

GRANDLYON
communauté urbaine

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL DE COMMUNAUTE

Conseil de communauté du **26 septembre 2013**

Délibération n° 2013-4066

commission principale : déplacements et voirie

commission (s) consultée (s) pour avis :

commune (s) :

objet : Noeud ferroviaire lyonnais (NFL) - Attribution de subventions à Réseau ferré de France (RFF) et SNCF Gares et Connexions pour participer aux études d'amélioration de la capacité, de la sécurité et de la qualité de service dans le NFL à court et moyen termes

service : Délégation générale au développement urbain - Direction de la planification et des politiques d'agglomération

Rapporteur : Monsieur le Conseiller Grivel

Président : Monsieur Gérard Collomb

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 156

Date de convocation du Conseil : vendredi 13 septembre 2013

Secrétaire élu : Monsieur Marc Augoyard

Compte-rendu affiché le : lundi 30 septembre 2013

Présents : MM. Collomb, Bret, Darne J., Reppelin, Da Passano, Buna, Mme Vullien, MM. Kimelfeld, Crimier, Philip, Mme Pédrini, M. Abadie, Mmes Besson, David M., MM. Barge, Passi, Brachet, Charles, Sécheresse, Desseigne, Crédoz, Mme Gelas, MM. Claisse, Bernard R., Bouju, Mmes Laurent, Frih, MM. Rivalta, Assi, Julien-Laferrière, Mme Ait-Maten, MM. Albrand, Appell, Ariagno, Augoyard, Mme Bab-Hamed, M. Balme, Mme Bargoin, M. Barret, Mme Benelkadi, M. Bernard B., Mme Bocquet, MM. Bolliet, Bousson, Brolquier, Buffet, Mme Cardona, MM. Chabert, Chabrier, Mmes Chevallier, Chevassus-Masia, MM. Cochet, Corazzol, Coste, Coulon, Mme Dagorne, MM. Darne JC., David G., Desbos, Deschamps, Mme Dubos, MM. Ferraro, Flaconnèche, Fleury, Forissier, Fournel, Galliano, Gentilini, Mme Ghemri, MM. Gignoux, Gillet, Giordano, Gléréan, Goux, Grivel, Guimet, Mme Hamdiken-Ledesert, MM. Huguet, Imbert, Jacquet, Joly, Justet, Lebuhotel, Léonard, Mme Lépine, MM. Llung, Longueval, Louis, Lyonnet, Martinez, Millet, Muet, Ollivier, Mmes Pallega, Perrin-Gilbert, Pesson, MM. Petit, Pili, Plazzi, Quiniou, Mme Rabatel, M. Roche, Mme Roger-Dalbert, MM. Rousseau, Rudigoz, Sangalli, Schuk, Suchet, Terrot, Thévenot, Thivillier, Mme Tifra, MM. Touleron, Uhlrich, Vaté, Vergiat, Mme Vessiller, MM. Vial, Vincent, Vurpas, Mme Yéréman.

Absents excusés : Mmes Domenech Diana (pouvoir à M. Claisse), Guillemot (pouvoir à M. Longueval), MM. Charrier (pouvoir à Mme Besson), Daclin (pouvoir à M. Rivalta), Arrue, Colin (pouvoir à M. Reppelin), Mmes Dognin-Sauze (pouvoir à M. Kimelfeld), Peytavin (pouvoir à M. Thivillier), MM. Vesco (pouvoir à M. Bolliet), Barthélémy, Mmes Baume (pouvoir à M. Coste), Bonniel-Chalier (pouvoir à Mme Vessiller), MM. Braillard (pouvoir à M. Desbos), Dumas (pouvoir à M. Petit), Genin (pouvoir à M. Balme), Geourjon (pouvoir à M. Augoyard), Havard (pouvoir à Mme Dagorne), Kabalo (pouvoir à Mme Tifra), Lambert (pouvoir à M. Ferraro), Mme Laval (pouvoir à M. Cochet), MM. Le Bouhart (pouvoir à M. Millet), Lelièvre (pouvoir à M. Quiniou), Lévêque (pouvoir à M. Jacquet), Morales (pouvoir à M. Vincent), Nissanian (pouvoir à M. Chabrier), Pillon (pouvoir à M. Grivel), Réale (pouvoir à M. Passi), Mme Revel (pouvoir à Mme Roger-Dalbert), MM. Serres (pouvoir à M. Lebuhotel), Turcas (pouvoir à M. Buffet).

Absents non excusés : MM. Calvel, Barral, Mmes Bailly-Maitre, Levy, M. Touraine.

Conseil de communauté du 26 septembre 2013**Délibération n° 2013-4066**

commission principale : déplacements et voirie

objet : **Noeud ferroviaire lyonnais (NFL) - Attribution de subventions à Réseau ferré de France (RFF) et SNCF Gares et Connexions pour participer aux études d'amélioration de la capacité, de la sécurité et de la qualité de service dans le NFL à court et moyen termes**

service : Délégation générale au développement urbain - Direction de la planification et des politiques d'agglomération

Le Conseil,

Vu le rapport du 3 septembre 2013, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

Le présent dossier a pour objet la signature par la Communauté urbaine de Lyon d'une convention de financement des études concernant l'amélioration de la capacité, de la sécurité et de la qualité de service dans le noeud ferroviaire lyonnais (NFL) à l'horizon court et moyen termes ainsi que la demande d'individualisation de la subvention d'équipement de la Communauté urbaine au bénéfice de Réseau ferré de France (RFF), maître d'ouvrage de l'étude.

Le noeud ferroviaire lyonnais : les enjeux

L'agglomération lyonnaise est desservie par 13 axes ferroviaires TER et TGV. Ces axes permettent de relier le nord, le sud, l'est et l'ouest de la région Rhône-Alpes (60 % de la clientèle rhônalpine arrive ou part de Lyon), de la France (Paris, Marseille, Rennes, Nantes, Lille, etc.) et de l'Europe (Bruxelles, Francfort, Genève, Barcelone, Turin, etc.).

Contrairement à Paris, les lignes ferroviaires traversent l'agglomération et ne sont pas en terminus. Ces lignes passent de 2 à 4 voies, parfois 10 voies. Elles traversent également le Rhône et la Saône sur des ponts ferroviaires à 2 ou 4 voies, empruntent plusieurs tunnels à 2 voies.

C'est ainsi que le NFL est l'un des plus complexes d'Europe. Il souffre d'un manque de performance dû à des équipements et à un mode d'exploitation ancien, à une forte mixité des trafics et à une capacité devenue insuffisante. Sa désaturation et son organisation constituent un enjeu majeur indispensable au développement des dessertes périurbaines et nécessaires à l'amélioration des performances des trafics régionaux, nationaux et internationaux. Cette désaturation passe par sa modernisation et sa réorganisation et implique dès aujourd'hui des investissements sur l'augmentation de capacité et la réorganisation des trafics.

De 2010 à 2011, une étude globale sous la maîtrise d'ouvrage de RFF a posé une analyse partagée des besoins, un diagnostic de la demande de mobilité et du système de transport. 6 schémas de desserte et leurs conditions de faisabilité technique, financière et environnementale ont été proposés.

Pilotée par RFF, cette étude a réuni les partenaires financeurs : Etat, Région Rhône-Alpes, Communauté urbaine, dans le cadre d'un comité de pilotage. Ont été également associés les partenaires indispensables au projet : Syndicat mixte des transports en commun pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL), SNCF, les autres autorités organisatrices de transport, établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et collectivités territoriales concernés dans des groupes de travail adéquats. Une mission de coordination des grands projets ferroviaires et du NFL a, en outre, été confiée à l'inspection générale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Cette mission aura permis de mettre en lumière l'ampleur de la saturation de ce noeud majeur du dispositif ferroviaire européen, de faire des propositions qui visent à distinguer les enjeux de long terme de ceux de court et moyen termes et de retenir les 2 scénarios qui répondent correctement aux objectifs de désaturation et de meilleure capacité du NFL, avec des coûts et des réponses techniques contrastés :

- le scénario A (extension en surface du faisceau de voies entre Saint Clair et Guillotière) est moins onéreux mais contesté par les grands partenaires locaux au vu des difficultés d'insertion urbaine des aménagements proposés,
- le scénario B, d'aménagement de voies ferrées en tunnel souterrain est aujourd'hui pour fixer un cap d'avenir à l'aménagement du nœud ferroviaire par les grands partenaires locaux.

Des études d'approfondissement, notamment en termes d'insertion urbaine pour le scénario A et de faisabilité géotechnique pour le B (tunnel profond), sont indispensables pour poursuivre la démarche.

La décision ministérielle de février 2013 a entériné les conclusions du rapport du CGEDD et demandé l'engagement des études.

Enfin, le rapport établi par la commission mobilité 21, rendu public le 27 juin 2013, a confirmé la nécessité d'un traitement prioritaire du NFL.

Les études à conduire

Le rapport du CGEDD préconisait d'engager les études regroupées en 4 grandes familles :

- famille 1 : études d'exploitation ferroviaire dénommées "planification stratégique". Ce sont les études d'optimisation de l'infrastructure comprenant, notamment, Saint Fons (Rhône), Grenay (Isère) et les études de définition de l'horaire à 2020 afin, d'une part, d'identifier les actions à mettre en œuvre à court et moyen termes et, d'autre part, de définir l'offre intermédiaire entre celle d'aujourd'hui et celle de long terme,
- famille 2 : études dénommées "noyau dur NFL", concernant les infrastructures communes aux 2 scénarios (A et B) du NFL, notamment la création de la voie L à Part-Dieu,
- famille 3 : études dénommées "noyau dur pôle d'échanges multimodal (PEM) Part-Dieu", comprenant de l'exploitation ferroviaire et la mise en sécurité des quais,
- famille 4 : études concernant l'approfondissement des scénarios A et B.

Le montant global de ces 4 familles est estimé à 7,74 M€ hors coûts de maîtrise d'ouvrage. Elles feront l'objet de conventions distinctes en fonction des enjeux court, moyen et long termes et de la tenue du débat public ou non. Les cofinanceurs sont RFF, la SNCF, la Communauté urbaine, la Région Rhône-Alpes et l'Etat.

La répartition des financements des partenaires est la suivante :

	Total	RFF	SNCF	Région Rhône-Alpes	Etat	Communauté urbaine de Lyon
Pourcentage	100	23	4	30	30	6
Total (en € HT courants)	7 740 000	1 760 000	300 000	2 300 000	2 300 000	500 000

La participation de la Communauté urbaine porte sur les études impactant directement son territoire, à savoir :

- les études d'aménagement de l'axe ferroviaire entre Saint Fons et Grenay, afin d'avoir une veille toute particulière sur l'insertion urbaine et le traitement du bruit de ce tronçon aujourd'hui saturé,
- les études sur la voie L, nécessaire pour la phase des travaux en gare de la Part-Dieu. Elle est inscrite dans tous les scénarios NFL et doit être livrée dès 2020,
- les études d'approfondissement des scénarios A et B.

La convention de financement 1 (CF1)

Une première convention dénommée CF1 a été approuvée par délibération n° 2012-3246 du Conseil du 8 octobre 2012, qui couvre des opérations des familles 1 partiellement, 2 et 3. La participation communautaire portait uniquement sur la première phase d'avant-projet de création de la voie L nécessaire pour permettre les travaux en gare de la Part-Dieu et en interface étroite avec le projet urbain. Le montant de cette convention est de 4,83 M€. La Communauté urbaine finance 66 000 €, soit 1,37 % de ce montant.

La convention de financement 2 (CF2), objet de la présente délibération

La décision ministérielle de février 2013 donne les orientations de l'Etat sur l'évolution du NFL à court, moyen et long termes et prépare les études dont le rendu est attendu pour le printemps 2014, avec un point intermédiaire fin 2013.

La décision ministérielle demande :

- la définition d'un plan de mobilisation à court et moyen termes, afin de dégager les marges d'exploitation. Sur la base des résultats d'étude, monsieur le Ministre retiendra "les investissements qui permettront de faire face aux 10 prochaines années",
- les études pour la définition du projet de long terme, sur la base des scénarios A (en surface) et B (souterrain). Monsieur le Ministre décidera "de l'opportunité et, le cas échéant, du calendrier et des modalités de saisine du Centre national du débat public",
- les études de l'axe Saint Fons-Grenay, ainsi qu'une large concertation locale des territoires concernés,
- la mise en place d'une gouvernance des études de type "grand projet" associant l'Etat central et local, RFF, Gares et Connexions, la SNCF et les collectivités territoriales, sous la coordination du CGEDD.

C'est pourquoi RFF propose une convention de financement (CF2) relative au financement du programme d'études NFL long terme - horizon 2030+ (famille 4). Elle concerne les études d'approfondissement des scénarios A et B sous maîtrise d'ouvrage de RFF, ainsi que l'étude de flux en gare de Lyon Part-Dieu à 2030+ sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares et Connexions.

a) - Les études sous maîtrise d'ouvrage RFF sur les scénarios A et B comportent plusieurs volets :

- un volet "faisabilité technique" qui analyse les ouvrages d'art, génie civil, passage à niveaux, déviation de réseaux, équipements ferroviaires, etc.,
- un volet "environnemental" qui analyse l'impact acoustique et paysager du projet ainsi que son impact sur la nappe phréatique. Une estimation des risques sera également faite,
- un volet "insertion territoriale".

Elles sont estimées à 825 000 € HT, auxquels s'ajoutent des frais de maîtrise d'ouvrage et des frais de concertation sur lesquels la Communauté urbaine n'apporte pas de participation. La participation de la Communauté urbaine est plafonnée à 200 000 € HT, soit 24,24 % comme le précise le montant ci-dessous :

Partenaire	Etudes		Frais de maîtrise d'ouvrage		Sous-total Etudes + MOA		Concertation		Total	
Etat	190 000	23,03 %	32 625	37,50 %	222 625	24,41 %	27 500	50,00 %	250 125	25,87 %
Région Rhône-Alpes	179 500	21,76 %	32 625	37,50 %	212 125	23,26 %	0	0,00 %	212 125	21,94 %
RFF	192 500	23,33 %	21 750	25,00 %	214 250	23,49 %	27 500	50,00 %	241 750	25,00 %
Communauté urbaine de Lyon	200 000	24,24 %	0	0,00 %	200 000	21,93 %	0	0,00 %	200 000	20,68 %
SNCF	63 000	7,64 %	0	0,00 %	63 000	6,91 %	0	0,00 %	63 000	6,51 %
Total	825 000	100,00 %	87 000	100,00 %	912 000	100,00 %	55 000	100,00 %	967 000	100,00 %

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les contributions en tant que subventions d'équipement sont exonérées de TVA.

b) - L'étude de flux sous maîtrise d'ouvrage SNCF-Gares et Connexions :

Le projet du PEM de Lyon Part-Dieu prévoit l'aménagement de la gare dès 2020 pour faire face à la fréquentation de 2030. Ce projet fait l'objet d'une convention d'études d'avant-projet spécifique. La gare devra être à même d'accueillir les 136 000 usagers projetés à 2030 quel que soit le scénario retenu : une gare étendue en surface dans le cas du scénario A ou une gare souterraine dans le cas du scénario B. Toutes les mesures conservatoires sont prises afin de garantir l'évolution de l'aménagement de 2020 vers l'un ou l'autre des scénarios.

Cette étude est estimée à 100 000 € HT. La participation de la Communauté urbaine est de 30 000 €, soit 30 % du montant de l'étude globale comme le présente le tableau ci-dessous :

Périmètre Gares & Connexions	Besoin de financement (en € courants)	Clé de répartition (en %)
Etat	0	0
Région Rhône-Alpes	38 000	38
RFF	25 000	25
Communauté urbaine de Lyon	30 000	30
SNCF	7 000	7
Total	100 000	100

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les contributions en tant que subventions d'équipement sont exonérées de TVA ;

Vu ledit dossier ;

Où l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

DELIBERE

1° - Approuve :

a) - la participation de la Communauté urbaine de Lyon au financement des études concernant l'amélioration de la capacité, de la sécurité et de la qualité de service dans le nœud ferroviaire lyonnais à l'horizon long terme,

b) - la convention de financement 2 relative au financement du programme d'études NFL long terme - horizon 2030+, prévoyant :

- . le versement d'une subvention d'équipement de 200 000 € nets de taxes, à Réseau ferré de France (RFF),
- . le versement d'une subvention d'équipement de 30 000 € nets de taxes, à SNCF-Gares et Connexions.

2° - Autorise monsieur le Président à signer ladite convention entre RFF, la SNCF, la Région Rhône-Alpes, l'Etat et la Communauté urbaine.

3° - La dépense correspondante sera imputée sur l'autorisation de programme globale P08 - Transports urbains, individualisée le 8 octobre 2012, pour un montant de 500 000 € en dépenses à la charge du budget principal, sur l'opération n° 0P08O2804.

4° - Le montant à payer sera imputé sur les crédits inscrits au budget principal - exercice 2013 - compte 204 183 - fonction 815.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme.

Reçu au contrôle de légalité le : 30 septembre 2013.