentés Métropole de Lyon)

De son côté, la CGT propose une nouvelle liaison et précise : « *cela requiert pour nous la création d'une liaison souterraine sous l'agglomération reliant le réseau de l'Ouest Lyonnais à la plaine de l'Est passant par quatre pôles majeurs qui seraient : Gorge-de-Loup, Lyon-Presqu'île, Lyon-Part-Dieu, Lyon-Saint-Exupéry*. » (Laurent Aubeleau, CGT Cheminot; Lyon, le 16 mai)

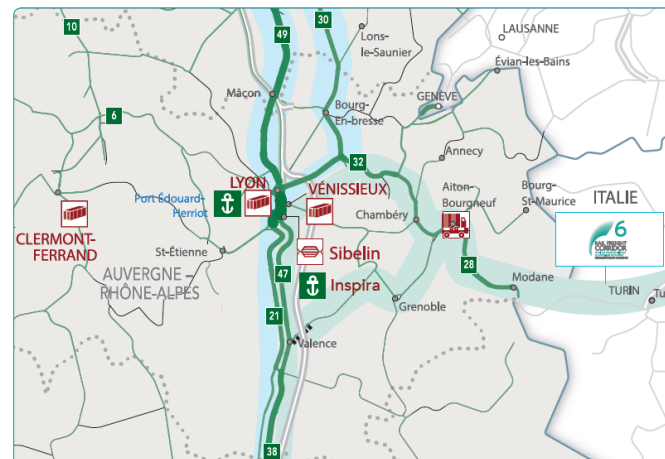
OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Les propositions de diamétralisation et de niveau de service associé, les conditions techniques et financières des compléments d'infrastructures qu'elles nécessitent pour pouvoir être mises en œuvre et leur capacité à se substituer aux aménagements prévus dans le projet du maître d'ouvrage, relèvent pour une large part de l'autorité organisatrice des transports. Seule une approche conjointe de cette autorité et du maître d'ouvrage serait de nature à en crédibiliser ou infirmer la faisabilité.

Le maître d'ouvrage a affiché tout au long du débat que les aménagements qu'il proposait dans son projet permettraient un cadencement au quart d'heure de nombreuses gares, élément constitutif d'un mode d'exploitation du type RER comme évoqué ci-dessus, étant entendu que la nature et la mise en œuvre de ce mode d'exploitation relèvent de l'autorité organisatrice.

En revanche aucun élément n'a été apporté en cours de débat pour déterminer si les propositions faites par les intervenants visées ci-avant étaient de nature à répondre aux besoins (et à quelles conditions) ou si au contraire elles ne sauraient constituer une alternative au projet.

7.3 Un transfert des circulations de fret sur d'autres itinéraires



Les axes de fret ferroviaire, nationaux et internationaux, et les plateformes logistiques de la région lyonnaise source : SNCF Réseau

Représentant 15 % du trafic dans le nœud ferroviaire, le transfert de tout ou partie de ces circulations sur un autre itinéraire constitue un enjeu important pour désaturer le nœud.

Comme cela a pu être évoqué précédemment, la nécessité d'un contournement fret de l'agglomération lyonnaise est unanimement partagée, même si les solutions pour y parvenir sont largement discutées, contestées, remises en cause.

Cependant, selon le maître d'ouvrage, une telle solution ne libérerait pas suffisamment de sillons pour faire face aux besoins futurs (d'autant qu'une partie du fret à usage local continuerait de passer par le centre de l'agglomération).

7.4 Une meilleure répartition des trafics entre les différentes gares de l'agglomération

Faisant le constat « *que seulement 12 % des usagers des TER, qui représentent 61 % des usagers de La Part-Dieu, prennent des correspondances. Les autres prennent des correspondances avec les transports urbains ou terminent leur trajet à pied* » (Joël Dubos, DARLY; Vénissieux, le 11 juin), de nombreux participants mettent l'accent sur l'intérêt de mieux répartir les trafics sur les différentes gares métropolitaines, d'en faire des points d'entrée dans la métropole sans nécessairement aller jusqu'à La Part-Dieu.

« *La Part-Dieu ne peut pas être la seule réponse. [...] Perrache est un élément majeur pour la presqu'île; un élément majeur pour le confluent. [...] Sans liaison directe avec Vénissieux et Saint-Exupéry, pas d'accès aux emplois, pas d'accès aux équipements [...]*. » (Jean-Pierre Berger, Syndicat mixte du SCoT Sud-Loire; Saint-Étienne, le 12 juin)

« *Nous proposons d'organiser plus de dessertes à partir des autres gares, notamment des gares de Lyon Perrache, Jean-Macé, Oullins et, bien sûr, la gare de Vénissieux* » (Laurent Aubeleau, CGT Cheminot; Vénissieux, le 11 juin)

« *Pourquoi ne pas créer des terminus à Oullins, Vénissieux ou proche des transports en communs puis lignes régionales, afin de désenclaver les gares lyonnaises de Part-Dieu et Perrache?* » (Grégoire Gazanion, Avis A109)

« *En créant une vraie desserte voyageur à l'ouest, et en particulier rive droite, on désengorgerait le nœud actuel autour de La Part-Dieu/Jean Macé/Brotteaux, tout en permettant d'utiliser à plein les gares existant rive droite (Perrache, St-Paul) qui sont/seront elles-mêmes connectées au réseau métro/tram.* » (Christophe Guillon, Avis A61)



Un TER en gare de Perrache

Dans ce cadre, la gare de Vénissieux apparaît également au cœur de nombreuses contributions, comme le point d'accès à un Est lyonnais en fort développement.

La Ville de Vénissieux souhaite la mise à l'étude de liaisons directes depuis Saint-Étienne et Saint-Exupéry pour « *donner au pôle gare une véritable dimension multimodale* » (Contribution C21, Ville de Vénissieux). Cette demande est soutenue par l'Université de Lyon qui y voit un moyen de « *désenclaver le campus Porte-des-Alpes* » (Contribution C89, Université de Lyon).

Pour L'ADUT (Cahier d'acteur n° 27) et le Syndicat mixte du SCoT Sud-Loire (Cahier d'acteur n° 5), il faut prévoir « *le rabattement de trains sur la gare de St-Exupéry et sur les gares de périphérie de l'agglomération lyonnaise, comme Vénissieux.* »

La CGT Rhône demande plus de dessertes à partir, notamment de Perrache, Jean Macé, Oullins et Vaise.

Ces rééquilibrages ne suscitent pas une totale adhésion, quelques oppositions se sont manifestées :

« *À l'aune du débat qui s'est passé sur la ligne E [du métro], on voit les besoins de nos concitoyens [...]. C'est aller à La Part-Dieu. Ils savent aujourd'hui qu'ils ont une solution là-bas en termes d'intermodalité, et que ce hub existe, fonctionne et permet d'aller ensuite dans de nombreuses directions.* » (Michel Le Faou, vice-président de la Métropole de Lyon; Lyon, le 16 mai)

« *À La Part-Dieu, on y habite, aussi. Personne n'habite à Saint-Exupéry. Qu'est-ce que cela veut dire? Cela veut dire que si on dessert Saint-Exupéry, tous les gens qui vont devoir aller chercher le train à Saint-Exupéry, comment vont-ils y aller? En transport. Ce sont*

des temps de transport en plus. Nous savons pertinemment qu'ils vont y aller en voiture. [...] C'est-à-dire que le projet de renforcer Saint-Exupéry ne répond évidemment pas à l'urgence climatique et à l'urgence sociale qui s'imposent à nous actuellement. » (Hubert Bécard; Lyon, le 16 mai)

Toutefois, ces propositions de rééquilibrage de trafic sur ces gares apparaissent crédibles. Dans sa contribution, SNCF Mobilités estime possible de faire, à Vénissieux, « *des origines terminus supplémentaires sans entrer dans les zones les plus contraintes du NFL*. » (Contribution C35, SNCF Mobilités – TER Auvergne-Rhône-Alpes)

Le maître d'ouvrage lui-même accrédite cette option, notamment en affichant en cours de débat que toutes les nouvelles circulations TER permettant l'atteinte d'un objectif de doublement des liaisons TER sont assurées depuis la gare de Perrache réaménagée, Perrache devenant le « *hub TER* » (Part-Dieu restant le hub Grandes lignes et TGV).

Allant au-delà de la meilleure utilisation des gares existantes, le projet de construire de nouvelles gares apparaît à plusieurs reprises.

Le CIL Villette – Paul-Bert en prévoit une « *au nord de Lyon (vers Rilleux/Sathonay), pour développer en priorité les dessertes TGV sur la gare Part-Dieu, avec une navette ferroviaire performante (aller et retour) entre Perrache, Part-Dieu et cette nouvelle gare. [...] une liaison directe (tram, aéro-tram), [avec] le pôle de Vaise (train, métro, bus), pour faciliter les dessertes vers l'Ouest Lyonnais et la presqu'île (métro D).* » (Cahier d'acteur n° 19, Comité d'intérêt local Villette – Paul-Bert)

La CGT du Rhône préconise de « *créer deux nouvelles gares entre l'aéroport de Saint-Exupéry et la gare de La Part-Dieu connectées au réseau du Sytral.* » (Cahier d'acteur n° 2, Union départementale CGT du Rhône)

« *Pourquoi n'avez-vous pas de projet de nouvelle gare pour délester La Part-Dieu, par exemple à la cité internationale de La Doua ou à Saint-Clair?* » (Frédéric Rollet; Villeurbanne, le 18 juin)

Cette demande concernant Saint-Clair a également été évoquée par des élus.



La réouverture de la gare de Saint-Clair fait partie des demandes du public

7.5 Rééquilibrer, mais à quelles conditions ?

Chacun met cependant en avant une condition essentielle à cette utilisation optimisée des gares, le maillage avec le réseau de transport urbain et sa capacité à accueillir l'augmentation de fréquentation.

« *De l'étoile à la toile* » : cette expression, utilisée notamment par DARLY (Cahier d'acteur n° 16) et le Sytral (Cahier d'acteur n° 17), illustre la nécessité de réaliser un maillage du territoire, afin de bénéficier d'une « *desserte fine* » (Cahiers d'acteur n° 4, CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne ; n° 7, FNE AuRA ; n° 5, Syndicat mixte du SCoT Sud-Loire) et d'éviter, selon le Sepal, un « *territoire à deux vitesses, les habitants des cœurs d'agglomération disposant d'un large choix pour se déplacer (train, métro, tram, bus, nouvelles mobilités, navettes autonomes...)* et les autres peinant à trouver des solutions alternatives à la voiture » (Cahier d'acteur n° 13). DARLY réaffirme que le réseau doit être interconnecté avec les transports en commun urbains.

Cette vision est partagée par les élus EÉLV de la Métropole de Lyon pour qui « *il est indispensable de privilégier, connecter, interconnecter, les transports du quotidien, et bien sûr leur gouvernance.* » (Contribution C92, Groupe des élu-e-s EÉLV de la Métropole de Lyon)

Pour le Sytral, ce maillage avec le réseau ferroviaire est déjà une réalité :

« *Pour ce qui concerne le Sytral, je dirais que l'ensemble des gares, que ce soit de très grosses gares comme Part-Dieu, Perrache ou des gares de capacité un peu moindre, y compris Saint-Priest, font l'objet de desserte et de liens en transports en commun pour y amener et y reprendre des usagers qui sont en correspondance sur les deux réseaux.* » (Philippe Bossuet, Sytral ; Pusignan, le 25 avril)



Optimisme loin d'être partagé, à l'image de la position exprimée par les élus du groupe UDI :

« *Actuellement les réseaux TER et TCL se juxtaposent, ils se superposent parfois même. Il n'y a pas de vision intégrée. Un*



exemple concret dans le PDU rédigé et adopté par le Sytral : la part accordée au transport ferroviaire est marginale, quasi inexistante. De même, la desserte des gares ferroviaires par le réseau TCL est très insuffisante. » (Cahier d'acteur n° 15, Groupe UDI et apparentés, métropole de Lyon)

Face à l'inquiétude manifestée par certains quant à la capacité pour le réseau TCL à y répondre :

« *Aujourd'hui, un certain nombre de lignes desservent La Part-Dieu. Or, on arrivera aussi à saturation pour les TCL. Il serait peut-être préférable de desservir d'autres pôles.* » (Florian Colas, Villeurbanne, le 18 juin)

La présidente du Sytral, comme les élus de la Métropole ou de la Ville de Lyon, rappelaient les capacités d'investissement du Sytral et sa capacité à faire face à la demande :

« *Nous sommes à plus de 5 % de progression par an. Même pas peur pour accueillir le doublement des TER et le doublement des TGV.* » (Fouziya Bouzerda, présidente du Sytral ; Lyon, le 16 mai)

7.6 Un rôle accru pour la gare Saint-Exupéry

Un constat est largement partagé : la gare de Saint-Exupéry est sous-exploitée, et sa liaison avec le cœur de la métropole lyonnaise et la plupart des métropoles régionales est déficiente.

En revanche le devenir de cette gare fait apparaître des positions très différentes suivant les acteurs, positions qui n'ont guère évolué à la suite de la présentation des études complémentaires réalisées à la demande de la ministre des Transports et qui traduisent pour les acteurs des divergences quant au développement métropolitain ou régional.

Pour la Ville de Lyon, le Sytral ou la Métropole de Lyon, la gare de La Part-Dieu a vocation à demeurer le « hub » de correspondance par excellence et le point central du réseau qu'il convient de conforter car constituant le point fort de l'attractivité et du développement économique.

« *Pourquoi vient-on à La Part-Dieu ? Pour deux raisons essentielles. Premièrement, c'est aujourd'hui un hub ferroviaire. [...] L'autre facteur qui fait que l'on vient à La Part-Dieu, c'est l'emploi. Aujourd'hui, La Part-Dieu, c'est 56 000 emplois. Demain, [...] 70 000 emplois. La plateforme aéroportuaire de Saint-Exupéry, 5 600 salariés. Vous voyez la différence d'échelle. La fameuse liaison, que vous proposez en TER, entre les gares lyonnaises et Saint-Exupéry, existe déjà. Cela s'appelle RhônExpress.* » (Michel Le Faou, vice-président de la Métropole de Lyon ; Lyon, le 16 mai)

Point de vue relayé aussi par SNCF Mobilités, qui dans sa contribution écrite précise que « *Lyon Part-Dieu reste le secteur le plus attractif, c'est un hub de correspondance TER-TGV mais aussi TER-TER. La force de ce hub est d'offrir le maximum de fonctionnalités de correspondances. Le diluer sur plusieurs gares (par exemple Saint-Exupéry) en atténue l'attractivité.* » (Contribution C35, SNCF Mobilités – TER Auvergne-Rhône-Alpes)

Toutefois, ce hub TER demeure contesté par certains : « *seuls 12 % des usagers de TER qui arrivaient à La Part-Dieu prenaient une correspondance ferroviaire, 45 % prenaient une correspondance TCL et que 43 % finissaient à pied.* » (Joël Dubos, FNAUT AuRA ; Givors, le 16 avril)

Si pour la Métropole l'accès à Saint-Exupéry doit être amélioré, cela ne passe pas nécessairement par une liaison ferroviaire :

« *J'ai entendu ceux qui souhaitent, et ils ont raison, une liaison efficace entre Saint-Exupéry et la gare de La Part-Dieu. Intégrons, par exemple, le RhônExpress au Sytral, poussons le T3 jusqu'à Saint-Exupéry.* » (David Kimelfeld, président de la Métropole de Lyon ; Lyon, le 11 juillet)

De nombreux intervenants, notamment dans les cahiers d'acteurs ou les contributions écrites versées au débat, mettent l'accent sur la desserte des zones économiques de l'Est lyonnais, de leur développement lié à un accroissement du rôle de Saint-Exupéry.

Ils sont plusieurs à préciser que le développement de Saint-Exupéry doit avoir lieu en complémentarité avec La Part-Dieu (Cahiers d'acteurs n° 25, ADDVC ; n° 14, L'inter-SCoT de l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Étienne ; n° 23 CCI Ain ; n° 19 Comité d'intérêt local Villette – Paul-Bert ; n° 18 SCoT Nord Isère, SCoT Boucle du Rhône en Dauphiné ; n° 13 Sepal ; n° 5 Syndicat mixte du SCoT Sud-Loire ; n° 17 Sytral ; Contribution C29, Voyages SNCF).

Pour la Région, le développement de la gare de Saint-Exupéry est privilégié, non pas en concurrence à celle de La Part-Dieu, mais en complémentarité, comme facteur d'attractivité économique pour la région :

« *Nous pensons que le développement de la gare de Saint-Exupéry est un point positif. [...] Saint-Exupéry peut être aussi un moyen de désengorger Part-Dieu. Nous ne remettons absolument pas en cause le fait que Part-Dieu soit un hub central. [...] Nous pensons que le développement de Saint-Exupéry peut être facteur de développement économique.* » (Sophie Cruz, conseillère régionale ; Lyon, le 16 mai)

Allant au-delà d'une complémentarité avec La Part-Dieu, plusieurs acteurs affirment leur volonté de voir Saint-Exupéry devenir la « troisième gare TGV de Lyon » en y transférant tout ou partie des TGV intersecteurs (Cahiers d'acteurs n° 2, Union départementale CGT Rhône ; n° 23, CCI de l'Ain ; n° 8, Parlementaires de gauche de la Région Auvergne-Rhône-Alpes ; n° 18 SCoT Nord-Isère, SCoT Boucle du Rhône en Dauphiné ; Contribution C57, Caroline Abadie, députée de l'Isère ; Contribution C69, CCI Nord Isère...), justifiant ce choix par le fait qu'elle constitue une porte d'entrée pour le trafic issu de l'Isère ou de l'Ain ou pour desservir la Vallée de la chimie par une ligne directe (Cahier d'acteur n° 25, ADDVC).



Trois scénarios ont été étudiés (concernant la faisabilité technique) et présentés afin d'avoir des éclairages complémentaires sur le rôle potentiel de cette gare et les possibilités de rééquilibrage entre les trois gares principales de la Métropole.

Le premier scénario, *a minima* pourrait-on dire, prévoit l'accueil possible de trains (TER) depuis Chambéry ou Grenoble. Il permet de connecter Bourgoin-Jallieu, La Tour-du-Pin, Voiron ou Pont-de-Beauvoisin à l'aéroport mais n'offre pas d'avantage pour la métropole.

Si cette solution apporte un plus pour l'Est lyonnais, « *je pense que la ligne Bourgoin – Saint-Exupéry effectivement est une ligne importante par rapport aux besoins en main-d'œuvre que la zone de Saint-Exupéry va réclamer et va également désengorger les entrées sur Lyon* » (Roland Borghi ; L'Isle d'Abeau, le 23 mai), elle ne suscite cependant guère d'enthousiasme, « *il s'agit d'aller à Saint-Exupéry en une heure, mais s'il faut 45 minutes pour se rendre ensuite à Lyon, c'est plus qu'aujourd'hui.* » (Olivier Bouret ; Grenoble, le 21 mai)

Le deuxième scénario vise à prolonger au-delà de Perrache ou de La Part-Dieu les trains venant de Clermont-Ferrand ou Saint-Étienne pour les acheminer à Saint-Exupéry, créant une liaison directe entre Lyon et Saint-Exupéry, et reliant 25 gares de l'ouest et du sud de Lyon (Vaise, Vénissieux, Givors, etc.) à l'aéroport.

Ce parcours emprunte la section de Saint-Fons – Grenay et une partie du CFAL Nord mais nécessite la réalisation complète du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais pour répondre aux objectifs de croissance.

À l'exception des acteurs comme la Ville de Lyon, la Métropole ou le Sytral, dont les interventions ont été précédemment mentionnées, qui considèrent que Saint-Exupéry est déjà desservi par le RhônExpress et que la priorité est de conforter le hub de La Part-Dieu, le scénario présenté paraît répondre aux attentes de métropoles régionales.

Ainsi pour Jean-Claude Guillon : « *c'est très important de pouvoir avoir un accès rapide à ce hub de Saint-Exupéry [...]. C'est devenu aussi un centre d'affaires important. Tout ce qui se construit dans la plaine de Saint-Exupéry est extrêmement important.* » (Jean-Claude Guillon, CCI Puy-de-Dôme Auvergne Métropole; Clermont-Ferrand, le 19 juin)

« *[Notre] demande très simple et très précise. [...] C'est une vraie demande que l'on puisse arriver [depuis Clermont-Ferrand] directement à la gare de La Part-Dieu, puisque c'est quand même le quartier d'affaires, c'est la connexion aux réseaux nationaux et internationaux via le hub TGV. C'est aussi une connexion directe à la gare de Saint-Exupéry.* » (François Rage, vice-président Clermont Auvergne Métropole; Clermont-Ferrand, le 19 juin)

« *Il se pose également la question de la création d'une liaison directe entre la Métropole stéphanoise et l'aéroport Saint-Exupéry. [Cette liaison] est pourtant inscrite au CPER [Contrat de plan État-Région].* » (Gaël Perdriau, maire de Saint-Étienne; Saint-Étienne, le 12 juin)

« *L'accès à Saint-Exupéry est une exigence très forte de toutes les collectivités de notre territoire, pour développer notre attractivité économique nationale et internationale, pour accéder par une correspondance TER au TGV pour Paris, Lille, Roissy, Marseille, Montpellier, Grenoble, Annecy.* » (Jean-Pierre Berger, Syndicat mixte du SCOT Sud-Loire; Saint-Étienne, le 12 juin)

La possibilité d'accéder directement depuis La Part-Dieu, Perrache ou d'autres gares précédemment citées, est accueillie positivement par ces territoires.

« *Nous souhaitons voir étudier la création de nouvelles dessertes Saint-Étienne – Vénissieux et Vénissieux – Saint-Exupéry. Ces nouvelles liaisons, en complément d'un arrêt TGV en gare de Vénissieux, confèreraient au pôle gare une véritable dimension multimodale bénéfique pour les habitants et les entreprises du Sud-est lyonnais.* » (Michèle Picard, maire de Vénissieux; Vénissieux, le 11 juin)

À noter cependant une réserve : le tracé supportant ce scénario suppose la réalisation d'une partie du CFAL Nord (dont le tracé entre Saint-Fons – Grenay et Saint-Exupéry n'est pas contesté). Or cette mise en œuvre par tronçons du CFAL suscite des oppositions, à l'image de l'association A3CFAL dénonçant une politique des petits pas :

« *On fait du « petit bout » et quand on commence par le mauvais petit bout, après on est empêtré dans une vilaine histoire.* » (Rémi Gauthier, A3CFAL; Ambérieu-en-Bugey, le 13 juin)

Le troisième scénario, qualifié de « rupture » par le maître d'ouvrage, vise à transférer à Saint-Exupéry la totalité des TGV intersecteurs et permettre la desserte par TER de l'ensemble de la région.

Ce dernier scénario peut répondre aux vœux de certains intervenants, à l'image de la députée Caroline Abadie qui se prononce pour « *une gare TER capacitaire sur l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry afin de créer un hub régional à l'image de Lyon Part-Dieu aujourd'hui* » (Contribution C57), et de la CCI Nord Isère qui mentionne qu'il n'est « *pas envisageable de faire arrêter des TER à Saint-Exupéry sans possibilité d'atteindre Lyon Part-Dieu. Il s'agira donc de créer ce lien en priorité* » (Contribution C69). La CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne mentionne quant à elle « *le scénario 3 présenté par le maître d'ouvrage qui permet de nouveaux services grande vitesse longue distance et des services régionaux à grande vitesse* », mais demande une concertation pour apprécier l'impact de tels chantiers (Cahier d'acteur n° 4).

A contrario, Voyages SNCF considère que l'étude de ce scénario sous-estime la perte de fréquentation qu'elle évalue à « *25 à 30 %* », ce qui « *aboutirait à une diminution des recettes pour SNCF Réseau et une désoptimisation du système* » et se montre donc très réservée à son égard (Contribution C29, SNCF Mobilités – Voyages SNCF).

7.7 Scénario de phasage ou véritable alternative

Le projet d'aménagements du nœud ferroviaire lyonnais a été établi par le maître d'ouvrage dans l'hypothèse où tous les grands projets d'infrastructures étaient réalisés (Lyon-Turin, CFAL dans son intégralité et Ligne nouvelle Paris – Orléans – Clermont – Lyon), en même temps que les aménagements à long terme du nœud ferroviaire lyonnais.



Le boulevard de Stalingrad, au cœur du nœud ferroviaire

Certains contributeurs (par exemple Contribution C95, Groupe socialiste et démocrate au Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes) considèrent qu'il faut envisager le projet Nœud Ferroviaire Lyonnais en articulation avec les autres projets d'infrastructures (POCL, tunnel de base de la Transalpine et accès français au Lyon-Turin, CFAL) et plaident pour une réalisation complète de l'ensemble des infrastructures.

En revanche, certains intervenants considèrent qu'il ne sera pas possible de conduire de front tous ces projets et que la fixation de priorités dans leur mise en œuvre s'impose. D'autres posent la question des arbitrages.

Jean Coldefy, expert en mobilité, confirme dans sa contribution ce qu'il a déclaré lors de l'atelier sur les transports du futur à Villeurbanne le 26 Juin : « *il n'est pas réaliste de croire que l'on pourra financer simultanément le NFL (4 milliards), le CFAL (3 milliards), les accès du Lyon-Turin (près de 10 milliards pour la France). Un seul de ces projets verra le jour dans les 10 ans qui viennent. Ce serait se mentir à soi-même et à la population que de faire croire le contraire. Il faut donc se poser la question du projet dont l'utilité publique est maximale en comparaison des autres.* » (Contribution C41)

Il poursuit en indiquant qu'« *il faut prioriser le NFL et le CFAL* ».

Pour Olivier Klein, chercheur et directeur adjoint du Laboratoire Aménagements, Économie, Transports, « *il y a quand même des questions d'arbitrage sur les objectifs à poursuivre aujourd'hui [...]. Il y a évidemment 2 clés d'arbitrages : une clé financière et une clé temporelle.* » (Clermont-Ferrand, le 19 juin)

Cette position est reprise par René Marcand, habitant du 7^{ème} arrondissement : « *ne peut-on pas imaginer qu'il y ait un ordre de priorité dans les différentes opérations entre le court terme immédiat, le moyen terme et le long terme?* » (Lyon, le 17 avril)

Cette idée de phasage est également clairement évoquée par Anne Dubromel, responsable du service des Grands projets – Direction des transports, Région Auvergne-Rhône-Alpes : « *on va peut-être devoir réfléchir à des phasages, mais renoncer, certainement pas.* » (Lyon, le 27 juin)

Fabrice Gravier, représentant la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, considère aussi qu'« *il y a un enjeu à pouvoir phaser ces aménagements et réaliser ceux qui apporteront le plus de bénéfices de manière progressive.* » (Grenoble, le 21 mai)

L'état d'avancement de ces différents projets, la difficulté à les financer, les conclusions du Conseil d'orientation des infrastructures, le projet de Loi d'orientation des mobilités affichant de nouvelles priorités, mettant l'accent sur les transports du quotidien et la désaturation des nœuds ferroviaires plutôt que la réalisation de nouvelles grandes infrastructures, sont autant d'éléments ayant conduit le maître d'ouvrage à envisager des scénarios de phasage.

Denis Cuvillier, directeur de projet NFL, indique au cours du débat qu'un phasage possible a été esquissé : « *nous avons proposé, pour le NFL et le CFAL, une première étape de réalisation qui selon les deux scénarios, varie entre 2,6 et 2,9 milliards. [...] Ces deux scénarios permettent de remplir à peu près 80 % des niveaux de service du long terme, lorsque l'on a l'ensemble des grands projets.* » (Lyon, le 27 juin)

Les deux scénarios étudiés par SNCF Réseau apportent ainsi, comme l'a souligné à de multiples reprises le directeur de projet NFL, un premier éclairage sur un phasage possible, dans l'optique d'une désaturation du nœud ferroviaire considérée comme prioritaire.



La tranchée de la Guillotière, au cœur du nœud ferroviaire

« *À ce stade, on n'a pas un niveau d'étude aussi précis que celui que l'on a pu faire précédemment, mais au moins [cela permet] d'apporter des éléments d'éclairage pour recueillir l'avis de tout le monde – du grand public – dans ce débat, sur ce qu'il était possible de faire [...].* » (Denis Cuvillier, directeur de projet NFL; Saint-Étienne, le 12 juin)

Ces scénarios ont cependant le mérite d'ouvrir le champ du débat.

« *Ce sont vos avis et vos contributions qui sont attendus pour savoir si ces éclairages doivent être complétés par des études un peu plus poussées.* » (Denis Cuvillier, directeur de projet NFL; Clermont-Ferrand, le 19 juin)

Ces études de phasage n'ont pas été conduites en prenant en compte d'autres projets comme la desserte de Saint-Étienne. On peut le regretter, car sans être partie intégrante du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais, les aménagements évoqués dans l'étude complémentaire concernant la desserte de Saint-Étienne auraient des incidences sur ce dernier, y compris comme élément significatif dans la définition d'un phasage possible.

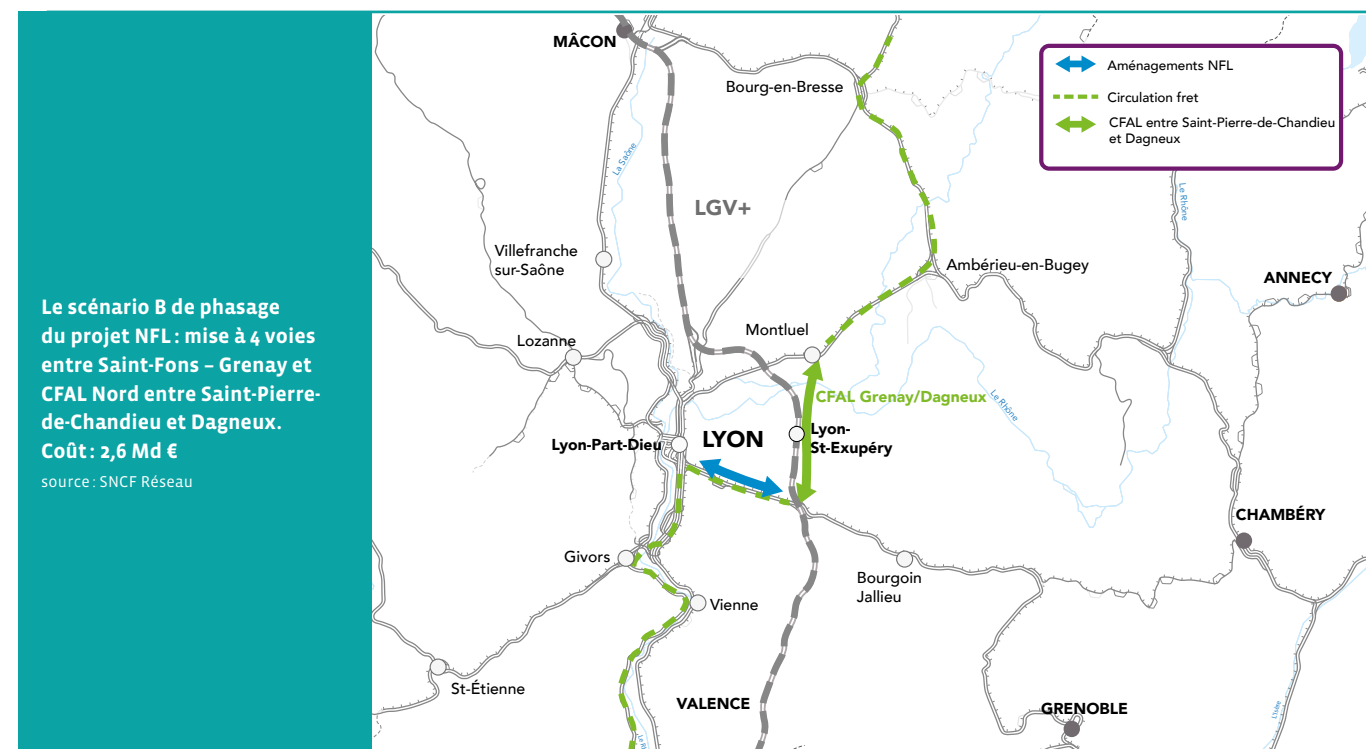
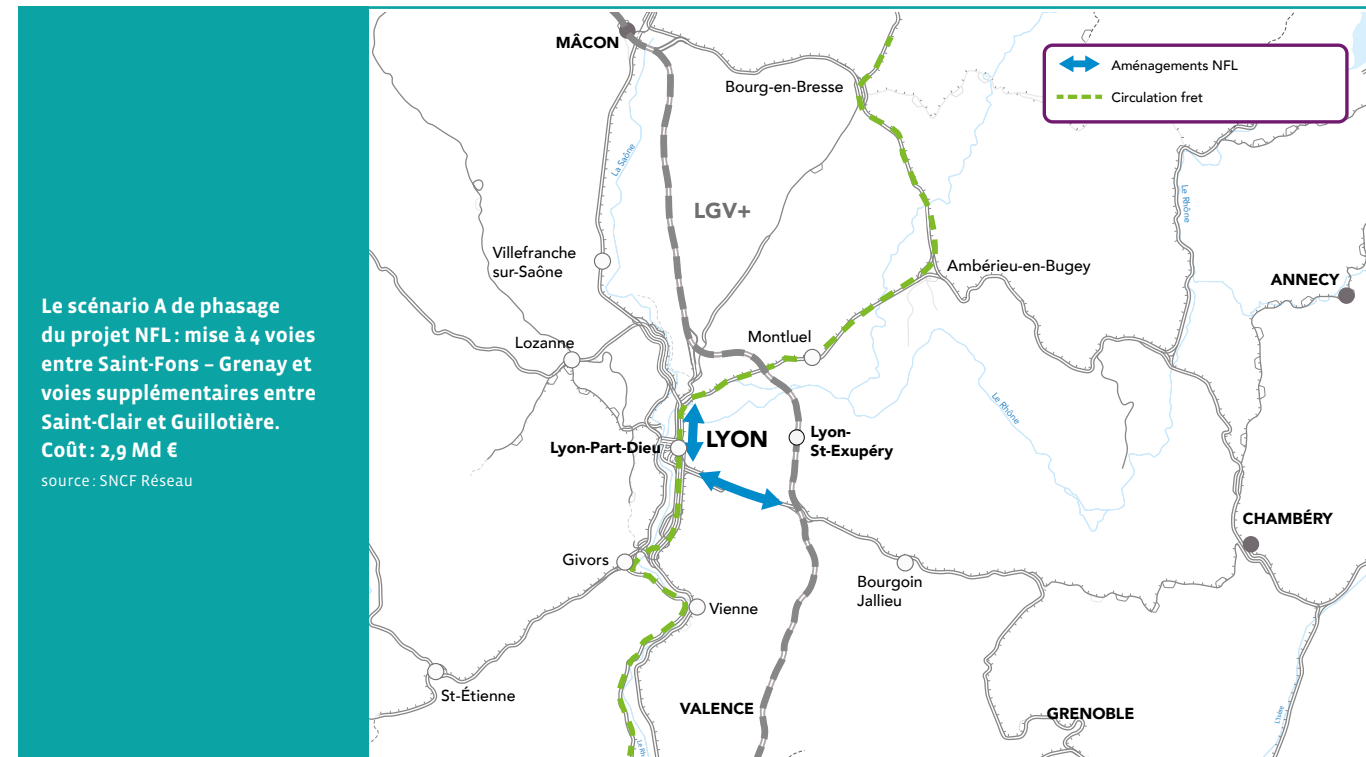
D'une manière générale et comme cela a déjà été précisé, la réalisation de la mise à quatre voies de la section Saint-Fons – Grenay est apparue comme une nécessité, devant être conduite en priorité quelles que soient les hypothèses avancées.

« *Le fait d'aménager la section entre Saint-Fons et Grenay est également ressorti comme une priorité assez nette quel que soit l'angle de vue sous lequel la discussion pouvait être entamée.* » (Thomas Allary, directeur territorial Auvergne-Rhône SNCF Réseau; Lyon, le 11 juillet)

« La priorité pour le territoire et pour toute la région est-lyonnaise est le doublement de la ligne entre Saint-Fons et Grenay. » (Alain Berger, SCoT Nord-Isère; L'Isle d'Abeau, le 23 mai)

« Le doublement de la section entre Saint-Fons et Grenay est considéré comme un aménagement prioritaire pour la CAPI. » (Contribution C62, Communauté d'agglomération Porte de l'Isère)

Les deux scénarios présentés ont donc en commun cette section, même si selon les cas quelques aménagements complémentaires de type « virgule de raccordement est/sud » ou autres ont été avancés soit par le maître d'ouvrage soit par des intervenants au débat.



Le scénario A consiste à réaliser dans une première phase les aménagements à long terme du nœud ferroviaire sans que soient mis en œuvre les autres projets et notamment le Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

C'est l'hypothèse privilégiée par le Sytral et qui correspond au projet d'origine porté par la Ville de Lyon et la Métropole :

« Le projet de désaturation du NFL long terme tel que soumis par SNCF Réseau au débat public constitue LA priorité. Il est même intéressant et réalisable avant les autres grands projets ferroviaires. » (Cahier d'acteur n° 17, Sytral)

Le scénario B consiste à réaliser, outre la section Saint-Fons – Grenay, la partie du CFAL Nord jusqu'à Saint-Exupéry sans réaliser la section entre Saint-Clair et Guillotière.

Cette solution est plutôt privilégiée par certaines associations, certains élus et représentants de la Région qui y voient notamment la possibilité de détourner les trains du centre de Lyon.

« Comme je l'ai dit, je suis plutôt favorable à une démarche progressive avec notamment une première étape comprenant le doublement Saint-Fons – Grenay et la réalisation du CFAL. Néanmoins, cette solution ne doit pas servir de prétexte pour arrêter les autres grands projets. » (Joël Dubos, DARLY; Villeurbanne, le 18 juin)

« Sur les scénarios qui ont été présentés, il y a quand même une chose intéressante avec le deuxième (l'étude complémentaire), c'est le fait que le fret ne passe plus à Part-Dieu. Pour la ville, c'est quand même un élément déterminant, qui compte beaucoup pour les habitants. Il faut donc forcément aussi le prendre en compte. » (Pierre Bérat, conseiller régional; Lyon, le 6 juin)

Comme l'a précisé à plusieurs reprises le directeur de projet NFL, les deux scénarios présentés permettent la même offre de service pour des coûts proches et privilégient les transports du quotidien.

« Ces deux scénarios permettent la même offre de service. Et compte tenu de ce qui se dit sur la Loi d'orientation des mobilités, ce qu'on a pris en compte, c'est le doublement du périurbain. [...] C'est une proposition que nous faisons : c'est de se focaliser d'abord sur le périurbain. » (Denis Cuvillier, directeur de projet NFL; Lyon, le 6 juin)

« Nous avons dit que la LOM aujourd'hui privilégiait les transports du quotidien, donc c'est ce que nous allons mettre en avant. Ce que nous voulons faire à tout prix, c'est deux fois plus de TER périurbains. [...] Ces deux scénarios ont cette même performance. En revanche, ils ont des particularités. » (Denis Cuvillier, directeur de projet NFL; Ambérieu-en-Bugey, le 13 juin)

En effet leurs impacts sur le long terme ne sont pas identiques.

Permettant la même augmentation de trafic TER que l'objectif initial de doublement, sans les autres grands projets, ils traduisent chacun une vision du développement de la métropole et de la région, tout en ayant des effets induits différents.

Le scénario A renforce essentiellement la capacité dans La Part-Dieu et sur l'axe nord/sud, et laisse la porte ouverte à d'autres extensions possibles du réseau.

Il répond en tout point à l'objectif de renforcer le rôle de La Part-Dieu et son attractivité.

Le scénario B ouvre à la desserte de Saint-Exupéry et au contournement ferroviaire, voire à une amorce des accès alpins au Lyon-Turin.



Didier Llorens, membre de l'équipe projet, et Denis Cuvillier, directeur du projet NFL chez SNCF Réseau; Lyon, 16 mai 2019

De là à considérer cette deuxième option comme le véritable scénario alternatif au projet Nœud Ferroviaire Lyonnais, le pas peut être vite franchi, comme ont pu déjà le faire certains, ce d'autant qu'il évite la question sensible des travaux dans la traversée de Lyon :

« Le scénario intermédiaire que vous présentez [scénario B] ne toucherait pas le tronçon Saint Clair – Part-Dieu. [...] Cette première étape permettrait de doubler les TER. [...] Il semble moins impactant et néanmoins satisfaisant en termes de transports. » (Béatrice Vessiller, vice-présidente de la Métropole de Lyon; Villeurbanne, le 18 juin)

La question mérite donc d'être approfondie et une comparaison multicritère entre ces deux scénarios menés en toute transparence. Une comparaison des évaluations socio-économiques de ces deux scénarios permettrait de mieux appréhender les avantages et inconvénients de l'un et de l'autre et d'éclairer les choix.

7.8 Alors comment arbitrer ?

La possibilité de choix entre projets, parties de projets, alternatives proposées, pose la question des critères d'arbitrage et de décision. Cette question est importante à plus d'un titre.

Elle concerne le choix entre ces deux scénarios de phasage, tout comme elle concerne naturellement le choix entre les variantes surface/souterrain du projet pour la section Saint-Clair – Guillotière (voire la réaffectation de la différence d'investissement entre ces deux options).

Mais elle est également soulevée par les nombreuses propositions qui ont été faites au fil du débat et pouvant ou non constituer des alternatives.

Enfin, elle concerne nécessairement, en raison des interférences avec le projet, les choix qui pourraient être faits pour la refonte de la desserte de Saint-Étienne.



Intervention d'Olivier Klein, directeur adjoint du LAET, Clermont-Ferrand, 19 juin 2019

À de multiples occasions, lors des réunions publiques, les citoyens ont illustré le caractère flou voire obscur des lieux de décisions et des critères utilisés pour étayer ces décisions.

À leur manière, ils demandent à comprendre le processus de décision, à être informés des critères de décisions dans

l'allocation des ressources et des choix d'investissements, comme de la gouvernance et de la répartition des décisions entre acteurs :

« Il y avait deux voies qui passaient dans la vallée et on a pris un jour la décision [de les fermer]. Qui a pris la décision ? Bien sûr on ne l'a jamais su. » (Christian Gallet, maire de Lozanne ; Anse, le 18 avril)

« J'avais deux questions pour les décisionnaires. [...] Vous nous avez annoncé que la décision du phasage de ces différents projets se ferait en fonction de l'urgence identifiée des besoins. Je voulais savoir quelles sont les synergies entre ces différentes infrastructures. Y a-t-il une infrastructure critique pour la réalisation des autres ? [...] C'est une question d'ordonnement de ces grands projets et sur la stratégie actuelle [...]. » (Louis Bachellier ; Lyon, le 17 avril)

« Et qui commande ? Je ne sais pas. » (Jean Torriero ; L'Arbresle, le 23 avril)

Ces considérations soulignent l'intérêt de l'évaluation socio-économique en tant qu'outil de décision et d'arbitrage pour identifier, selon l'expression de Pierre-Yves Péguy, les « projets qui maximisent ou optimisent l'investissement public réalisé » (Lyon, le 27 juin), mais aussi l'intérêt de prendre en compte d'autres éléments, comme le précise Olivier Klein : « Il y a peut-être aussi [...] des conséquences que nous ne savons pas valoriser. [...] Il est extrêmement important d'arriver à intégrer les dimensions non ferroviaires du sujet. » (Clermont-Ferrand, le 19 juin)

Il appartient au maître d'ouvrage, au vu des expressions, contributions et avis formulés au cours du débat, de décider de la suite qu'il entend donner au projet actuel, afin d'aboutir à terme à une décision en matière d'investissement.

Même s'il estimait pouvoir dégager des orientations quant au choix d'une solution, les éléments abordés lors du débat ne permettent sans doute pas au maître d'ouvrage de retenir une solution sans approfondissement des différentes options ou alternatives possibles.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Plusieurs propositions faites par les intervenants au débat, seules ou conjointement avec d'autres, peuvent soit constituer des alternatives soit des compléments possibles au projet d'aménagement du nœud ferroviaire. Au cours du débat, l'analyse de ces propositions et l'identification de celles paraissant susceptibles de répondre aux objectifs de désaturation du nœud ferroviaire lyonnais, n'ont pas été menées ou justifiées auprès du public.

Les arguments avancés lors du débat, s'ils expriment la position des différents acteurs, nécessitent un approfondissement avant de pouvoir conclure sur le choix de telle ou telle option.

L'absence à ce stade d'études ou d'analyses multicritères, de comparaison de bilans socio-économiques, rend encore trop subjectif le choix entre différentes solutions. Les études complémentaires produites par le maître d'ouvrage ont apporté des éclairages, mais les effets induits par les projets ainsi présentés sur le projet d'aménagement à long terme du nœud ferroviaire lyonnais lui-même n'ont pas été mis en évidence et n'ont donc pas été mis à disposition du public.

8 Le coût, le financement et la rentabilité socio-économique

8.1 Analyse socio-économique et financement : des thèmes de débat difficiles

Le débat à propos du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais à long terme n'aura pas échappé à la difficulté traditionnelle des débats ferroviaires à propos des thématiques de rentabilité et de financement. Deux éléments président à cette difficulté :

- d'une part, l'élaboration du bilan socio-économique, strictement encadrée par l'État, est complexe, et les études sont réalisées très en amont du projet,
- d'autre part, la question du financement est délicate à aborder car le terme très éloigné du projet fait que toute discussion sur un tour de table de financeurs est prématurée.

Le dossier de maître d'ouvrage a particulièrement illustré cette difficulté par le faible développement de ce sujet (par comparaison à d'autres dossiers de débat ferroviaire) : le chapitre qui lui est consacré (pages 100 et suivantes) se concentre essentiellement sur la description des principes de l'évaluation socio-économique ; le maître d'ouvrage a choisi de ne donner aucune donnée quantifiée du bilan socio-économique et de seulement en qualifier les indicateurs (positif/négatif) ; la question du financement est évoquée sur une demi-page, « de manière lapidaire » selon Gaël Perdriau, maire de Saint-Étienne (Saint-Étienne, le 12 juin).

C'est la raison pour laquelle la CPDP a choisi d'organiser deux ateliers-débats, le premier le 13 mai à Lyon à propos du décryptage des données et le second le 27 juin à Lyon sur le bilan socio-économique et sur le financement.



Intervention de Pierre-Yves Péguy, directeur du LAET, sur les études socio-économiques applicables aux grands projets d'infrastructures ; Lyon, 27 juin 2019

Les sujets relatifs au bilan socio-économique et au financement n'ont pas été quantitativement les sujets les plus débattus au cours de ce débat : sur le site du débat ils ont été abordés dans 10 questions sur 125, 6 avis sur 146, 15 contributions sur 74, 11 cahiers

d'acteurs sur 29, et n'ont fait l'objet d'échanges nourris que lors d'une réunion publique sur deux.

Cependant on en a vu monter l'importance au fil du débat et la réunion de clôture en a confirmé le caractère crucial.

8.2 Analyse socio-économique : un besoin d'approfondissement

La complexité de cette analyse résulte tout à la fois de la technicité de la modélisation, de la multitude de variables et des outils de mesure globale (VAN, TRI) dont le public est en général peu familier.

Les questions sur le modèle et la compréhension des enjeux

Pour reprendre les termes de Pierre-Yves Péguy, directeur du LAET (Laboratoire Aménagement Économie Transport), qui a été invité à expliquer les principes de l'évaluation socio-économique au cours de l'atelier du 27 juin à Lyon, la méthode est « assez simple, dans sa philosophie, mais très compliquée à décliner ».

La philosophie de la méthode (l'analyse coûts/avantages) est bien d'évaluer les impacts du projet sur les différentes catégories d'acteurs concernés. Ainsi sont pris en compte les avantages pour l'ensemble des usagers des transports, et pas seulement pour les nouveaux, ce qui répond à l'inquiétude exprimée dans les questions 9 ou 96 sur le site du débat : « Faut-il dépenser 3,8 milliards pour une légère hausse de passagers ? » (Paul Commarmond, Question Q96).

Les explications ont mis en évidence plusieurs points fondamentaux qui illustrent à la fois la difficulté et les limites de la méthode :

- la définition d'une situation de référence,
- le caractère central du temps comme mesure des avantages pour les usagers,
- la prise en compte des externalités sous forme de quantité de CO₂, de sécurité routière,
- l'influence du taux d'actualisation pour évaluer le poids des valeurs futures,
- l'obligation de retenir les valeurs tutélaires prescrites par les textes législatifs pour monétariser les effets.

Au cours de cet atelier, Jérôme Rebourg de la FNAUT AuRA a exprimé un scepticisme à propos des choix notamment en matière d'évaluation des externalités ; Joël Dubos, DARLY et FNAUT AuRA, a considéré que l'impact environnemental n'était pas totalement

pris en compte ; Jean Sarraillon, Sauvegarde de la vallée de Francheville, a souligné le caractère politique du choix du taux d'actualisation.

Ainsi, si la nécessité et l'intérêt d'une méthode rigoureuse n'ont pas été mis en cause, l'impossibilité de débattre des choix des valeurs prescrites (la valeur du temps, la préférence pour le futur ou le présent, l'évaluation des enjeux environnementaux), qui traduisent une vision collective, questionnent les propos de Pierre-Yves Péguy qui invite à regarder ces outils *« non pas comme des outils techniques, mais comme des outils qui permettent de traduire la démocratie. »* (Lyon, le 27 juin)

Les questions sur les données et les projections

Concernant les hypothèses de fréquentation, les questions ont, pour la plupart, été le fait d'un participant (Bruno Marchesini, AUTERVR) (questions Q16, Q23, Q41). Elles portaient sur les hypothèses de calcul d'augmentation de trafic, de report modal et de prise en compte de changement de pratiques (par exemple le télétravail). Un autre participant (Daniel Ibanez, Ambérieu-en-Bugey, le 13 juin) a mis en doute de manière générale la qualité des prévisions de SNCF Réseau sur la base de projets passés. L'atelier consacré au décryptage des données a permis d'éclairer les hypothèses prises à partir de données de référence recalées sur l'année 2017, et de détailler les modèles de trafic.

Les experts présents à l'atelier ont pu apporter des visions complémentaires.

Alain Bonnafous, professeur émérite à l'Université Lumière Lyon 2, ancien directeur du LAET, a résumé son point de vue sur la qualité du travail de modélisation en parlant de *« bons professionnels »* (Lyon, le 13 mai).

L'outil utilisé présente néanmoins des limites naturelles dont certaines ont été développées au cours de ce même atelier par Lionel Collombier, SNCF Réseau. Il ne prend pas en compte la capacité des trains, pas plus qu'il n'intègre des mutations en cours : développement des nouvelles formes de travail (télétravail, coworking), modifications de pratiques liés à des changements de mentalité ou des ruptures par exemple dans la politique de transports, toutes tendances trop récentes pour pouvoir être modélisées.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Malgré sa complexité, l'établissement d'un bilan socio-économique constitue un élément important dans la justification d'un choix (et notamment par comparaison entre différentes solutions).

Les bilans socio-économiques des différentes options ou alternatives au projet ayant été proposées lors du débat n'ont bien entendu pu être produits et présentés.

Des analyses plus détaillées des coûts, des précisions quant aux données de bilans globaux (TRE, VAN), tout comme le résultat d'études de sensibilité par rapport aux principales variables (par exemple croissance économique, report modal, coût du projet, durée des travaux etc.) et des tests sur des scénarios de rupture seront sans nul doute produits si le maître d'ouvrage poursuit son projet.

Leur mise à disposition le moment venu permettra la justification du choix opéré.

Nicolas Pelé, chargé d'études en exploitation et sécurité des déplacements CEREMA, complète en faisant remarquer que *« quand on fait un modèle comme ça, il y a l'analyse de sensibilité du modèle qui est une phase très intéressante. »* (Lyon, le 13 mai)

Les coûts annoncés pour le projet ont également été questionnés à plusieurs reprises et Bernard Girard, habitant du 6^{ème} et président de DARLY, a demandé : *« Que va-t-il se passer si, à Lyon, le devis explose, ainsi que les délais de réalisation ? »* (Lyon, le 16 mai). Pour Marc Rougier, retraité, *« Nous savons tous que, pour les gros projets, les chiffres annoncés au départ sont très largement inférieurs aux dépenses réelles »,* et il regrette le peu de détail fourni dans le document du maître d'ouvrage pour justifier ces estimations (Vénissieux, le 11 juin).

Les parlementaires de gauche de la Région Auvergne-Rhône-Alpes demandent également *« quel est le degré de précision de l'option en surface des travaux à La Part-Dieu ? »* (Cahier d'acteur n° 8)

SNCF Réseau indique en réponse à ces questions que les études en sont à un stade exploratoire et que les coûts présentés comportent une marge d'erreur assez importante qui constitue une provision pour risques (Didier Llorens, SNCF Réseau, Vénissieux, le 11 juin).

Plusieurs participants formulent une demande pour que ces prévisions et analyses soient précisées et améliorées. Ainsi la requête de M. Lacroix (membre du collectif Part Dieu) : *« les budgets des options étudiées et retenues devront être clairement présentés et débattus »* (Contribution C39), ou encore celle de la CCI Nord Isère (à propos des options surface/souterrain) : *« il s'agira d'affiner les positions par des études ultérieures sur ce projet »* (Contribution C69), celle enfin de l'association UCIL : *« approfondir les études d'exploitation et d'investissement concernant le secteur St Clair / Guillotière »* (Contribution C85).

Lionel Collombier, SNCF Réseau, abonde : *« il ne faut pas oublier que nous sommes dans la phase d'émergence du projet, donc bien avant les études préliminaires, les études d'avant-projet etc., bien avant l'enquête publique. Donc nos prévisions actuellement sont à considérer comme des tendances, des éclairages, et donc notre outil en conséquence a des limites[...] et il est largement perfectible et nous avons prévu de le perfectionner lors des phases ultérieures. »* (Lyon, le 13 mai)

8.3 Le financement : un sujet crucial

Une question de crédibilité du projet

La question est revenue tout au long du débat : qui finance ? C'est ce que demande Georges Dumas *« comment et qui finance l'ensemble des coûts estimés pour ces réalisations ? »* (Question Q103), tout comme le CIL Part-Dieu : *« qui payera la facture ? (L'Europe, l'État ou notre Agglomération ?) »* (Contribution C71).



Intervention de Jean Murard, président de Déplacements citoyens, Lyon, 11 juillet 2019

Cela alimente des doutes sur la crédibilité du projet : ainsi Marc Rougier, retraité, indique : *« on ignore également où vous allez trouver les financements, ce qui m'interroge beaucoup »* (Vénissieux, le 11 juin) ; ou encore Pierre-Alain Millet, adjoint au maire de Vénissieux (Vénissieux, le 11 juin) : *« si on ne met pas les financements nécessaires, ce projet restera lettre morte »* ; mais aussi Damien Abad, député de l'Ain (Ambérieu-en-Bugey, le 13 juin) : *« la vérité est que nous savons très bien qu'un projet non financé reste un projet à l'état de projet »* et encore Gabriel Exbrayat, usager, *« je trouve que l'aspect financier, il est aussi important que l'aspect technique »* (Saint-Étienne, le 12 juin).

Or cette question du financement est d'autant plus difficile à porter au débat pour le maître d'ouvrage SNCF Réseau que, comme l'ont expliqué Denis Cuvillier lors de la réunion publique de l'Isle d'Abeau, puis Lionel Collombier lors de l'atelier du 27 juin, sa propre participation financière est strictement encadrée par ses statuts pour les investissements dits de maintenance, et nulle pour les projets dits de développement, alors que la catégorie du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais – maintenance ou développement – n'est pas encore clarifiée.

Une gouvernance à définir pour assurer les convergences

Plusieurs participants au débat en appellent à une concertation entre les différentes parties prenantes au sujet du financement. Ainsi :

- L'association Déplacements citoyens, par la voix de Jean Murard au cours de la réunion de clôture et dans son cahier

d'acteur, demande que soient précisés les financements : *« il faut définir les parts respectives prévisibles de financement de l'Union européenne de l'État, de SNCF Réseau, et de SNCF Mobilités, de la Région AuRA et de la Métropole de Lyon. »* (Cahier d'acteur n° 26, Déplacements Citoyens)

- Hervé Cuilleron, citoyen, pense que *« toutes les collectivités, chacune à sa place, doivent y participer. [...] Je suis pour cette répartition de chacun des partenaires, communes, communautés d'agglomérations, départements, Région, sur ce thème du transfert de la voiture vers le ferroviaire, mais alors un très gros projet porté par l'État. »* (Vienne, le 14 mai)
- Olivier Bouret, membre du Comité écologique Voiron-Chartreuse, milite pour un meilleur système de *« prise de décision où nous mettons tout sur la table. [...] Chaque partenaire finance. »* (Grenoble, le 21 mai)
- François Noël Buffet, sénateur du Rhône, regrette de ne pas avoir *« eu ce débat d'ensemble dès le départ intégré au débat lui-même qui permet de fixer dans tous les cas des choix ou des orientations qui permettent ensuite d'engager sérieusement dans les collectivités locales et avec l'État des discussions sur les faisabilités. »* (Lyon, le 11 juillet)
- *« Pour DARLY, le premier acte d'après débat doit concerner l'engagement du maître d'ouvrage, des collectivités et AOM à financer et réaliser le développement des services RER au 1/4 h dans les 40 gares du NFL. »* (Cahier d'acteur n° 26, DARLY)

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) en conviennent :

- Au cours de la réunion de clôture, Étienne Blanc, premier vice-président du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, souhaite *« une meilleure coordination de tous les investissements ponctuels sur l'étoile ferroviaire lyonnaise au titre du Contrat de plan ; [...] une meilleure articulation entre les différents acteurs et les différents partenaires. »* (Lyon, le 11 juillet)
- Le Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes considère qu' *« en matière d'investissement, le projet d'aménagement du nœud ferroviaire lyonnais et les autres projets structurants de transports (notamment ceux portés par le Sytral, la Métropole de Lyon ou Saint-Étienne Métropole) ne doivent pas être dissociés afin d'assurer des synergies. »* (Cahier d'acteur n° 29)

Un appel au financement par l'État ...

Plusieurs particuliers font remarquer que l'enjeu du projet dépasse largement la métropole et la région (Gaëtan Lafayette, Avis A103 ; Yves Deal, Avis A131), et considèrent donc que l'État doit assurer sa part du financement.

Ils sont rejoints dans ce point de vue par plusieurs collectivités : la Métropole de Lyon (Contribution C22), la Ville de Vénissieux (Contribution C21), ainsi qu'en réunion de clôture par la voix de Pierre-Alain Millet, qui souligne que la question de l'engagement de l'État est *« la question décisive : tout le monde le sait, le rail n'est pas rentable, c'est une infrastructure de très long terme, c'est pour cela qu'il faut un service public pour assurer sa gestion et son financement. »* (Lyon, le 11 juillet)



Intervention de Gaël Perdriau, maire et président de Saint-Étienne Métropole; Saint-Étienne, 12 juin 2019

Gaël Perdriau, maire de Saint-Étienne, président de Saint-Étienne Métropole, déclare: « *il va de soi, à ce sujet, que le nœud ferroviaire lyonnais est un projet d'intérêt général et national, qui n'a en aucun cas vocation à être financé par les collectivités locales.* » (Saint-Étienne, le 12 juin)

Dans sa contribution (C68), comme dans son cahier d'acteur (n° 17), le Sytral indique: « *il est maintenant indispensable que l'État mobilise rapidement les moyens nécessaires à la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais à l'image des investissements considérables que le Sytral consent depuis des décennies dans l'agglomération et amplifiera encore à l'avenir.* »

Au cours de l'atelier dédié au financement, Fabrice Gravier, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, a précisé que la question du financement par l'État de ce projet s'inscrivait dans le contexte particulier de la Loi d'orientation des mobilités.

Ce projet de Loi s'appuie sur le scénario 2 du rapport Duron, remis le 1^{er} février 2018⁴: « *dans ce scénario, il est notamment prévu une enveloppe de 1,6 milliard d'euros pour le nœud ferroviaire lyonnais, sur une période calendaire ciblée (2028-2032), qui ne correspondra pas forcément à la réalité du calendrier de l'opération – c'était à titre illustratif. [...] 1,6 milliard d'euros de l'État, sur une période de cinq ans. Cela fait un taux annuel de 320 millions d'euros* » (Fabrice Gravier, DREAL AuRA; Lyon, le 27 juin). Il a indiqué également qu'« *à titre d'hypothèse* » un financement de 40 % d'une enveloppe de 10 milliards sur vingt ans est « *accessible* ».

Au cours de la réunion de clôture, Emmanuel Aubry, préfet, secrétaire général de la préfecture du Rhône, a évoqué « *la clarification de l'action de l'État avec des questionnements sur les grands projets, sur leur coût, sur la nécessité d'associer, bien sûr les collectivités territoriales, bien sûr l'État. Un groupe de travail spécifique concernant le financement avait évoqué ces questions-là. Les conclusions du groupe de travail sont de dire que ce n'est pas irréaliste.* » (Lyon, le 11 juillet)

Et un appel au financement par l'Europe

Plusieurs acteurs (notamment l'association Déplacement citoyens) ont également fait remarquer les enjeux européens du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais, et considèrent comme Anne Dubromel, Responsable du service des Grands projets – Direction des transports à la Région Auvergne-Rhône-Alpes, que « *cela veut dire que l'Europe doit être invitée au tour de table* » (Lyon, le 27 juin), ou Étienne Blanc, premier vice-président du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes qui, lors de la réunion de clôture, « *apostrophe* » « *l'Europe pour qu'elle puisse prendre en compte la particularité de ce nœud ferroviaire.* » (Lyon, le 11 juillet)

Fabrice Gravier, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, a rappelé à titre d'exemple le tour de table financier du Lyon-Turin: « *40 % de l'Union européenne, 35 % de l'Italie, et 25 % de la France. Parce que c'est un ouvrage qui participe à l'interconnexion des réseaux européens, notamment les corridors de fret.* » (Lyon, le 27 juin)



Intervention de Fabrice Gravier, représentant de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes; Grenoble, 21 mai 2019

Denis Cuvillier, directeur de projet NFL, a rappelé que l'Agence européenne⁵ fixe des priorités dans ses appels à projets pluriannuels, parmi lesquelles figurent aujourd'hui le développement du fret, et la résorption des nœuds ferroviaires (Lyon, le 27 juin).

Des doutes sur la faisabilité financière

Plusieurs contributions expriment de sérieux doutes: « *ni l'État, ni l'Europe, ne peuvent financer le quart de tout ce qui est proposé* » (Contribution C100, A3CFAL), « *nous sommes dubitatifs quant à la volonté des autorités à mener la politique ambitieuse nécessaire.* » (Contribution C102, Joël Dubos)

« *L'État n'a pas d'argent et n'en aura pas.* » (Jacques Lecuot; Lyon, le 11 juillet)

Ces doutes suscitent plusieurs réactions, notamment quant à un appel à la créativité et au volontarisme en matière de financement.

Nombreux sont ceux appelant à « *un plan Marshall pour les TER* » (Gilles Dalmaz, Avis A80). « *Avant de préciser le contour des travaux, c'est un montage financier qui importe, en dépassant les logiques comptables actuelles.* » (Cahier d'acteur n° 20, CESER AuRA)

La FNAUT AuRA (Cahier d'acteur n° 6) l'affirme: « *rien ne se fera sans la mise en œuvre de financements innovants - ce travail de mise en œuvre des financements doit être une priorité* ».



Intervention d'Anne-Marie Ghémard, présidente de la FNAUT AuRA; Vienne, 14 mai 2019

En réunion de clôture, sa présidente, Anne-Marie Ghémard, précise: « *pour le NFL, pour tous les grands projets, je pense que nous pouvons avoir des sociétés de projets à l'exemple de ce qu'a fait la région parisienne avec quand même 35 milliards d'euros pour le Grand Paris express. Nous devons pouvoir arriver, ici, à financer les projets.* » (Lyon, le 11 juillet)

Cette référence à l'exemple francilien est revenue plusieurs fois: « *je signale quand même, pour donner quelques comparaisons, que le Grand Paris express, qui a quelques retards, c'est 38 milliards d'euros* » (Gérard Collomb, maire de Lyon; Lyon, le 16 mai); « *Comment a fait la Région parisienne pour investir 500 euros par tête d'habitant, alors qu'en Région Auvergne-Rhône-Alpes, on investit 95 euros par tête d'habitant pour des infrastructures ferroviaires?* » s'interroge Joël Dubos, DARLY (Lyon, le 27 juin), « *alors que les acteurs publics conduisent des investissements massifs en Île-de-France pour renforcer l'armature ferroviaire de la région capitale, il apparaît justifié d'opérer des investissements à la hauteur du premier nœud ferroviaire le plus emprunté de France* » (Cahier d'acteur n° 16, L'inter-SCoT de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne).

Fabrice Gravier, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, réagit lors de la réunion de Grenoble à cette comparaison: « *le Grand Paris express dispose aujourd'hui d'une recette affectée, qui est une taxe spéciale d'équipement. Aujourd'hui, ce type de dispositif n'a pas été déployé sur d'autres grands projets en France, à ma connaissance. Rien* »

n'empêche de penser qu'à l'avenir, un dispositif équivalent puisse être créé. Cela nécessite un dispositif de niveau réglementaire avec une décision de l'État. » (Grenoble, le 21 mai)

Les idées ne manquent pas pour alimenter les ressources d'un fonds de financement; plusieurs contributeurs s'insurgent contre les investissements pour la route: « *En général, c'est bizarre, mais pour le ferroviaire, il n'y a jamais de sous. Pour la route, on en trouve, mais pour le ferroviaire c'est beaucoup plus difficile* » (Anne-Marie Ghémard, FNAUT AuRA; Lyon, le 11 juillet).

Ils proposent de promouvoir la transition de la route vers le fer:

- « *Un système qui permettrait de faire payer à la route le vrai prix qu'elle doit* » (Grégory Moser, CGT Cheminot; Lyon, le 17 avril);
- « *Pénaliser les voitures pour financer les transports publics* » (Avis A12);
- « *Les coûts externes représentent à peu près 100 milliards d'euros, qui ne sont pas financés par différents modes aujourd'hui. C'est peut-être là qu'il faut aller chercher l'argent* » (Antoine Fatiga, CGT; Chambéry, le 4 juillet);
- « *DARLY demande que la priorité soit donnée aux projets ferroviaires et non aux projets autoroutiers.* » (Cahier d'acteur n° 16, DARLY);
- « *La réflexion sur des taxes sur les parkings de supermarchés ou les autoroutes, ainsi que la mise en place d'une redevance payée par les poids lourds [...]. Le fléchage des financements prévus pour des projets routiers en vue d'augmenter la capacité des routes vers les projets ferroviaires* » (Contribution C32, Alric Bonvallet);
- « *[...] lever des fonds dès 2020 pour des infrastructures de transports en région grâce aux bénéfices qui reviendront à l'État à la fin des concessions autoroutières* » (Contribution C77, Association ADTC Savoie);
- « *Les solutions qui devront être retenues sont celles qui entraînent le report modal maximal en faveur du rail* » (Contribution C99, Association ALTRO);
- « *Pourtant des solutions existent pour le financement que cela soit par une contribution écologique des modes les plus polluants, le versement transport interstitiel, la taxation des carburants des avions ou des gros bateaux, et bien d'autres* » (Contribution C103, CGT AuRA, reprise par Agnès Naton, secrétaire générale; Lyon, le 11 juillet).

Finalement ces différentes suggestions ou interpellations traduisent, aux yeux des participants au débat, l'écart entre l'affichage d'une volonté politique visant au transfert modal de la route (fret comme voyageurs) vers les transports collectifs et la réalité des moyens mis en œuvre (par l'État ou les collectivités) pour concrétiser cette politique.

À défaut d'y mettre fin ou pour le moins de le réduire, la crédibilité même des institutions politiques sera une nouvelle fois mise en cause.

⁴ > Conseil d'orientation des infrastructures, *Mobilités du quotidien - Répondre aux urgences et préparer l'avenir*, sous la présidence de Philippe Duron, 30 janvier 2018
⁵ > Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA)

9 Le ressenti d'un manque de coordination entre acteurs



Étienne Blanc, vice-président de la Région AuRA, Emmanuel Aubry, préfet, secrétaire général de la préfecture du Rhône, David Kimelfeld, président de la Métropole de Lyon, Thomas Allary, directeur territorial AuRA SNCF Réseau, Denis Cuvillier, directeur de projet NFL; Réunion de clôture, Lyon, 11 juillet 2019

Le constat ou l'incompréhension du public face à certaines situations

Les participants aux différentes réunions publiques (élus locaux comme grand public) ont manifesté à de multiples occasions leur perplexité quant à la cohérence présidant aux décisions prises en matière de transport et d'aménagement. En effet, les intervenants font état de lignes modernisées, mais non achevées, ou ne recevant plus de trains; de gares rénovées il y a peu de temps mais fermées aujourd'hui; de projets d'aménagement portés par les communes en fonction d'une desserte promise mais jamais mise en œuvre; de tram-train non connecté aux transports urbains (métro); d'horaires inadaptés aux territoires...

« Il y a une dizaine d'années, on nous avait dit à Lozanne, il va y avoir le fameux tram-train [...]. Il y aura donc trois communes qui vont être équipées à savoir Brignais, Saint-Bel et Lozanne. Et donc j'ai vu s'installer le tram-train à Brignais, j'ai vu s'installer le tram-

train à Saint-Bel. Et à Lozanne, je ne sais pas pourquoi, rien n'est arrivé. [...] Et c'est important parce que Lozanne et les communes voisines se sont développées parce qu'il y avait ce tram-train qui était prévu. » (Christian Gallet, maire de Lozanne; Anse, le 18 avril)

Les différents intervenants de la mobilité du territoire ont ainsi été interpellés, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, sur l'ouverture et l'accessibilité des gares, SNCF Mobilités (TER) et la Région (autorité organisatrice des transports) sur les services, les niveaux de desserte, les financements, le Sytral sur les connexions du train ou du tram-train avec les transports urbains, les collectivités locales sur les questions d'aménagement et de parking, et ont pu apporter des réponses en séance sans pour autant, semble-t-il, convaincre les intervenants:

« Est-ce que dans votre budget de 4 milliards justement il y a quelque chose qui est prévu sur les parkings? Parce que [...] c'est le grand problème. » (Denis Bidault; Anse, le 18 avril)

« Alors non, pas dans le cadre du projet, ce sont plutôt des éléments qui sont portés par les communautés de communes, par les communes, donc en fait, par le territoire. » (Réponse SNCF Réseau; Anse, le 18 avril)

« Je ne sais pas si c'est un problème de gouvernance entre les collectivités, la Région, etc. Tout le monde se renvoie la balle. » (Julien Casals; L'Arbresle, le 23 avril)

Un réseau ferroviaire et un réseau de transport urbain mieux articulés pour inciter au report modal



Intervention de Fouziya Bouzerda, présidente du Sytral, sur l'intermodalité; Lyon, 16 mai 2019

Les enseignements tirés de l'exploitation du questionnaire en ligne, corroborés par les interventions en réunions publiques ou sur les réseaux sociaux, font apparaître l'interdépendance, le maillage entre le réseau ferroviaire (TER) et le réseau de transport urbain géré par TCL (Sytral), comme un élément important dans le choix du mode de transport.

Certes, le souhait de trains plus fréquents, plus fiables, mieux cadencés, aux horaires adaptés constitue la première occurrence des personnes ayant répondu au questionnaire sur le site du débat. Toutefois, le fait d'avoir plus de gares desservies connectées au réseau de transport urbain et de connexions performantes avec celui-ci (les ruptures de charges étant réduites au minimum) constitue également un sujet de préoccupation majeur.

« Trois gares principales: Lyon St-Exupéry (TGV), Part-Dieu (TER Est), Perrache (TER Ouest). Ces trois gares devront être reliées par un Réseau Express Urbain afin de pouvoir aller d'une gare à l'autre sans difficulté. Comme c'est fait pour Paris. » (Patrick Barthet, commentaire à l'Avis A47)

« Ce beau tram-train qui fonctionne bien [...] était prévu initialement pour aller bien au-delà de Saint-Paul, en direction de Part-Dieu [...], cela fait aussi lien avec l'absence du Sytral. » (Philippe Andagnotto; L'Arbresle, 23 avril)

Le public résidant en périphérie de Lyon a dépeint au fil du débat un tableau dans lequel le réseau ferroviaire et le réseau de transport urbain (principalement le métro) existent côte à côte mais ne se rencontrent guère.

Contrairement aux gares parisiennes, souvent citées en exemple durant le débat, qui présentent un réseau urbain directement desservi depuis le hall de la gare, les gares lyonnaises ne sont pas directement reliées au métro. Ainsi, à La Part-Dieu, hub de correspondance principal de la métropole, le voyageur doit soit sortir de la gare et traverser une place pour prendre le métro, soit le rejoindre par un long couloir. À la station de train Jean Macé, le voyageur doit quitter la gare, traverser un carrefour et un boulevard pour rejoindre le métro. L'utilisateur du tram-train arrivant à Saint-Paul n'a pas accès direct au réseau métropolitain.

La question a donc été posée en substance: à quoi bon moderniser ou ajouter des nouvelles voies si l'absence de maillage avec le réseau urbain ne permet pas au voyageur d'atteindre sa destination finale, qu'elle se situe dans la métropole ou dans une autre ville (via notamment le TGV), lui faisant préférer l'usage de la voiture?

« Vous avez parlé de Jean Macé, c'est une réalité, c'est une gare très attractive [...]. Moi, j'attire votre attention sur les ruptures de charge. » (Erwann Binet, conseiller départemental de l'Isère; Vienne, le 14 mai)

En réponse à ces interrogations sur la cohérence d'actions et l'interconnexion, SNCF Réseau, la Région tout comme le Sytral ont mis en avant le travail conduit en commun:

« Le Sytral travaille aujourd'hui étroitement avec nous sur toutes les études de développement de ces dessertes. » (Denis Cuvillier, directeur de projet NFL; L'Arbresle, le 23 avril)

« Nos gares principales desservies en matière ferroviaire sont connectées à l'ensemble de nos hubs [...] de transport en commun. On parle de La Part-Dieu. On parle de la gare Perrache, mais pas seulement. Nous sommes également sur Jean Macé. Nous sommes aussi sur la gare de Vénissieux, sur la gare de Vaise. [...] Toutes nos gares sont déjà des hubs [...] de transport et également de connexion avec le reste du réseau ferroviaire. » (Fouziya Bouzerda, présidente du Sytral; Lyon, le 16 mai)



Anne Dubromel expose les priorités de la Région Auvergne-Rhône-Alpes; L'Arbresle, 23 avril 2019

« Sur la question de l'intermodalité et de la connexion entre les différents modes, oui c'est une préoccupation forte de la Région d'arriver à articuler tous les modes. » (Anne Dubromel, Conseil régional AuRA; Anse, le 18 avril)

Le constat fait dans le cadre de l'inter-SCoT d'une agglomération qui se développe en périphérie, tout comme l'augmentation de la fréquentation permise par les aménagements du nœud ferroviaire, renforcent aux yeux du public le besoin d'une intégration plus poussée des modes de transport.

« Sur l'intermodalité TCL-TER, celle-ci prendra de plus en plus d'importance avec ces travaux du nœud ferroviaire lyonnais. [...] Vous savez qu'à Paris [...] il existe IDF Mobilités, ancien Syndicat des transports d'Île-de-France. Quelle est exactement l'organisation à Lyon? Peut-on aller vers une organisation plus intégrée entre TCL et TER, notamment pour l'étude de projet? » (Bernard Colombaud; Lyon, le 16 mai)

Dans un même ordre d'idée, des tarifs plus attractifs et une tarification unique ont été souvent évoqués comme une autre condition importante de report modal de la voiture vers le train. Outre la gratuité, demandée par quelques participants, une partie du public a abordé la nécessité d'une tarification combinée.

« Une tarification unique incluant TER et TCL doit être trouvée sous forme de zones dessinées par des cercles concentriques « à la parisienne »: il est actuellement bien plus cher de voyager en train dans l'agglomération même sur de courtes distances qu'en bus à tarification unique dans la zone TCL. Un rapprochement Région-Métropole, SNCF-Sytral devra être trouvé. » (Frédéric Auria, Avis A121)

Si un premier pas dans ce sens déjà réalisé par SNCF et le Sytral à travers l'abonnement mensuel TER+TCL a été salué, il a néanmoins été jugé bien trop timide.

La coordination des différentes autorités organisatrices

« Une gouvernance complexe: L'aire métropolitaine lyonnaise est marquée par une gouvernance complexe. La juxtaposition des acteurs et des compétences entraîne des gestions indépendantes et cloisonnées des réseaux. Cette logique "d'organisateur" est en contradiction avec celle de l'usager, dont la préoccupation principale est son déplacement porte à porte, quels que soient les périmètres institutionnels des réseaux concernés. » (Extrait

p. 15 du Schéma prospectif de mobilité – Synthèse du diagnostic, Syndicat mixte des transports de l'aire métropolitaine lyonnaise, juillet 2015)

Le Syndicat mixte des transports de l'aire métropolitaine lyonnaise constitue sans doute une première approche d'une coordination entre les différents acteurs. Toutefois cette instance ne dispose d'aucun pouvoir et ne peut donc que conduire des études, faire émerger des consensus sur un programme d'actions partagées.

Cela ne peut pas suffire à répondre aux besoins exprimés lors du débat.



Stéphane Canalis, préfecture de région, détaille les objectifs de la LOM; Ambérieu-en-Bugey, 13 juin 2019

Si la Région s'est prononcée à plusieurs reprises lors du débat sur un rapprochement des autorités organisatrices, le Sytral n'a pas souhaité aborder ce sujet dans ce cadre. Tandis que la Métropole par le biais de Pascal Protière, conseiller technique au cabinet du président de la Métropole de Lyon, indiquait: « il y a sans doute une nouvelle donne qui va s'organiser [...]. Je pense que la vraie clé c'est la tarification [...], une tarification unique sur les 35 gares de la Métropole [...] créera les conditions de coopération, et forcément de confiance, pour que Région et Métropole travaillent à mon avis plus facilement main dans la main sur un avis partagé, convergeant, des infrastructures à réaliser en priorité. » (Lyon, le 27 juin)



OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Il n'appartient pas à la commission particulière de prendre position sur le type de gouvernance, ou sur l'opportunité d'une AOT unique, mais le besoin d'une étroite coordination tant au niveau de la conception que de l'exploitation a été clairement affiché et lui paraît nécessiter une réponse plus ambitieuse que l'annonce de discussions entre acteurs, sous la forme d'une institutionnalisation de la coordination entre ces instances.

Le projet de Loi d'orientation des mobilités en discussion au Parlement va faire évoluer la structure des autorités organisatrices et de cette gouvernance, instituant la Région comme « chef de file » (notion encore floue et qui devra être précisée). Ceci conduira nécessairement à bâtir une autre forme de coordination ou d'intégration des différentes autorités pour construire une réponse adaptée aux attentes du territoire de l'aire urbaine lyonnaise.



3

LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION

Au terme d'un débat de trois mois, la commission particulière a le sentiment d'avoir pu animer un dialogue où toute personne qui le souhaitait a pu disposer des éléments d'information et d'une vue d'ensemble permettant de se forger une opinion.

Chacune ou chacun a pu s'exprimer, quelques fois de manière véhémente, d'autres fois de manière plus sereine et structurée, mais toujours dans un climat de courtoisie et de respect de l'opinion de l'autre.

Quelles étaient les attentes vis-à-vis d'un débat sur les aménagements à long terme du nœud ferroviaire lyonnais ou plus pragmatiquement de quoi voulait-on débattre?

De l'opportunité du projet

Question l'on peut reformuler ainsi : le diagnostic et les objectifs que se fixe le maître d'ouvrage sont-ils pertinents ? Faut-il oui ou non prévoir de réaménager le nœud ferroviaire pour répondre à ces objectifs ?

Au premier abord, le constat d'un réseau saturé et la nécessité d'y remédier semblent généralement partagés.

Cependant si les objectifs de doublement de capacité ne paraissent pas contestés, des interrogations demeurent quant à certaines justifications ou perspectives de développement. D'autres objectifs que ceux abordés par SNCF Réseau sont formulés de manière vigoureuse par le public, portant sur la satisfaction de besoins à court ou moyen terme.

De ses caractéristiques

C'est-à-dire : est-ce que les dispositions adoptées par le maître d'ouvrage permettent de répondre aux objectifs ? Sont-elles considérées comme pertinentes ou doivent-elles être modifiées ?

C'est sans doute le cas sur le tronçon Saint-Fons – Grenay où un consensus sur le projet semble se dégager. En revanche les avis sont divergents sur la manière d'aborder le tronçon central entre Saint-Clair et la Guillotière.

D'autres dispositions techniques sont proposées par les intervenants au débat, d'autres suggestions avancées, méritant qu'on s'y attarde.

De ses alternatives

En deux mots, peut-on faire autrement ? Y a-t-il d'autres solutions que le projet soumis au débat permettant d'obtenir des résultats comparables ?

Des propositions nombreuses ont émergé au cours de ce débat, dont la mise en œuvre serait éventuellement de nature à constituer une alternative crédible, ou un complément souhaitable au projet.

Des éclairages complémentaires apportés par le maître d'ouvrage lui-même, notamment sur le phasage des projets, conduisent certains à voir dans un des scénarios présentés une véritable alternative au projet initial.

Même si le débat a pu être vu à certaines occasions comme le simple réceptacle des positions des uns ou des autres, il est surtout apparu comme le moment de la confrontation des arguments et de l'enrichissement des contributions portant sur tous les points résumés ci-avant.

La commission particulière du débat public exprime le souhait que le débat public fasse évoluer le projet, aide à faire émerger une solution opportune à laquelle chaque participant aura pu prendre part.

C'est dans cet esprit qu'elle formule à l'égard du maître d'ouvrage et de ses partenaires les recommandations suivantes.

Compléter les données et les éléments d'aide à la décision

Données et outils

L'analyse et la comparaison des coûts des différentes variantes ou options constituent des éléments importants dans la prise de décision. Aussi la CPDP recommande-t-elle au maître d'ouvrage la poursuite des travaux et l'approfondissement du bilan socio-économique; elle suggère, le moment venu, la mise à disposition d'analyses plus détaillées des coûts, de données précises quant aux bilans globaux (TRE, VAN). Enfin, compte tenu de l'inévitable incertitude entourant une partie des hypothèses, elle propose que soient produites un certain nombre d'études de sensibilité par rapport aux principales variables (par exemple croissance économique, report modal, coûts du projet, durée des travaux etc.) et des tests sur des scénarios de rupture.

D'autres analyses peuvent être conduites, utilisant d'autres modèles et outils, plus expérimentaux, prenant en compte d'autres données et variables (baisse / hausse de la demande pour le fret ferroviaire au regard de l'évolution de la part modale de la route et du fluvial, des services et des aménagements réalisés ou projetés sur le territoire lyonnais; baisse / hausse de la demande pour le train (passager) au regard de l'évolution des comportements, des politiques de report modal et du développement de l'intermodalité).

Les aménagements étant prévus à long terme, une prospective des comportements sera utile, tenant compte du changement générationnel, susceptible de faire émerger des scénarios de rupture.

Modes d'exploitation

La commission recommande que soient approfondies les conditions de la mise en œuvre d'améliorations dans l'exploitation que constituent les nouvelles modalités de signalisation (ERTMS), la possibilité d'accueillir deux trains sur une même voie et la banalisation des voies, solutions présentées succinctement lors du débat.

Elle recommande que soient identifiés les apports de ces dispositions cumulées et leur capacité à désaturer provisoirement le réseau.

Apporter une première réponse aux attentes du territoire

La commission ayant pris acte des multiples propositions d'amélioration de la desserte, de rétablissements ou de modernisations, de maillage de lignes etc., considère que certaines d'entre elles seraient peut-être susceptibles de contribuer à moyen terme à la désaturation du nœud, tout en apportant une meilleure desserte des territoires.

Circulations techniques

Au regard du pourcentage particulièrement élevé des circulations techniques dans le nœud (bien supérieur à celui des autres régions françaises), la commission recommande qu'une étude avec les différents partenaires de SNCF Réseau soit engagée afin de rechercher les solutions portant sur l'optimisation de la maintenance et les conditions de sa mise en œuvre.

Études environnementales

Pour la section Saint-Clair – La Guillotière, les enjeux environnementaux concernent essentiellement les risques liés à la présence de la nappe sous-fluviale (rabattement, pollution etc.), les risques liés à la nature et au traitement des terrains et déblais, les impacts sonores et l'atteinte au paysage. Ces points, pouvant entraîner des délais ou des coûts supplémentaires, nécessitent d'engager des études plus approfondies.

Pour la section Saint-Fons – Grenay, bien qu'évoqués dans le dossier du maître d'ouvrage, les enjeux environnementaux identifiés sur le secteur concerné, ainsi que les impacts potentiels du projet et la manière d'y remédier, n'ont guère été soulevés par les intervenants au débat public.

Ils méritent cependant d'y porter dès maintenant une attention particulière.

Ils concernent essentiellement les eaux souterraines et la protection de captage, la préservation de la biodiversité pour laquelle deux corridors écologiques sont identifiés dans le Schéma régional de cohérence écologique, et enfin les risques technologiques, dont la prise en compte dans le cadre du projet constitue une difficulté majeure.

La possibilité de mettre en œuvre dans des délais brefs la réalisation de ce tronçon, considérée comme consensuelle, suppose que des études approfondies auront pu lever ces obstacles, notamment sur le plan juridique.

La commission attire donc l'attention sur la nécessaire vigilance à apporter à ces sujets, le plus en amont possible, si le maître d'ouvrage donne suite à son projet.

Elle a noté que certaines de ces propositions concrètes, qui ne relèvent d'ailleurs pas nécessairement du maître d'ouvrage, figuraient déjà dans des documents officiels comme le Plan de déplacements urbains ou le Contrat de plan État-Région, mais qu'elles ne s'étaient pas concrétisées.

Elle a également noté les sentiments d'exaspération des usagers, habitants ou élus des territoires concernés, à l'encontre d'une dégradation des conditions de mobilité au quotidien et leurs demandes pressantes quant à des solutions à court ou moyen terme sans attendre la mise en œuvre du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais long terme.

Elle recommande donc à SNCF Réseau, SNCF Mobilités et au Conseil régional, autorité organisatrice des transports (en étroite collaboration avec ses partenaires, le Sytral, les autres

collectivités locales et les associations), d'identifier, parmi les différentes propositions, des opérations prioritaires et de bâtir un programme d'actions et un plan d'intervention à court et moyen termes (au-delà du Plan de mobilisation actuellement mis en œuvre).

Cette réflexion devrait être conduite en prenant en compte de nouvelles fonctionnalités des différentes gares de l'agglomération et de connexion renforcée avec le réseau de transport en commun.

Approfondir les études comparatives des options

Aucun élément déterminant apparu en cours de débat ne permettant de privilégier telle ou telle option de manière partagée, et dans l'hypothèse où le maître d'ouvrage déciderait de poursuivre le projet, la commission recommande que les études sur ces deux options soient approfondies (fiabilisation des données et des coûts, analyse multicritère, comparaison des bilans socio-économiques etc.).

Le thème de l'insertion urbaine ayant suscité de vives controverses dans le cas d'une réalisation en surface, la commission recommande que les modalités d'insertion des deux voies nouvelles soient, au-delà de simples mesures de protection phonique, l'occasion d'approfondir notamment en collaboration avec les services de la Métropole, le réaménagement et la requalification des boulevards concernés.

Étudier et justifier les alternatives possibles

La commission recommande que SNCF Réseau et le Conseil régional (AOT) conduisent une étude sommaire sur la crédibilité des propositions, les conditions techniques et financières des compléments d'infrastructures qu'elles nécessitent pour pouvoir être mises en œuvre et leur capacité à se substituer aux aménagements prévus dans le projet du maître d'ouvrage.

La commission recommande donc au maître d'ouvrage d'analyser et d'identifier parmi les alternatives ou propositions faites par les intervenants au débat celles qui paraissent susceptibles de répondre aux objectifs de désaturation du nœud ferroviaire lyonnais, et de le justifier.

Par ailleurs, 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 Nœud Ferroviaire Lyonnais et des autres grands projets, la commission recommande que cette alternative soit étudiée dans les mêmes conditions que le projet initial.

Elle recommande :

- de compléter les points abordés dans ces éclairages par la prise en compte d'éléments relevant des études complémentaires conduites par SNCF Réseau et en

particulier sur les conditions de l'amélioration de la desserte de Saint-Étienne ayant un impact ou s'appuyant sur les infrastructures du projet;

- d'approfondir, par une étude multicritère (prenant notamment en compte les interférences possibles avec les autres projets et les éléments apportés par les études complémentaires) et par l'établissement de bilans socio-économiques, la comparaison entre les scénarios d'aménagement proposés (options du projet initial, alternative née des scénarios de première phase de réalisation etc.) afin de nourrir les décisions quant aux priorités et consolider les choix qui seront faits en matière d'investissement;

- d'intégrer les capacités supplémentaires éventuellement apportées par les améliorations techniques (ERTMS, 2TMV, banalisation des voies) aux différentes options.

Si le maître d'ouvrage décidait de poursuivre le projet, l'annonce par ses soins d'engager dès la fin de l'année une étude concrète d'un phasage daté et précisant ce qui en résulterait en termes de service offert à l'utilisateur, apporterait une première réponse à l'urgence manifestée tout au long de ce débat par le public.

Poursuivre la démarche de participation

Le maître d'ouvrage a une longue pratique de la concertation et du travail conduit avec ses partenaires traditionnels. Mais au-delà de ces modalités habituelles, le débat a montré toute la richesse que pouvait apporter l'expertise d'usage du public dans l'élaboration des projets.

Par ailleurs, l'acceptabilité d'un projet repose largement sur le partage des objectifs et la satisfaction des attentes des usagers et donc sur la transparence des études et décisions prises.

Aussi la commission recommande-t-elle de mettre en place un dispositif d'information et de concertation continue avec le public (usagers, habitants ou acteurs de territoire).

La mise en place d'un site interactif, accessible au grand public, dédié au projet, lui paraît de nature à répondre à ce principe de transparence.

Par ailleurs la constitution d'un comité de suivi du projet associant au maître d'ouvrage les différentes composantes de SNCF (et notamment SNCF Mobilités), ses partenaires institutionnels habituels, mais aussi les associations les plus représentatives des usagers et des habitants du territoire, lui paraît être de nature, au-delà de la transparence des données, à pérenniser des relations de confiance et conforter la concertation sur un projet jugé d'importance majeure pour le territoire.

Conforter le portage politique du projet

La commission particulière n'a pas vocation à se prononcer sur l'opportunité d'une AOT unique ou sur toute autre forme de gouvernance souhaitable.

Elle a pris acte des propos prononcés notamment lors de la réunion de clôture sur le renforcement de la coopération entre les différentes collectivités.

Cependant, au regard des expressions multiples exprimées lors du débat, elle recommande d'assurer une coordination

plus étroite entre les acteurs de la mobilité afin de garantir la cohérence et la complémentarité des projets de transport et des niveaux de services à hauteur des ambitions du territoire régional.

La mise en place souhaitée d'un RER à la lyonnaise (ou d'un réseau express métropolitain) suppose de réunir sur le territoire de l'aire urbaine métropolitaine une gouvernance intégrée. La commission ne peut que souhaiter la mise en place d'une organisation assurant celle-ci de manière optimale.

Un vœu : Que ce débat ne soit pas un débat de plus qui ne débouche pas sur des réalisations concrètes.

Il serait regrettable qu'à l'adage populaire « Quand on veut enterrer un sujet, on crée une commission », se substitue celui-ci : « Quand on veut enterrer un sujet, on organise un débat public ».

ANNEXES

Les décisions de la CNDP et la lettre de mission	113
Le courrier du président de la CPDP au PDG de SNCF Mobilités et sa réponse	123
Les acteurs rencontrés pour préparer le débat	127
Les cahiers d'acteurs et contributions	131
Les retombées médias	136
Le budget du débat	143
Les sigles et acronymes	144

1 Les décisions de la CNDP et la lettre de mission

Décision n° 2018 / 76 du 3 octobre 2018

Décision de la tenue d'un débat public sur le projet des aménagements à long terme du nœud ferroviaire lyonnais et nomination du président de la commission particulière.



SÉANCE DU 3 OCTOBRE 2018

DÉCISION N° 2018 / 76 / NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME/ 1

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 L121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8,
- vu le courrier de Madame Elisabeth BORNE, Ministre des transports, en date du 8 juin 2018, demandant à SNCF Réseau d'engager les actions permettant une saisine de la CNDP pour le projet des aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais,
- vu le courrier de saisine du 20 septembre 2018 de Monsieur Patrick JEANTET, Président de SNCF Réseau, demandant à la CNDP de décider des démarches de participation du public à mettre en place sur le projet des aménagements à long terme du nœud ferroviaire lyonnais,
- vu le dossier de saisine, et l'étude de contexte,

Considérant que :

- ce projet qui consiste en l'ajout de deux nouvelles voies entre Saint-Clair et Guillotière sur environ 10 km, l'extension de la Gare de la Part-Dieu, le passage à 4 voies en surface de la ligne Lyon-Grenoble sur la section entre Saint-Fons et Grenay, est un projet dont les enjeux socio-économiques sont majeurs aussi bien à l'échelle de la métropole de Lyon, de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et de la France,
- ce projet présente également des enjeux environnementaux, d'aménagement du territoire et d'urbanisme importants,
- ce projet aura des impacts sur les services ferroviaires péri-urbains et régionaux (Métropole de Lyon et métropoles de la région Auvergne-Rhône-Alpes), mais aussi sur les liaisons grandes distances en France et à l'international, que ce soit pour le transport de voyageurs ou le transport de marchandises,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Le projet des aménagements à long terme du nœud ferroviaire lyonnais fera l'objet d'un débat public dont l'animation sera confiée à une commission particulière.

1/2

Article 2 :

La Commission désigne Monsieur Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la commission particulière du débat public en charge d'animer le débat public relatif au projet des aménagements à long terme du nœud ferroviaire lyonnais.

Article 3 :

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

La Présidente

 Chantal JOUANNO

2/2

Décision n° 2018 / 97 du 7 novembre 2018

Nomination des membres de la commission particulière en charge de l'animation du débat public sur le projet des aménagements à long terme du nœud ferroviaire lyonnais.



SÉANCE DU 7 NOVEMBRE 2018

DÉCISION N° 2018 / 97 / NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME/ 2

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 L121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8,
- vu sa décision n°2018/76 / Nœud ferroviaire lyonnais long terme /1 en date du 3 octobre 2018, décidant de l'organisation d'un débat public sur le projet des aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais et désignant Monsieur Jean-Claude RUYSSCHAERT comme président de la commission particulière du débat public,

sur proposition de Monsieur Jean-Claude RUYSSCHAERT et après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Les personnes suivantes sont désignées 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 :

- Monsieur Francis BEAUCIRE
- Madame Dorothee BRIAUMONT
- Monsieur François GILLARD
- Monsieur Jérôme LAURENT
- Madame Agnès POPELIN
- Madame Barbara SERRANO

Article 2 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République Française

La Présidente

 Chantal JOUANNO

1/1

Décision n° 2019 / 34 du 6 mars 2019

Validation du dossier du maître d'ouvrage et arrêt des modalités du débat public et de son calendrier.



SÉANCE DU 6 MARS 2019

DÉCISION N° 2019 / 34 / NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME/ 3

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 L121-1 et suivants, notamment le I de l'article L. 121-8,
- vu la décision n°2018/76/NFLT/1 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 la décision n°2018/97/NFLT/2 désignant les membres de la commission particulière du débat public,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE:

Article 1 :

La Commission considère le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour engager le débat public.

Article 2 :

La Commission arrête les modalités du débat public et son calendrier. Le débat public se déroulera du 11 mars au 11 juillet 2019.

Article 3 :

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

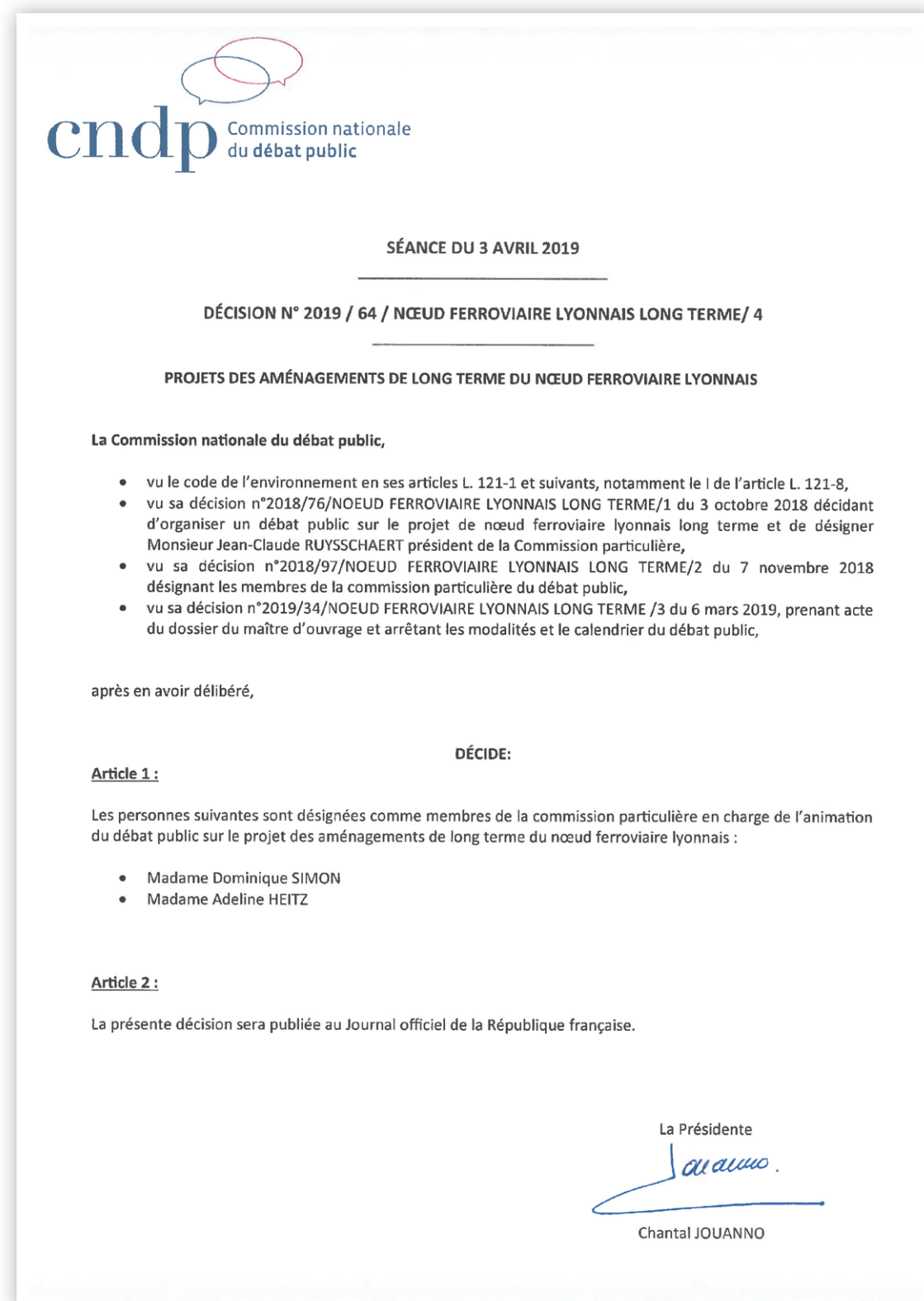
La Présidente

 Chantal JOUANNO

1/1

Décision n° 2019 / 64 du 3 avril 2019

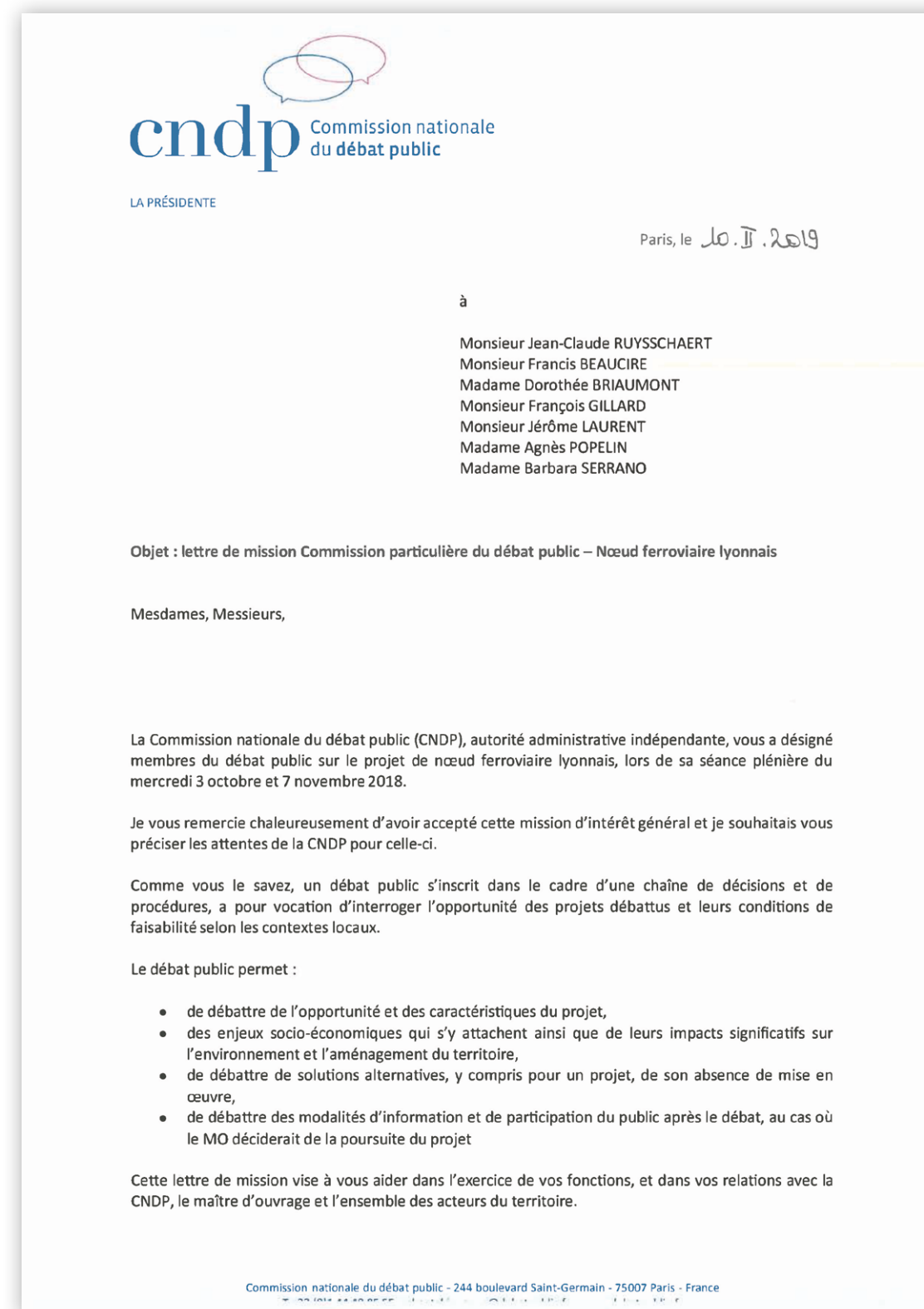
Nomination de deux membres supplémentaires au sein de la commission particulière.



1/1

Lettre de mission du 10 février 2019

Lettre de mission adressée par la présidente de la CNDP à l'ensemble des membres de la CPDP en charge de l'animation du débat public sur le projet des aménagements à long terme du nœud ferroviaire lyonnais.



1/4

1.Préparation du débat

Périmètre du débat :

Le cadrage préalable du champ et du périmètre de la concertation est un enjeu majeur pour un projet aussi complexe que le Nœud Ferroviaire Lyonnais. C'est en effet, le nœud ferroviaire le plus complexe de France avec le regroupement de 15 lignes et des trafics voyageurs et fret d'échelle à la fois européenne, nationale, régionale, métropolitaine.

Ce projet s'inscrit par ailleurs dans un continuum de projets très anciens qui ont fait l'objet de débats publics (Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, politique des transports de la Vallée du Rhône et de l'Arc Languedocien, liaison ferroviaire Paris-Orléans-Clermont-Lyon). Le présent projet devra intégrer et identifier les interactions éventuelles de ces réflexions et débats passés avec les questions qui seront présentées au public.

Au regard des implications et des échelles mobilisées par le projet NFL, il paraît important d'intégrer les dynamiques de développement et d'aménagement du territoire dans le champ du débat. Ces dynamiques des projets urbains (logements, activités, services) se traduisent par une évolution de la mobilité qu'il s'agira de prendre en compte.

Au-delà de la réalisation de deux voies supplémentaires entre St Clair et la Guillotière, et des options possibles pour cet aménagement, le projet de nœud ferroviaire présente d'autres enjeux majeurs au nombre desquels :

1) Les trains du quotidien (TER-RER) : il est important de verser au débat la question de l'offre pour le périurbain (par exemple, la possibilité d'augmenter la fréquence) ainsi que le rôle des gares susceptible d'assurer cette fonctionnalité. L'évolution démographique, le développement urbain et économique notamment à l'est de la métropole, posent la question de la desserte de ce secteur et interrogent le rôle et les fonctionnalités attendues de la gare de Saint Exupéry.

2) La question des liaisons express inter-métropoles (TERGV) : le débat pourra interroger le besoin de liaisons express entre métropoles et son articulation possible avec l'amélioration de l'offre du quotidien. De la même manière, cette question mérite d'être abordée à la lumière des autres projets internationaux (Lyon-Turin, POCL).

3) Les liaisons TGV : l'augmentation de l'offre TGV doit également être interrogée notamment sa place dans les besoins de réaménagement.

4) Le trafic Fret : la question du contournement de l'agglomération lyonnaise par l'est est importante : la partie nord de ce contournement a fait l'objet d'une DUP, la partie Sud reste plus problématique en termes de tracés. Dans quelle mesure ce contournement répond à la fonctionnalité fret et dans quelle mesure peut-il jouer un rôle dans la gestion des trafics passagers du quotidien ?

5) L'équilibre des 3 gares Part-Dieu/Perrache/Saint-Exupéry et plus largement le rôle des gares secondaires de la métropole et l'interconnexion entre le réseau ferroviaire et le réseau de transport collectif métropolitain mériteraient d'avoir une place à part entière dans le débat.

Élaboration du dossier du maître d'ouvrage (DMO) et sa synthèse:

Le DMO est le document central du débat, il fait référence et engage la maîtrise d'ouvrage pour la suite du processus. Compréhensible, clair, intelligible et le plus exhaustif possible, il est élaboré en discussion étroite avec la CPDP qui veille à son accessibilité au plus grand nombre et qui s'assure de l'ouverture de véritables possibilités de discussion tant sur le fond du projet que sur sa gouvernance future.

Le DMO s'attache à définir les enjeux du projet pour le territoire et donne tous les éléments nécessaires au grand public pour juger de son opportunité dans le contexte du débat. Les contraintes qui pèsent sur la maîtrise d'ouvrage doivent être explicitées ainsi que les zones d'incertitude qui doivent être explorées. Les différentes solutions, y compris l'absence de mise en œuvre du projet, les variantes ou les alternatives doivent être présentées. Pour chacune d'elle, il convient de lister les avantages, les inconvénients, les contraintes.

Le dossier doit expliciter le processus décisionnel, les étapes déjà parcourues et celles qu'il reste à franchir si le projet doit se réaliser. Il soulignera également les attentes de la maîtrise d'ouvrage vis-à-vis du débat public.

Le dossier soumis au débat doit ouvrir de réelles perspectives de discussion sur des points clés du projet aux différentes échelles (locale, aire métropolitaine, régionale, nationale).

Le DMO devra être accompagné d'une synthèse de 4 à 8 pages.

Il est recommandé de demander au MO d'accompagner son DMO et sa synthèse d'une infographie en ligne de 4 minutes maximum reprenant les grandes lignes de la présentation synthétique. Elle doit pouvoir circuler facilement sur les réseaux sociaux et servir d'entrée dans le débat pour le grand public.

Élaboration d'une synthèse des échanges préparatoires

Il est important et nécessaire que la CPDP réalise un travail préparatoire visant à connaître et à comprendre le contexte spatial, social et politique d'insertion du projet. Ce travail aidera la CPDP à élaborer les méthodes de participation du public les plus adaptées au contexte et au projet.

Au terme de cette phase de préparation, la CPDP réalisera une synthèse de l'ensemble des échanges, des entretiens préalables et des ateliers préparatoires qu'elle pourrait organiser localement pour expliciter sa démarche, la méthodologie du débat et son organisation auprès du grand public et des acteurs. Cette synthèse sera d'abord présentée au bureau de la Cndp et, enfin restituée sous la forme la plus appropriée, aux citoyens à l'ouverture du débat.

Annonce du débat

Un document d'annonce du débat de 4 à 6 pages devra être élaboré en priorité afin de servir d'outil de communication à la Cdpd avant le démarrage du débat public. Il présentera les principes et les règles d'un débat, le calendrier prévisionnel, le périmètre, les grandes thématiques du débat, la présentation de la CPDP et des réseaux sociaux.

La Cdpd, si elle le souhaite, pourra faire réaliser une infographie et/ou vidéo en ligne de deux minutes maximum pour présenter le débat public, son organisation et ses enjeux. Cette infographie aura pour vocation de circuler sur les réseaux sociaux et de servir d'entrée dans le débat pour le grand public. L'ensemble des outils de communication seront validés par le bureau de la Cndp.

Ces outils devront être réfléchis et élaborés suffisamment tôt pour pouvoir être diffusés un mois avant l'ouverture du débat officielle du débat et permettre à ce dernier de s'installer dans la sphère publique. Une attention particulière sera portée sur l'articulation entre la communication liée au plan de mobilisation en particulier au chantier de la gare de la Part Dieu et celle de la CPDP sur les aménagements à long terme du nœud ferroviaire.

Le site Internet du débat NFL sera ouvert dès que possible, en amont de l'ouverture du débat public. Une page spécifique sera consacrée à un forum ouvert ou sous forme de questionnaire au grand public pour lui permettre de suggérer des thématiques ou des enjeux qu'ils souhaitent mettre au débat. Il ne s'agit pas ici de démarrer le débat sur le fond, mais de permettre au grand public de signaler tous les points qui lui paraissent liés au projet NFL et qui méritent discussion. La Cdpd se mobilisera pour que le public indique également les lieux, jours et horaires et les types de modalités de participation qui lui paraissent opportuns.

Parallèlement à l'ouverture du site Internet, la CPDP devra ouvrir le plus rapidement possible une page Facebook, un compte Twitter et une page LinkedIn. La Cdpd sera en contact permanent avec le pôle communication de la Cndp afin de convenir d'un mode de fonctionnement commun pour une forte mobilisation du public sur les réseaux sociaux. Les principaux messages de la Cdpd seront validés et relayés par la Cndp. La Cdpd utilisera le compte Dailymotion et le compte Flickr de la Cndp pour la diffusion de toute son information audiovisuelle et photographique en créant une liste spécifique pour son débat.

La commission particulière proposera une identité visuelle et une campagne de communication et d'information, dont les principes seront validés en bureau de la CNDP.

2. Modalités du débat

La Cdpd veillera à développer des formes variées de débat en mobilisant à la fois des outils en présentiel et de débats numériques. Une attention particulière doit être portée à l'articulation entre le débat en présentiel, qui ne doit pas être le seul outil, et le débat numérique via la plateforme de participation.

Les conférences de presse d'ouverture et de clôture seront conjointement organisées par la Cndp et la Cdpd : invitation, communication, liste des journalistes

Les modalités du débat et son calendrier feront l'objet d'un examen en bureau de la Cndp avant présentation en séance plénière.

3. Relations avec la CNDP

La CNDP donne mission à la commission particulière d'organiser et d'animer pour son compte le débat public sur les aménagements à long terme du nœud ferroviaire lyonnais.

Il appartient donc à cette dernière d'informer la CNDP, tout au long de la démarche de l'actualité du débat, des conditions de sa tenue, des difficultés rencontrées pendant la préparation ou le déroulement du débat, tout comme il appartient à la CNDP d'informer la commission particulière de tout fait ou événement susceptible d'interférer dans le débat.

Pour ce faire un échange régulier d'informations à un rythme et sous des formes adaptées à chaque étape de débat sera réalisé entre le bureau de la CNDP et la commission particulière, en la personne de son président.

Un état mensuel de la participation, des thématiques abordées, sera établi et transmis à la CNDP.

Toute prise de position publique ou décision concernant le débat, sa tenue en cas de tension de conflit ou de forte médiatisation sera discutée et arrêtée en commun.

Vous remerciant encore chaleureusement pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Bien cordialement.


Chantal Jouanno

4 / 4

2 Le courrier du président de la CPDP au PDG de SNCF Mobilités et sa réponse

Courrier du 25 février 2019, de M. Jean-Claude Ruyschaert, président de la CPDP, à M. Guillaume Pepy, PDG de SNCF Mobilités, et courrier réponse du 29 mars 2019, visant à ce que les différentes entités de SNCF Mobilités puissent être associées au débat public, aux côtés de SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet mis en débat.

Lyon, le 25 février 2019

Monsieur le Président,

Saisie par SNCF Réseau du projet d'aménagement à long terme du Nœud Ferroviaire Lyonnais, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé, le 3 octobre 2018, d'organiser, sous sa responsabilité, un débat public sur ce projet. Elle en a confié l'organisation et l'animation à une Commission particulière du débat public (CPDP), indépendante et neutre, placée sous ma présidence.

Dans le cadre de la préparation de ce débat, de nombreux entretiens ont été conduits avec les différents acteurs du territoire permettant de mieux cerner les questions qui seront abordées lors des réunions publiques. Au-delà des caractéristiques du projet, il apparaît clairement que les questions relatives aux modalités de desserte des territoires et les conditions d'exploitation des lignes seront au centre des préoccupations du public.

Si SNCF Réseau, responsable du projet avec qui nous travaillons au quotidien, pourra apporter toute précision ou toute réponse sur le projet d'infrastructure, il n'en est pas de même sur les champs de l'exploitation des lignes, de l'utilisation des sillons ou de la desserte des gares, qui relèvent de SNCF Mobilités. Je souhaiterais donc que des représentants de SNCF Mobilités puissent être associés à nos travaux et puissent intervenir lors des réunions publiques ou lors d'ateliers débats.

Aussi vous saurais-je gré de bien vouloir m'indiquer dans quelles conditions cette structure pourrait être mobilisée et quelles sont les personnes qui pourront être nos interlocuteurs à cet effet, tant dans cette période préparatoire que pendant le débat qui devrait être ouvert dès le 11 avril prochain.

.../...

Monsieur Guillaume PEPY
Président directeur général
SNCF Mobilités
2 Place aux Etoiles
CS 70001
93633 La Plaine Saint-Denis Cedex

Copies : Patrick JEANTET, Président directeur général, SNCF Réseau
Chantal JOUANNO, Présidente, Commission nationale du débat public
Thomas ALLARY, Directeur territorial, SNCF Réseau Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes
Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme, SNCF Réseau Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes
Philippe CHARLOT, Directeur Système et technologies ferroviaires, Direction programmes et projets système, SNCF

DÉBAT PUBLIC Nœud ferroviaire lyonnais à long terme
Chez REGUS - Immeuble Danica B – 21, avenue Georges Pompidou – 69003 Lyon
Jean-Claude Ruysschaert
jean-claude.ruysschaert@debat-cndp.fr
Tél. 06 68 29 18 47

1 / 2

Par ailleurs, nous souhaitons organiser dans le cadre de ce débat des « débats mobiles » lors desquels les membres de la commission et des représentants du maître d'ouvrage iront à la rencontre du public pour présenter le projet et recueillir les avis du public.

Afin d'être au plus près des usagers et d'inciter le maximum de personnes à participer à ce débat, une information devrait pouvoir être assurée dans les gares ou dans les trains.

Certaines de ces rencontres, ainsi que des « micros-trottoirs », gagneraient également à se tenir dans ou aux abords des gares.

Le secrétariat de la commission particulière (Sylvain Roland – sylvain.roland@debat-cndp.fr – 07 50 65 58 76) pourra bien entendu définir avec les représentants que vous voudrez bien nous désigner les conditions dans lesquelles ces actions pourraient être conduites, dès lors que vous réserverez un accueil favorable à ma demande.

Dans cette attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée,



Jean-Claude RUYSSCHAERT
Président de la commission particulière du débat public

DÉBAT PUBLIC Nœud ferroviaire lyonnais à long terme
Chez REGUS - Immeuble Danica B – 21, avenue Georges Pompidou – 69003 Lyon
Jean-Claude Ruysschaert
jean-claude.ruysschaert@debat-cndp.fr
Tél. 06 68 29 18 47

2 / 2

9, rue Jean-Philippe Rameau – 93200 SAINT DENIS



Jean-Claude RUYSSCHAERT
Président de la commission particulière du
débat public
Nœud ferroviaire lyonnais à long terme
Immeuble Danica B
21, avenue Georges Pompidou
69 003 LYON

La Plaine Saint-Denis, le 29 MARS 2019

Cher Monsieur le Président,

Dans votre lettre du 25 février dernier, vous avez bien voulu me faire part de votre souhait d'associer mes services à vos travaux et aux échanges menés dans le cadre du débat public qui s'ouvrira le 11 avril prochain sur le nœud ferroviaire lyonnais à long terme.

Je vous informe que j'ai nommé des représentants au sein de chaque activité concernée. Ils seront vos interlocuteurs pendant les phases préparatoire et le débat :

- SNCF Voyages : Madame Stéphanie JUNG (stephanie.jung@sncf.fr – 06 61 55 01 30),
- TER AURA : Monsieur Thomas GOSSET (thomas.gosset@sncf.fr - 06 17 41 43 19),
- Fret SNCF : Monsieur Vincent PICHOU (vincent.pichoud@sncf.fr - 06 16 24 16 74).

Concernant votre souhait d'organiser des « débat mobiles » avec une information en gares ou dans les trains, j'ai mobilisé les équipes de Gares & Connexions pour répondre favorablement à votre demande. Monsieur Fabrice BOMTEMPS (fabrice.bomtemps@sncf.fr - 06 13 90 91 96), responsable communication et relations publiques de l'agence gares Centre Est Rhône Alpin sera votre interlocuteur pour définir les conditions de réalisation de ces actions

Dans le cadre de la politique de transparence de SNCF, cet échange de courriers sera publié sur le site sncf.com, sauf si vous manifestiez votre opposition dans un délai de quinze jours.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en notre engagement dans la démarche que vous animez et en l'assurance de ma considération la meilleure.

Bien à vous,

Guillaume Pepy

Guillaume PEPEY
Président-directeur général de SNCF Mobilités



Document imprimé sur un papier 100% recyclé

SNCF MOBILITÉS 552 049 447 - R.C.S. BOBIGNY

1/1

3 Les acteurs rencontrés pour préparer le débat

Durant la phase de préparation du débat public, les membres de la commission particulière ont conduit des entretiens préalables avec de multiples organisations, institutions publiques, collectivités territoriales, acteurs économiques et socioprofessionnels, associations de riverains, d'usagers ou de protection de l'environnement. Ci-dessous sont listés les principaux organismes.

ACTEURS ÉCONOMIQUES

Association Nationale des Directeurs de Ressources Humaines – Rhône

Patricia TRAVERSAZ - Présidente

Arkema / Kem One

Olivier THOMAS - Directeur du site Kem One Balan

Chambre de commerce et d'industrie Auvergne-Rhône-Alpes

Philippe GUERAND - Président

Serge BOSCHER - Directeur général

Jean-François FARENK - Président de la Commission aménagement du territoire

Jean-Luc BERNADET - Directeur du Développement Régional

Chambre de commerce et d'industrie Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne

Pascal BEAUVERIE - Référent développement territorial - Délégation de Lyon

Chambre d'agriculture du Rhône

Stéphane PEILLET - Vice-président

Justine LANQUETIN - Conseillère Foncier – Urbanisme, Pôle Territoire, Environnement et Société / Équipe Aménagement, Foncier et Urbanisme

Objectif capitales

Martine MESSEANT - CCI Puy de Dôme

Frédéric BONNICHON - Maire de Châtel-Guyon

Sandro CARLETTI - Mobilité durable Vichy Communauté

Jean-Claude GUILLON - Président d'ARIA Auvergne-Rhône-Alpes

Thierry MARTIN-LASSAGNE - Directeur des affaires publiques

- Michelin

ONLYLYON Tourisme et Congrès

Jean-Michel DACLIN - Président

Pôle d'Intelligence Logistique

Thomas DAUDRÉ-VIGNIER - Président

Marc GOHLKE - Directeur général du pôle de compétitivité CARA

Laurent LAMATIÈRE - Consultant associé chez Arthur Loyd logistique

Cécile MICHAUX - Déléguée Générale

Voies Navigables de France - Direction territoriale Rhône-Saône

Cécile AVEZARD - Directrice territoriale

Rachid BIOUD - Responsable transport, économie et prospective

Nicolas CHARTRE - Responsable de la Direction du développement

ASSOCIATIONS

A3CFAL Carine COUTURIER - Trésorière Clément RIFFARD
Association de Défense de l’Environnement Chaponnay Robert RIVOIRE
Association Lyon-Métro Transport-Public et DARLY Bernard GIRARD - Président de DARLY Lionel VENTURA - Trésorier de DARLY Bernard NEYRAUD
Comité d’intérêt local - Bellecombe Georges TISSOT
Comité d’intérêt local - Saxe-Brotteaux André VIAL
Collectif associations de l’Est lyonnais Paul COSTE - Président
Déplacements citoyens Jean MURARD - Président Michel BERNARD
FNAUT Jean SIVARDIÈRE - Vice-président Anne-Marie GHÉMARD - Présidente Auvergne-Rhône-Alpes Joël DUBOS - Vice-président Auvergne-Rhône-Alpes
Fracture Gilles RENEVIER - Président Fabienne MARGUILLER - Vice-présidente Julien AMBROSIO
France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes Éric FERAILLE - Président Céline LABRACHERIE - Directrice Geneviève LAFERRÈRE Jean-Paul LHUILLIER
Halte au bruit et à la vitesse Enrico REA - Président Roger RIVAT - Vice-président
Marennes contre les nuisances Jacques DUNAND - Président
Robins des Villes Cyril BÉRARD
Union des comités d’intérêts locaux Lyon Métropole Denis EYRAUD - Président

COLLECTIVITÉS

Chambéry Métropole Xavier DULLIN - Président
Clermont Auvergne Métropole François RAGE - Vice-président Mobilité et Transports Jean-Yves BECHLER - Directeur général des services Régis ROQUEFEUIL - Directeur du pilotage des projets opérationnels complexes Noé MOREL - Collaborateur de cabinet du président
Communauté d’agglomération Porte de l’Isère Jean PAPADOPULO - Président Mathias FRANKO - Directeur général adjoint au Développement Stéphane RABILLOUD - Chef de service Aménagement Urbanisme et Transport
Communauté de commune de la Côtière à Montluel Philippe GUILLOT-VIGNOT – Président
Communauté de communes Beaujolais Pierres Dorées Daniel PACCOUD - Président André DUMOULIN - Vice-président Transports et Déplacements
Communauté de Communes de l’Est Lyonnais Paul VIDAL - Président Nicolas VARIGNY - Directeur de cabinet, accompagné du directeur général des services
Communauté de communes de la Plaine de l’Ain Jean-Louis GUYADER - Président
Communauté de communes de Miribel et du Plateau Pascal PROTIÈRE - Président
Conseil départemental de l’Ain Jean DEGUERRY - Président du Conseil départemental de l’Ain Jean-Pierre GAITET - Vice-président délégué aux transports Elisabeth LAROCHE - Conseillère départementale François GENEST - Directeur de cabinet du président Alexis MORAND - Chef de cabinet du président
Grenoble-Alpes Métropole Christophe FERRARI - Président Louis-Matthieu ROUX - Directeur de cabinet Jean-Michel EVIN - Directeur général adjoint Cohérence Territoriale
Mairie d’Ambérieu-en-Bugey Daniel FABRE - Maire
Mairie de Balan Gérard BOUVIER - Maire
Mairie de Beynost Caroline TERRIER - Maire

Mairie de Bourg-en-Bresse Jean-François DEBAT - Maire
Mairie de Bressolles Bernard LAVIRE - Adjoint au maire Andrée RACCURT - Adjointe au maire
Mairie de Chambéry Michel DANTIN - Maire Josiane BEAUD - 1 ^{re} adjointe au maire
Mairie de Corbas Jean-Claude TALBOT - Maire
Mairie de Dagneux Bernard SIMPLEX - Maire
Mairie de Givors Christiane CHARNAY - Maire Jean-Michel LE BAIL - Directeur de cabinet Jean-Marc BAUDIN - Directeur général des services
Mairie de Grenoble Éric PIOLLE - Maire Pascal CLOUAIRE - Adjoint au maire Raphaël REVEL - Membre du cabinet du maire
Mairie de L’Arbresle Pierre-Jean ZANNETTACCI - Maire Sheila McCARRON - Adjointe au maire
Mairie de Lyon Gérard COLLOMB - Maire
Mairie de Lyon, 7^e arr. Myriam PICOT - Maire Emmanuel STAWICKI - Chargé de mission au cabinet du maire
Mairie de Miribel Jacques BERTHOU - Ancien maire Patrick GUINET - Adjoint au maire
Mairie de Montluel Romain DAUBIÉ - Maire Irène TOST - Adjointe
Mairie de Niévroz Patrick BATTISTA - Maire Jean-Gérard NIZET - Adjoint au maire
Mairie de Pérouges Paul VERNAY - Maire
Mairie de Sainte-Croix Michel LEVRAT - Maire

Mairie de Vénissieux Michèle PICARD - Maire, accompagnée de son directeur de cabinet Yolande PEYTAVIN - 1 ^{re} adjointe au maire Didier LAURENT - Directeur général des services techniques
Mairie de Vienne Thierry KOVACS - Maire
Mairie de Villieu-Loyes-Mollon Gérard CLÉMENT - Maire
Métropole de Lyon David KIMELFELD - Président Jean-Luc DA PASSANO - Vice-président Coordination du pôle Mobilités, déplacements, grandes infrastructures et voirie Michel LE FAOU - Vice-président Urbanisme et renouvellement urbain, Habitat et Cadre de vie Cédric GRAIL - Directeur de cabinet du président Grégoire CARRIER - Directeur de la Stratégie territoriale et des politiques urbaines Alexandre BREUIL - Responsable du service Déplacement Emmanuelle BALMAIN - Chargée de mission Déplacements
Région Auvergne-Rhône-Alpes Martine GUIBERT - Vice-présidente Transport Pierre BÉRAT – Conseiller régional Alexandre NANCHI - Conseiller régional Anne DUBROMEL - Responsable du service des Grands projets - Direction des transports
Roannais Agglomération Yves NICOLIN - Président Harmony GRAS - Directrice Transition énergétique et mobilité - Pôle ingénierie technique et transition écologique Marylène VONNER - Responsable du service Transports - Pôle Aménagement
Saint-Étienne Métropole, Mairie de Saint-Étienne: Gaël PERDRIAU - Président, maire

SYNDICATS MIXTES ET AUTRES ÉMANATIONS DES COLLECTIVITÉS

Agence d’urbanisme de Lyon Damien CAUDRON - Directeur Olivier ROUSSEL - Directeur de la stratégie métropolitaine Sébastien SPERTO - Directeur des Projets urbains Sébastien ROLLAND - Coordinateur de l’inter-SCoT
Conseil économique, social et environnemental régional Auvergne-Rhône-Alpes Jean-Raymond MURCIA - Rapporteur Commission n°4 Michel RAFFIN - Chargé d’étude

Pôle Métropolitain
Philippe TORMENTO - Directeur général
Rachel HAAB LAB - Directrice du SMTAML
Philippe GAUVRIT - Directeur de Projet Plaine Saint-Exupéry

Sepal et inter-SCoT
Emmanuel GIRAUD - Directeur
Jérémie TOURTIER - Chargé de mission

SPL Lyon Part-Dieu
Ludovic BOYRON - Directeur
Frédéric DUCHÊNE - Chef de projet du secteur « Gare ouverte »

Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise
Yann MONGABURU - Président

Sytral
Fouziya BOUZERDA - Présidente
Nicolas MALLOT - Directeur général adjoint
Rodolphe MUNIER - Directeur du développement
Philippe BOSSUET - Directeur de la prospective, des études amont et du PDU
Nicolas PECH - Direction de la prospective, des études en amont et du PDU

ÉTAT ET REPRÉSENTATIONS DE L'ÉTAT

Direction départementale des territoires du Rhône
Joël PRILLARD - Directeur
Mylène VOLLE - Cheffe de service

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes
Françoise NOARS - Directrice
Fabrice GRAVIER - Chef du service Mobilité, Aménagement, Paysages
Olivier MURRU - Chef de pôle
Tiphaine LE PRIOL - Service mobilité, aménagement et paysage

Ministère des Transports
Marc PAPINUTTI - Directeur de cabinet
Julien DEHORNOY - Directeur du cabinet adjoint
Damien TEICHNER - Bureau de la planification ferroviaire - DGTIM

Parlementaires
Damien ABAD - Député de l'Ain
Caroline ABADIE - Députée de l'Isère

Blandine BROCARD - Députée du Rhône
Dino CINIERI - Député de la Loire
Jean-Luc FUGIT - Député du Rhône
François-Noël BUFFET - Sénateur du Rhône
Patrick CHAIZE - Sénateur de l'Ain
Gilbert-Luc DEVINAZ - Sénateur du Rhône
Rachel MAZUIR - Sénateur de l'Ain
Michèle VULLIEN - Sénatrice du Rhône

Préfecture Auvergne-Rhône-Alpes
Pascal MAILHOS - Préfet

Secrétariat général aux affaires régionales Auvergne-Rhône-Alpes
Guy LEVI - Secrétaire général
Christine MESUROLLE - Secrétaire générale adjointe
Stéphane CANALIS - Chargé de mission infrastructures et transports

SYNDICATS DE SALARIÉS

CFDT
Pierrick AILLARD - Secrétaire général Union régionale interprofessionnelle
Daniel ROUX - Chargé de mission URI

CFE-CGC
François HOMMERIL - Président
Noël JUQUEL - Trésorier

Comité régional CGT Auvergne-Rhône-Alpes
Agnès NATON - Secrétaire générale

Fédération CGT des cheminots
Laurent SAINT-LÉGER - Secrétaire du secteur de Lyon

AUTRES

Experts
Olivier KLEIN - Directeur adjoint Laboratoire Aménagement Économie Transport
Marie-Line MEAUX

SNCF Epic de tête
Philippe CHARLOT - Directeur Système et technologies ferroviaires
Nathalie VINCIGUERRA - Chef de Projet Paris-Lyon
Jonathan DURIEUX

4 Les cahiers d'acteurs et contributions

Durant le débat public, chacun a eu la possibilité de s'exprimer sur le projet sous forme de contributions écrites, formelles et argumentées. Les différents acteurs institués ont également eu la possibilité de présenter leurs prises de positions au travers de cahiers d'acteurs.

Au global, 103 contributions ont été publiées, dont 29 cahiers d'acteurs. Elles sont listées ci-dessous par type d'acteur, puis par ordre de publication sur le site du débat.

ACTEURS ÉCONOMIQUES

Cahiers d'acteurs

Cahier d'acteur n° 4 (C11): CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne « Un plan d'avenir multimodal pour une aire métropolitaine à 4 millions d'habitants »

Cahier d'acteur n° 9 (C16): Société CFL Multimodal « Un nœud stratégique pour le développement des autoroutes ferroviaires »

Cahier d'acteur n° 12 (C28): Union Maritime et Fluviale Marseille-Fos « La fluidité du NFL est une condition essentielle de la compétitivité du Grand Port Maritime de Marseille »

Cahier d'acteur n° 22 (C52): VNF-CNR « Le transport fluvial de marchandises, une "solution douce" complémentaire du rail »

Cahier d'acteur n° 23 (C70): CCI de l'Ain « Développer la gare de Lyon Saint-Exupéry, en synergie avec la gare de Lyon Part-Dieu »

Cahier d'acteur n° 24 (C54): La Transalpine « Articuler le traitement du NFL avec les accès alpins du Lyon-Turin est une nécessité »

Contributions

C29: SNCF Voyages « Contribution de SNCF Voyages »

C34: CCI de Grenoble « Contribution de la CCI Grenoble au débat public sur le projet d'aménagement du nœud ferroviaire lyonnais »

C35: SNCF Mobilités - TER Auvergne Rhône-Alpes « Contribution de SNCF Mobilités- TER Auvergne-Rhône-Alpes »

C61: Fédération des promoteurs immobiliers de la région lyonnaise et FNAIM Entreprise du Rhône « Contribution FPI LYON et FNAIM Entreprises du RHONE »

C66: Solvay « Améliorer l'accessibilité des sites de la Vallée de la Chimie via le réseau ferré »

C69: CCI Nord Isère « Contribution de la CCI Nord Isère »

C78: Objectif capitales « Pour de meilleures connexions entre le Grand Lyon, Clermont et son pôle métropolitain »

ASSOCIATIONS

Cahiers d'acteurs

Cahier d'acteur n° 1 (C6): ADTC « NFL: un projet essentiel pour les usagers de la ligne Lyon-Grenoble »

Cahier d'acteur n° 6 (C10): FNAUT AuRA « Les besoins des usagers des transports de la Région AuRA »

Cahier d'acteur n° 7 (C17): France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes « Nous n'en « poumons » plus il y a urgence! »

Cahier d'acteur n° 10 (C20): Association de défense de l'environnement de Chaponnay (ADEC) « Un débat mal ciblé? »

Cahier d'acteur n° 16 (C40): DARLY « De l'étoile à la toile »

Cahier d'acteur n° 19 (C45): Comité d'intérêt local Vilette - Paul-Bert « La société civile est très concernée! »

Cahier d'acteur n° 25 (C50): ADDVC « Améliorer la desserte ferroviaire de la Vallée de la Chimie »

Cahier d'acteur n° 26 (C53): Déplacements citoyens « Un projet essentiel et urgent »

Cahier d'acteur n° 27 (C67): ADUT « La décongestion du NFL: un projet crucial pour les usagers de la ligne en Y Lyon/St André le Gaz/Grenoble-Chambéry »

Cahier d'acteur n° 28 (C65): AUTERVR « Circulation ferroviaire des voyageurs en Rive Droite de la Vallée du Rhône: une alternative urgente »

Contributions

C3: Association CITEE « Réouverture de la gare de Vaugris: une gare Vienne-Sud »

C24: CAEL « Contribution du Collectif d'Associations de l'Est Lyonnais »

C30: Association « Vivons notre ville Ambérieu » « Pour la prise en compte des territoires et des bassins de vie »

C46: ADUT « Contribution de l'ADUT au projet de Nœud Ferroviaire Lyonnais concernant la voie unique reliant St André le Gaz à Chambéry »

C49: Association des riverains de la R.N.88 Saint-Étienne - La Ricamarie « Contribution de l'association ARDISO 88 - Déplacements Saint-Étienne Lyon »

C51: Comité d'intérêt local Sud Presqu'île confluence « Contribution du Comité d'intérêt local Sud Presqu'île confluence: "avis favorable et vœux" »

C63: Association APACHE « Contribution: "La sécurité d'abord" »

C71: CIL Voltaire Part-Dieu « Pour diminuer la saturation de la gare Part-Dieu »

C77: ADTC Savoie « Contribution "La priorité doit être donnée au développement des infrastructures ferroviaires" »

C79: Associations du Beaujolais « Contribution de la Coordination des Associations du Beaujolais »

C81: APIE « Contribution: "L'opportunité de faire du train une réelle alternative à la voiture individuelle comme mode de transport à l'échelle régionale" »

C83: Conseil de développement Nord Isère « Contribution: Avis du Conseil de Développement Nord-Isère »

C85: Union des Comités d'intérêts locaux de la Métropole de Lyon « Contribution de l'UCIL au projet de Nœud Ferroviaire Lyonnais Long Terme »

C88: Collectif Part-Dieu « Contribution du collectif Part-Dieu sur le NFL »

C90: Robin des villes « Contribution: "Que nous disent les jeunes des mobilités de demain? Quelle sera la place du train dans celles-ci?" »

C97: ASTER « Aménagement du territoire, infrastructures et fractures territoriales »

C99: ALTRO « Contribution: "Ne pas insulter l'avenir en intégrant les projets futurs comme la Via Atlantica" »

C100: A3CFAL « Contribution: "Faites vraiment le TGV du fret que vous nous avez proposé en 2001" »

CITOYENS

Contributions

C1: Florent Missemmer « Pour une réelle intermodalité train+vélo »

C2: TER ouest lyonnais « Création d'un TER Ouest lyonnais »

C18: Michel Martin « Contribution en faveur d'un RER lyonnais »

C19: Sébastien Reilles « Clermont-Ferrand - Lyon: une relation ferroviaire à revaloriser dans le cadre de la fusion régionale AURA »

C31: Yves Boutry « Améliorer le nœud ferroviaire lyonnais au Sud de Lyon »

C32: Alric Bonvallet « Il est urgent, plus que jamais, de faire préférer le train en AuRA! »

C39: M. Lacroix (habitant du 3^e arrondissement de Lyon, membre du collectif Part-Dieu) « Propositions au débat public de M. Lacroix »

C41: Jean Coldefy « Nœud Ferroviaire Lyonnais: une infrastructure nécessaire au développement de l'aire urbaine de Lyon »

C74: Clément Riffard « Contribution "Concentration dans la métropole" »

C84: Joël Guerry « Contribution au débat »

C101: Laurent Paul « Quelques remarques sur le projet CFAL »

C102: Joël Dubos - Vice-président de Darly et de FNAUT AURA « Contribution sur les enseignements du débat »

COLLECTIVITÉS LOCALES ET SYNDICATS MIXTES

Cahiers d'acteurs

Cahier d'acteur n° 5 (C13): Syndicat Mixte SCOT Sud-Loire « NFL, un projet qui appelle des engagements robustes pour Saint-Étienne et le Sud-Loire »

Cahier d'acteur n° 11 (C23): Métropole de Lyon « Désaturer le nœud ferroviaire lyonnais, une opportunité pour tous les territoires »

Cahier d'acteur n° 13 (C27): SCoT de l'agglomération lyonnaise – Sepal « Répondre à l'urgence, anticiper l'avenir »

Cahier d'acteur n° 14 (C33): L'inter-SCoT de l'aire métropolitaine de Lyon-Saint-Étienne « La désaturation du nœud ferroviaire lyonnais: enjeu crucial pour l'inter-SCoT de l'aire métropolitaine de Lyon-Saint-Étienne »

Cahier d'acteur n° 17 (C37): Sytral « Désaturer le nœud ferroviaire: une priorité pour faciliter les déplacements du quotidien »

Cahier d'acteur n° 18 (C42): SCoT Nord Isère, SCoT Boucle du Rhône en Dauphiné « La désaturation du NFL: un enjeu pour le nord de l'Isère »

Cahier d'acteur n° 20 (C48): CESER Auvergne-Rhône-Alpes « Dénouer le Nœud Ferroviaire Lyonnais: combiner enfin urgence et long terme »

Cahier d'acteur n° 29 (C80): Conseil Régional Auvergne-Rhône-Alpes « Voir large, coordonner, agir maintenant »

Contributions

C4: Grenoble-Alpes Métropole & SMTc « Pour un meilleur service ferroviaire dans la région grenobloise »

C7: Ville d'Ambérieu en Bugey « Gestion des trafics intra-muros de la ville »

C14: Ville de Villeurbanne « Villeurbanne soucieuse de l'impact du projet de NFL sur les quartiers Stalingrad et Tonkin »

C15: Ville de Lyon « Contribution de la Ville de Lyon »

C21: Ville de Vénissieux « Contribution de la Ville de Vénissieux au débat public »

C22: Métropole de Lyon « Perspectives de développement des territoires à long terme »

C38: Saint Laurent de Mure « Contribution de la Commune de Saint Laurent de Mure »

C43: Métropole de Lyon « Contribution au NFL long terme des Villes centre, grandes agglomérations et métropoles régionales »

C44: Le Grand Clermont et le Pôle Métropolitain Clermont Vichy Auvergne « Les enjeux du grand projet "NFL" pour Clermont Auvergne Métropole »

C47: SCoT de la Grande Région de Grenoble « Délibération comité syndical du SCoT de la Grande Région de Grenoble en faveur du NFL »

C55: Ville d'Ecully « Contribution de la ville d'Ecully »

C56: Commune de Villieu Loyes Mollon « Contribution de la commune de Villieu Loyes Mollon »

C62: Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère « Contribution de la CAPI sur le Projet de Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) »

C64: Roannais Agglomération « Pour une desserte ferroviaire locale de qualité »
C68: Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise « Contribution délibérée par le Sytral »
C72: Ville de Niévroz « Motion du conseil municipal de Niévroz »
C76: Mairie de Dagneux « Contribution de la mairie de Dagneux »
C82: Commune de Solaize « Débat Public sur le nœud ferroviaire lyonnais: contribution de la commune de Solaize »
C86: Ville de Bressolles « Contribution “Motion du conseil municipal de Bressolles” »
C87: Philippe GUILLOT-VIGNOT - Président de la Communauté de Commune de la Côtière à Montluel « Contribution de la Communauté de Commune de la Côtière à Montluel »
C91: Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées « Contribution: “Un rattrapage nécessaire des 20 dernières années, un accompagnement indispensable pour la qualité de service” »
C93: Syndicat mixte du Beaujolais « Un rattrapage nécessaire des 20 dernières années »
C94: Mairie de Pierre-Bénite « Contribution de la mairie de Pierre-Bénite »
Contribution versée au débat, non disponible sur la plateforme participative (problème technique): Jean-Philippe Choné, Maire de Communay, « Contribution de la mairie de Communay »
Contributions / délibérations votées pendant la période de débat public, parvenues à la commission particulière hors délai
Communauté de Communes de l’Est lyonnais, Délibération n° 2019-06-10 du 11 juin 2019 « Débat public sur le projet “Nœud Ferroviaire Lyonnais à Long Terme” / Contribution de la CCEL »
Conseil départemental de l’Isère, Délibération n° 2019 CP06 C 10 59 du 21 juin 2019 « Contribution du Département de l’Isère au débat public nœud ferroviaire de Lyon »

ÉLUS ET GROUPES POLITIQUES

Cahiers d’acteurs

Cahier d’acteur n° 8 (C26): Parlementaires de gauche de la Région Auvergne-Rhône-Alpes « Un grand débat pour dénouer le nœud ferroviaire lyonnais »

Cahier d’acteur n° 15 (C36): Groupe UDI et apparentés, Métropole de Lyon « Réalisation d’un Réseau Express Métropolitain (REM) »

Contributions

C8: Yves Blein, Député du Rhône « Contribution du député de la XIV° circonscription du Rhône »

C57: Caroline Abadie, Députée de l’Isère « Contribution de Caroline ABADIE »

C59: Gilles Grandval « Contribution de Perspective: “Pour que le projet NFL ne devienne pas la solution Fret au rabais et réponde à sa vocation de mobilité des personnes” »

C73: Patrick Battista, Maire de Niévroz « Remarque générale du Maire de Niévroz »

C75: Carine Couturier, Maire adjointe de Dagneux « Contribution: “Avis sur le projet NFL LT” »

C92: Groupe des élu-e-s EELV de la Métropole de Lyon « Contribution des élu-e-s EELV de la Ville de Lyon, de la Métropole de Lyon et de la Région Auvergne - Rhône-Alpes et d’EELV Rhône & Métropole de Lyon »

C95: Groupe socialiste et démocrate de la Région AuRA « Faire face aux enjeux climatique, démographique et économique »

C96: Roger Frety - EELV Givors – Condrieu « Projet de transport par câble de type télécabine entre les gares de Givors-ville et de Chasse-sur-Rhône »

C98: Groupe PRG Région AuRA « Contribution “Pour un Nœud Ferroviaire Lyonnais qui impacte positivement tous les territoires environnants” »

SYNDICATS DE SALARIÉS

Cahiers d’acteurs

Cahier d’acteur n° 2 (C9): CGT du Rhône « Un développement harmonieux de la ville de Lyon lié à l’implantation des gares et à l’organisation du trafic »

Cahier d’acteur n° 3 (C12): CGT Auvergne Rhône-Alpes « Le nœud ferroviaire: un enjeu de mobilité régionale »

Cahier d’acteur n° 21 (C58): Secteur cheminot CGT de Lyon « Le nœud ferroviaire lyonnais un enjeu pour le fret ferroviaire »

Contributions

C5: Karine Guichard « Nœud ferroviaire lyonnais - les propositions de la CGT »

C25: Syndicat CGT des cheminots Saint-Étienne « Contribution du Syndicat CGT des cheminots de Saint-Étienne »

C103: CGT AuRA « Contribution du comité régional CGT Auvergne-Rhône-Alpes »

AUTRES ORGANISMES

Contributions

C60: CPDP Débat public NFL « Contribution: Précisions attendues de la part du président de la Commission du débat sur des données chiffrées du cahier d’acteur du Sytral »

C89: Université de Lyon « Contribution de l’Université de Lyon au débat public »

5 Les retombées médias

Au 18 juillet 2019, le débat public avait suscité 192 retombées presse dans 48 supports différents, hors presse institutionnelle éditée par les collectivités territoriales et intercommunalités.

AVANT AVRIL 2019

01/10/2018	Tribune de Lyon	« Vers un large débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais »
18/03	Le Progrès	« Nœud ferroviaire lyonnais : encore deux nouvelles voies à Part-Dieu ? »
18/03	Le Progrès	« Sytral-SNCF : les verts veulent une tarification unique »
26/03	La lettre du cheminot	« SNCF Réseau présente son projet pour le nœud ferroviaire lyonnais »
27/03	Les Echos	« SNCF Réseau accentue ses efforts pour le fret ferroviaire »

AVRIL 2019

02/04	Nouveau Lyon	« Nœud ferroviaire lyonnais : un débat à 4 milliards »
03/04	Radio Scoop	« Quelle circulation pour les trains en 2040 ? »
03/04	AFP	« Les Lyonnais appelés à trancher le nœud gordien du rail dans la ville »
03/04	Le Progrès	« Deux nouvelles voies mais en surface ou en souterrain ? »
03/04	Bref Eco	« Le Nœud ferroviaire lyonnais enfin sur les rails ? »
04/04	Le Dauphiné	« Ligne Lyon-Grenoble : un débat public lancé »
04/04	Le Dauphiné	« Nœud ferroviaire lyonnais : la députée Caroline Abadie réagit »
06/04	Le Tout Lyon	« Ouverture du débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais »
06/04	Leprogres.fr	« L'Ain n'est pas la poubelle de Lyon. Le CFAL à nouveau au cœur des débats »
07/04	Le Progrès	« Le Contournement ferroviaire s'immisce à nouveau dans le débat »
08/04	Le Progrès	« Les aménagements du nœud ferroviaire lyonnais »
08/04	Lyon Entreprises	« La SNCF veut enfin dénouer le nœud ferroviaire lyonnais »
08/04	Le Progrès	« CFAL : la bataille du rail »
09/04	Le Progrès	« CFAL : le département tire l'alarme »
10/04	France 3	« Un débat public pour résoudre le nœud ferroviaire »
10/04	20 Minutes	« Tout comprendre au projet de Nœud ferroviaire lyonnais et au débat public »
10/04	FranceTV.fr	« Nœud ferroviaire lyonnais : le débat est lancé »
10/04	Lyon Capitale	« Quel avenir pour le train à Lyon ? Le débat lancé jeudi »

11/04	Le Patriote	« Le transport ferroviaire à l'ordre du jour le 18 avril »
11/04	France Bleu Saint-Étienne Loire	« Lancement de 3 mois de débat en AURA autour du ferroviaire »
11/04	France Bleu Saint-Étienne Loire	« Interview Chantal Jouanno »
11/04	TLM	« L'invité de la rédaction »
11/04	Le Pays	« Un nœud ferroviaire à dénouer »
11/04	Le Moniteur	« Nœud ferroviaire lyonnais : le débat public est lancé »
11/04	Met'	« Nœud ferroviaire lyonnais : l'avenir des déplacements en débat »
11/04	Tonic radio	« Coup d'envoi du débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais »
12/04	Le Progrès	« Nœud ferroviaire lyonnais : c'est parti pour trois mois de débat »
12/04	Lyon Pôle Immo	« Ouverture du débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais »
12/04	LYFTVNews	« Nœud ferroviaire lyonnais : des réunions de concertation »
12/04	Le Progrès	« CFAL : la colère contre le projet refait surface »
13/04	Le Dauphiné	« Nœud ferroviaire lyonnais : le débat officiellement lancé »
15/04	Lyon Capitale	« RhônExpress : 5 alternatives possibles »
16/04	Le Patriote	« Débat le 18 avril à Anse et le 23 à l'Arbresle »
17/04	Bref Eco	« Chantal Jouanno lance le débat du nœud ferroviaire lyonnais »
17/04	Tribune de Lyon	« Nœud ferroviaire lyonnais : surtout déroulez la pelote ! »
18/04	Le Pays	« Nœud ferroviaire : débat »
18/04	Le Progrès	« Nœud ferroviaire lyonnais : le chantier de SNCF Réseau »
18/04	Le Progrès	« Ils sont venus avec des propositions »
19/04	Le Moniteur	« Lyon : le NFL en débat public »
23/04	Le Progrès	« Nœud ferroviaire lyonnais : élus et citoyens demandent des moyens »
23/04	L'Essor	« Caroline Abadie : le grand débat a permis de chercher des solutions viables et concrètes »
24/04	Enviscope	« NFL : Réunion sur l'avenir de Saint-Exupéry »
24/04	Enviscope	« NFL : la CGT veut moins de concentration à la Part-Dieu »
25/04	Eco de l'Ain	« CFAL : Comment fer ? »
25/04	Le Progrès	« Nœud ferroviaire lyonnais : l'avenir de Saint-Exupéry en débat »
25/04	Lyon Capitale	« Un train entre Part-Dieu et Saint-Exupéry ? »
25/04	Le Pays	« La Vallée de la Brévenne encore oubliée »
25/04	Le Progrès	« Le Grand débat devient un train-train quotidien »
26/04	Le Dauphiné	« Quel avenir pour Saint-Exupéry ? »
26/04	Leprogres.fr	« Saint-Exupéry : la SNCF propose 3 scénarios pour développer la gare »
27/04	Le Progrès	« Gare Saint-Exupéry : un moyen pour décongestionner Part-Dieu et Perrache ? »
28/04	Lyon Entreprises	« RhônExpress : la Métropole veut siffler la fin du monopole »

MAI 2019

01/05	Rue89Lyon	« Nœud ferroviaire lyonnais : la ponctualité des trains en question »
01/05	Rue89Lyon	« Foire aux questions sur un projet titanesque »
02/05	Tribune de Lyon	« Et si Saint-Ex' devenait la nouvelle Part-Dieu ? »
02/05	Le Patriote	« Nœud ferroviaire lyonnais : les citoyens ont la parole »
03/05	Le Progrès	« Grigny : la ville organise un débat sur les mobilités »
03/05	Lyon Capitale	« Débat public sur un possible RER à Lyon »
13/05	Enviscope	« Débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais : une réunion le 16 mai »
13/05	Le Progrès	« Nœud ferroviaire lyonnais : réunion publique ce mardi 14 mai »
13/05	Le Progrès	« Transports : quelles alternatives pour le sud-lyonnais »
13/05	Rue89Lyon	« Un débat public pour éclairer la SNCF mais aussi les pouvoirs publics »
13/05	20 Minutes	« Un projet de RER à la lyonnaise »
13/05	Le Progrès	« CFAL : les élus locaux organisent la riposte »
13/05	20 Minutes	« À quoi pourrait ressembler le projet de RER défendu par les centristes ? »
14/05	Le Progrès	« Réunion publique sur les transports du quotidien »
14/05	RCF	« Christophe Geourjon défend un RER à la lyonnaise »
16/05	Le Progrès	« Quel avenir pour le transport ferroviaire en pays Viennois ? »
16/05	Le Figaro	« Le nœud ferroviaire lyonnais : enjeu majeur pour améliorer le fret »
16/05	Le Progrès	« Le projet d'aménagement du Nœud ferroviaire lyonnais »
17/05	Le Dauphiné	« Comment améliorer la desserte de Grenoble ? Le débat est lancé »
17/05	La Voix de l'Ain	« réunions publiques sur le CFAL »
17/05	DéplacementsPros	« Nœud ferroviaire lyonnais : de nouvelles mesures pour fluidifier le trafic »
17/05	France Bleu Isère	« Journal du matin »
17/05	Le Progrès	« Nœud ferroviaire lyonnais : EELV dénonce un passage en force de Gérard Collomb »
18/05	Le Dauphiné	« Comment améliorer la desserte ferroviaire ? »
19/05	Rue89Lyon	« Un RER à la lyonnaise verra-t-il enfin le jour ? »
20/05	Le Dauphiné	« Une réunion publique le 21 mai à Grenoble »
20/05	L'Antenne	« Nœud ferroviaire lyonnais, un enjeu majeur pour le fret »
20/05	Bref Eco	« SNCF réseau fait le point sur ses projets »
20/05	Nouveau Lyon	« Un TER pour Saint-Ex' ? »
20/05	Le Progrès	« Ponctualité : nous sommes en train de progresser, assure SNCF réseau »
20/05	Place Gre'net	« Réunions de débat public à Grenoble et l'Isle d'Abeau sur le nœud ferroviaire lyonnais »
20/05	Le Progrès	« Trains : ça coince à Lyon, quelles solutions »
20/05	Le progres.fr	« Nœud ferroviaire lyonnais : 4 pistes pour fluidifier le trafic »
23/05	Le progres.fr	« Nœud ferroviaire : les habitants consultés »
23/05	Le Progrès	« Les élus votent une motion contre le CFAL »

23/05	La Voix de l'Ain	« CFAL : La côtière prépare sa riposte »
24/05	Le Dauphiné	« Grenoble-Lyon : la ligne de train doit guérir »
24/05	Le Dauphiné	« Amélioration du réseau ferroviaire : la métropole ne veut pas rester à quai ! »
24/05	Le Dauphiné	« Des trains tous les quarts d'heures ? »
25/05	L'Essor	« La locomotive lyonnaise pour tirer le wagon grenoblois ? »
25/05	Le Dauphiné	« Le débat public NFL a permis à l'Isère de faire entendre sa voix et de parler de l'étoile grenobloise »
25/05	L'Antenne	« SNCF Réseau veut décongestionner le nœud ferroviaire lyonnais »
25/05	Le Dauphiné	« Jean-Claude Peyrin : les aménagements de la SNCF augmentent le temps de trajet entre Lyon et Grenoble »
26/05	Tribune Le Progrès	« Quels aménagements et améliorations possibles entre Saint-Étienne et Lyon ? »
28/05	La Tribune	« Nœud ferroviaire lyonnais : un débat opportun pour faire avancer le projet, selon la SNCF »
29/05	Tribune de Lyon	« TER à Saint-Exupéry : désaccord Métropole/Région »
29/05	Le Progrès	« Contournement ferroviaire : les élus poursuivent la lutte »
30/05	Le Pays	« Train »
30/05	Le Dauphiné	« Participez au débat public ! »
30/05	Les Echos	« L'amélioration du nœud ferroviaire lyonnais en débat »
31/05	Le Moniteur	« RER métropolitains : la balle est dans le camp des collectivités »

JUIN 2019

01/06	Lyon Citoyen	« Desserrer le nœud ferroviaire »
01/06	Le Tout Lyon	« CFAL : Le conseil départemental de l'Ain dit non ! »
01/06	Le Progrès	« Collomb : la solution n'est pas de déporter le trafic sur Saint-Exupéry »
01/06	Le Progrès	« Un RER à la lyonnaise pour renforcer l'ouest de la métropole ? »
03/06	Expressions	« Aménagement du réseau ferroviaire : quel impact pour Vénissieux ? »
03/06	Expressions	« Michèle Picard : Donner une nouvelle dimension à la gare de Vénissieux »
03/06	Expressions	« Roger Rivat : La 4e voie ne doit pas servir au CFAL »
03/06	Expressions	« Gilles Renevier : on nous roule dans la farine ! »
04/06	Le Progrès	« Les pistes d'avenir pour la gare TGV de Saint-Exupéry »
05/06	Le Progrès	« Les habitants de la Côtière invités à se mobiliser »
05/06	Lyon Capitale	« Un RER à la lyonnaise : maintenant ou jamais ? »
06/06	L'Essor	« Le débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais se poursuit »
07/06	La Voix de l'Ain	« La promesse d'un rendez-vous bouillant ? »
07/06	La Voix de l'Ain	« Ce débat réactive la préoccupation autour de ce projet »
07/06	La Voix de l'Ain	« Daniel Fabre : Pas opposé au CFAL, mais... »
07/06	La Voix de l'Ain	« Le point de vue des usagers »
09/06	Le Progrès	« Le 13 juin, venez donner votre avis sur le nœud ferroviaire lyonnais »

10/06	Zoomdici.fr	« Nœud ferroviaire lyonnais : un débat public à Saint-Étienne »
11/06	TL7	« L'invité du journal »
11/06	Le Progrès	« SNCF réseau veut faire passer la ligne Lyon-Grenoble à 4 voies »
12/06	Nouveau Lyon	« Un débat à 4 milliards »
12/06	Nouveau Lyon	« CFAL : un débat peut en cacher un autre »
12/06	Nouveau Lyon	« L'hypothèse Saint-Exupéry »
12/06	Nouveau Lyon	« Le vrai scénario alternatif »
13/06	Tribune de Lyon	« Nœud ferroviaire lyonnais : témoignages demandés »
13/06	Le Progrès	« Réaménagement du nœud ferroviaire : entre doutes et colère »
13/06	France Bleu Saint-Étienne Loire	« L'invité de France Bleu matin »
13/06	Le Pays	« Nœud ferroviaire lyonnais »
13/06	Tribune de Lyon	« RER à la lyonnaise : tous les feux passent au vert »
14/06	Le Progrès	« Charge générale contre le contournement ferroviaire »
14/06	Leprogress.fr	« Lyon-Ambérieu : des améliorations annoncées en attendant le CFAL »
14/06	Le Progrès	« Nœud ferroviaire : les différents desiderata »
15/06	Tribune Le Progrès	« Peu d'avancées pour la liaison ferroviaire Saint-Étienne-Lyon »
15/06	Lyon Capitale	« Petits pas écolos pour Collomb et maintien de l'Anneau des sciences »
16/06	Le Dauphine	« Un questionnaire en ligne pour participer au débat »
16/06	Leprogress.fr	« Nœud ferroviaire : les jeunes prennent la parole ! »
17/06	Lyon Capitale	« Des trains entre Lyon et l'aéroport Saint-Exupéry ? Donnez votre avis »
17/06	Leprogress.fr	« Nœud ferroviaire, aménagements et impacts en débat ce mardi »
17/06	Activradio	« Journal du matin »
17/06	Le Bonbon	« Des trains pourraient relier Lyon à Saint-Exupéry »
18/06	Expressions	« Vénissieux donne un avis (presque) unanime sur l'aménagement du nœud ferroviaire lyonnais »
19/06	Le Progrès	« Nœud ferroviaire : la gauche appelle à débattre »
19/06	RCF	« Pierre Pommarel : le potentiel de trafic ferroviaire est considérable »
20/06	Le Progrès	« Nœud ferroviaire lyonnais : les voies ferrées enterrées ou aériennes ? »
20/06	Le Progrès	« En quoi consisteraient les travaux ? »
21/06	La Voix de l'Ain	« En rangs serrés contre le tracé A du CFAL »
21/06	L'Essor	« Débat public autour du nœud ferroviaire lyonnais »
22/06	Leprogress.fr	« Consultation en gare de Roanne sur les projets d'avenir du rail lyonnais »
24/06	Le Progrès	« Métropole : ce qui fera débat ce lundi »
25/06	Couleurs FM	« Débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais »
25/06	Leprogress.fr	« La gare souterraine accouche d'un RER »
26/06	Enviscope	« Nœud ferroviaire : pour le CESER, la solution c'est le contournement »

27/06	Le Pays	« Peu de conséquences pour Roanne »
28/06	Lyon Mag	« Au Sytral, l'énorme colère de Gérard Collomb sur le nœud ferroviaire lyonnais »
29/06	Le Tout Lyon	« Le désengorgement ferroviaire se compte en milliards d'euros »
29/06	Rue89Lyon	« Nœud ferroviaire lyonnais : des travaux titanesques sont-ils nécessaires ? »

JUILLET 2019

02/07	La lettre du cheminot	« Le RER va s'exporter dans les régions »
02/07	Enviscope	« Réunion de clôture du débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais le 11 juillet à Lyon »
02/07	Leprogress.fr	« Vénissieux : dégager le fret et développer la gare »
04/07	Bref Eco	« Le CESER favorable à la gare de Lyon Saint-Exupéry »
04/07	Le Progrès	« Beaujolais : les associations veulent plus de trains régionaux »
05/07	Le Moniteur	« SNCF Réseau ouvre la voie aux RER Métropolitains »
05/07	Tribune de Lyon	« Bret et Collomb sont d'accord... au moins sur le boulevard Stalingrad »
06/07	Lyon Capitale	« Patrick Jeantet candidat à la présidence de la SNCF : une aubaine pour Lyon »
07/07	Rue89Lyon	« En attendant 2040, voyagerons-nous mieux en train ? »
09/07	Met'	« Nœud ferroviaire lyonnais : clôture du débat public le 11 juillet »
09/07	Le Progrès	« Matières dangereuses : la mise en garde des élus »
09/07	Rue89Lyon	« Nœud ferroviaire lyonnais : que prévoit le projet ? »
10/07	Le Progrès	« Nœud ferroviaire lyonnais : le choix de la solution souterraine »
10/07	Le Progrès	« Vers une réouverture de la Gare Saint-Clair ? »
11/07	Rue89Lyon	« On parle de nœud ferroviaire lyonnais : qu'est-ce que c'est ? »
12/07	Le Progrès	« On ne peut pas sursolliciter la parole publique pour des projets qui ne voient pas le jour »
12/07	Le Progrès	« Ils réclament le retour du trafic voyageur sur la rive droite »
12/07	Le Progrès	« Nœud ferroviaire lyonnais, un débat à 1,2 M€ sans consensus »
12/07	Enviscope	« Nœud ferroviaire lyonnais : un enjeu avant tout régional »
12/07	France Bleu Saint-Étienne Loire	« Nœud ferroviaire lyonnais : dernière réunion du débat public jeudi soir »
14/07	France Bleu Pays d'Auvergne	« Paris-Clermont : Ils veulent une liaison en 2h30 »
14/07	Tribune de Lyon	« Le débat est fini, et maintenant on fait quoi ? »
15/07	Nouveau Lyon	« Nœud ferroviaire : il faut qu'on tranche ! »
15/07	Nouveau Lyon	« Réduire la place de la voiture sur le périphérique »
16/07	Bref Eco	« Nœud ferroviaire lyonnais : rendez-vous dans 20 ans ! »
18/07	Tribune de Lyon	« Débat sur le nœud ferroviaire lyonnais terminé »
18/07	Le Pays	« Fin du débat public »

6 Le budget du débat

Le budget se décompose en deux postes principaux. D'une part, les frais engagés par la commission particulière du débat public (CPDP) qui sont, comme le prévoit la loi, à la charge du maître d'ouvrage, via une convention financière avec la Commission nationale du débat public (CNDP). Ces frais couvrent les postes suivants : information et expression du public, outils internet et numériques, logistique des rencontres publiques, secrétariat général de la CPDP. D'autre part, les frais engagés par la CNDP sur son propre budget : indemnisation des membres de la CPDP et remboursements de leurs frais de déplacements.

Les montants présentés ci-dessous sont exprimés hors taxe. Ils sont arrêtés au 23 août 2019 et intègrent les frais engagés et ceux provisionnés pour les missions en cours à cette date.

Frais engagés par la CPDP sur le budget du débat (€ hors taxes) 1 005 042 €

Outils d'information et d'expression du public 325 185 €

Conception et impression des outils d'information (dépliants, affiches, journal du débat, kakémonos, compte rendu...) et des cahiers d'acteurs
Achats d'espaces presse et média, campagne d'affichage et de tractage
Convention avec l'association Robins des Villes

Outils internet et numériques 83 490 €

Gestion, animation et modération du site internet
Animation, diffusion et modération des réseaux sociaux
Campagne réseaux sociaux
Notes de synthèse, bilans des missions

Rencontres avec le public 267 105 €

Organisation logistique de :
16 réunions publiques
1 conférence-débat
6 ateliers-débats
4 débats mobiles
2 conférences de presse

Fonctionnement matériel de la CPDP et du secrétariat général 65 128 €

Location des locaux, d'un véhicule
Équipement et bureautique
Consommables divers

Rémunération du secrétariat général 264 134 €

Frais engagés par la CNDP sur son budget 119 000 €

Indemnisation des membres de la CPDP (hors charges patronales) 69 000 €

Remboursement des frais de déplacements (€ TTC) 50 000 €

7 Les sigles et acronymes

2TMV	Deux trains sur la même voie (dispositif technique ferroviaire)
ADDVC	Association pour le développement durable de la vallée de la chimie
ADEC	Association défense de l'environnement de Chaponnay
ADELIFPALY	Association de développement de la ligne ferroviaire Paray/Lyon
ADTC	Association se déplacer autrement (Grenoble, Savoie)
ADUT	Association dauphinoise des usagers du train
AMELYSE	Aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne (inter-SCoT)
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
AOT	Autorité organisatrice de transports
ARAFER	Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières
AuRA	Auvergne-Rhône-Alpes
AUTERV	Association des usagers du TER Lyon-Valence
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CESER	Conseil économique, social et environnemental régional
CFAL	Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (projet ferroviaire SNCF Réseau)
CFDT	Confédération française démocratique du travail (syndicat)
CFL	Chemins de fer luxembourgeois
CFE-CGC	Confédération française de l'encadrement - Confédération générale des cadres (syndicat)
CGDD	Commissariat général au développement durable
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
CGET	Commissariat général à l'égalité des territoires
CGT	Confédération générale du travail
CIL	Comité d'intérêt local
CIPRA	Commission internationale pour la protection des Alpes
CNDP	Commission nationale du débat public
CNR	Compagnie nationale du Rhône
COI	Conseil d'orientation des infrastructures
CPDP	Commission particulière du débat public
CPER	Contrat de plan État-Région
DARLY	Se Déplacer Autrement dans la Région de Lyon (association)
DMO	Dossier du maître d'ouvrage
DOO	Document d'orientation et d'objectifs (du SCoT)
DREAL	Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

DUP	Déclaration d'utilité publique
EÉLV	Europe Écologie Les Verts
ERTMS	European rail traffic management system (dispositif de signalisation ferroviaire)
FNAIM	Fédération nationale de l'immobilier
FNAUT	Fédération nationale des associations d'usagers des transports
FNE	France nature environnement, fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement
GNTC	Groupement national des transports combinés
GPMM	Grand port maritime de Marseille
IFP EN	IFP Énergies nouvelles (ex- Institut Français du Pétrole)
IFSTTAR	Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
Inter-SCoT	Schéma de cohérence territoriale sur un ensemble regroupant plusieurs territoires
ITE	Installation terminale embranchée
LAET	Laboratoire Aménagement Économie Transports
LGV	Ligne à grande vitesse
LOM	Loi d'orientation des mobilités
NFL (ou NFLLT)	Nœud Ferroviaire Lyonnais (à long terme) (projet ferroviaire porté par SNCF Réseau)
PDG	Président Directeur-général
PDU	Plan de déplacements urbains
PIPA	Parc industriel de la Plaine de l'Ain
PM₁₀; PM_{2,5}	Particules en suspension dans l'atmosphère
POCL	Ligne grande vitesse Paris - Orléans - Clermont - Lyon (projet ferroviaire SNCF Réseau)
REM	Réseau express métropolitain
RER	Réseau express régional
RSE	Responsabilité sociale et environnementale
SCoT	Schéma de cohérence territoriale (outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale)
Sepal	Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise
SGAR	Secrétariat général aux affaires régionales (service de préfectoral)
SMT AML	Syndicat mixte de transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise
SMTC	Syndicat mixte des transports en commun de la métropole grenobloise
SPL	Société publique locale
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
SRCAE	Schéma régional climat air énergie
Sytral	Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise
TCL	Transport en commun lyonnais (réseau de transport)
TCU	Transport en commun urbain
TER	Transport express régional, Train express régional
TGV	Train à grande vitesse
TRE	Taux de rendement économique (socio-économie)
UCIL	Union des comités d'intérêts locaux de la Métropole de Lyon
UDI	Union des démocrates et indépendants (parti politique)
VAN	Valeur actualisée nette (socio-économie)
VNF	Voies navigables de France



Imprimé sur papier PEFC, en France
Septembre 2019





Commission nationale
du **débat public**

DÉBAT PUBLIC Nœud Ferroviaire Lyonnais à Long Terme

244, boulevard Saint-Germain

75007 Paris – France

T. +33 (0) 1 44 49 85 60

contact@debatpublic.fr

noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr

www.debatpublic.fr