



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL

Conseil du **24 juin 2019**

Délibération n° 2019-3662

commission principale : déplacements et voirie

commission (s) consultée (s) pour avis :

commune (s) :

objet : Contribution de la Métropole de Lyon pour le débat public relatif aux aménagements de long terme du noeud ferroviaire lyonnais (NFL)

service : Direction générale déléguée au développement urbain et au cadre de vie - Stratégies territoriales et politiques urbaines

Rapporteur : Monsieur le Vice-Président Da Passano

Président : Monsieur David Kimelfeld

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 165

Date de convocation du Conseil : mardi 4 juin 2019

Secrétaire élu : Madame Elsa Michonneau

Affiché le : jeudi 27 juin 2019

Présents : MM. Kimelfeld, Grivel, Mme Bouzerda, MM. Bret, Brumm, Da Passano, Mme Picot, MM. Le Faou, Abadie, Crimier, Philip, Galliano, Mme Dognin-Sauze, MM. Colin, Charles, Mmes Geoffroy, Laurent, Gandolfi, M. Barral, Mme Frih, M. Claisse, Mme Vessiller, MM. George, Kabalo, Képénékian, Mmes Frier, Cardona, MM. Vincent, Rousseau, Desbos, Mme Glatard, MM. Longueval, Pouzol, Barge, Eymard, Mme Rabatel, M. Bernard, Mme Poulain, M. Pillon, Mmes Panassier, Baume, MM. Calvel, Sellès, Suchet, Veron, Hémon, Mme Belaziz, MM. Jacquet, Chabrier, Mmes Peillon, Jannot, Ait-Maten, MM. Artigny, Augoyard, Mme Balas, M. Barret, Mmes Basdereff, Beauteemps, Berra, MM. Berthilier, Blache, Blachier, Boudot, Boumertit, Bousson, Bravo, Broliquier, Mme Brugnera, M. Buffet, Mme Burricand, MM. Cachard, Charmot, Mme Cochet, MM. Cochet, Cohen, Collomb, Mme Corsale, M. Coulon, Mmes Crespy, Croizier, M. Curtelin, Mme David, M. David, Mmes de Lavernée, de Malliard, MM. Denis, Dercamp, Devinaz, Diamantidis, Mme Fautra, MM. Forissier, Fromain, Mmes Gailliot, Gardon-Chemain, MM. Gascon, Geourjon, Germain, Mme Ghemri, MM. Gillet, Girard, Mme Giraud, MM. Gomez, Gouverneyre, Guillard, Mme Guillemot, MM. Guimet, Hamelin, Havard, Mme Hobert, MM. Hugué, Jeandin, Lavache, Mme Le Franc, M. Lebuhotel, Mme Lecerf, MM. Llung, Martin, Mmes Maurice, Michonneau, Millet, MM. Millet, Moretton, Moroge, Mme Nachury, M. Odo, Mme Perrin-Gilbert, M. Petit, Mmes Peytavin, Piantoni, Picard, M. Piegay, Mmes Pietka, Pouzergue, MM. Quiniou, Rabehi, Rantonnet, Mme Reveyrand, MM. Roustan, Rudigoz, Mme Runel, M. Sannino, Mme Sarselli, M. Sécheresse, Mme Servien, M. Sturla, Mme Tifra, MM. Uhlrich, Vaganay, Mme Varenne, MM. Vergiat, Vial, Vincendet, Mme Vullien.

Absents excusés : M. Vesco, Mme Burillon (pouvoir à Mme Bouzerda), MM. Butin (pouvoir à Mme David), Casola (pouvoir à M. Boudot), Compan (pouvoir à M. Hamelin), Mme El Faloussi (pouvoir à Mme Corsale), MM. Gachet, Genin (pouvoir à M. Millet), Mmes Iehl (pouvoir à Mme Perrin-Gilbert), Leclerc (pouvoir à M. Vincendet).

Absents non excusés : MM. Aggoun, Passi.

Conseil du 24 juin 2019**Délibération n° 2019-3662**

commission principale : déplacements et voirie

objet : **Contribution de la Métropole de Lyon pour le débat public relatif aux aménagements de long terme du noeud ferroviaire lyonnais (NFL)**

service : Direction générale déléguée au développement urbain et au cadre de vie - Stratégies territoriales et politiques urbaines

Le Conseil,

Vu le rapport du 5 juin 2019, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

Le présent rapport a pour objet la contribution de la Métropole au débat public d'opportunité des aménagements de long terme du NFL, organisé par la commission particulière du débat public.

I - Contexte

Du 11 avril au 11 juillet 2019 a lieu le débat public relatif aux aménagements de long terme du NFL. Le nœud ferroviaire situé à Lyon concentre de très nombreuses circulations à la fois européennes, nationales, régionales et enfin locales, à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise. Sa saturation actuelle est la cause de problèmes récurrents de régularité et de fiabilité. Un plan de mobilisation de court et moyen termes a été engagé pour assurer plus de robustesse et garantir ainsi aux voyageurs une qualité de service satisfaisante. En revanche, accroître le nombre de trains n'est pas possible en conservant le réseau actuel.

Le modèle de développement soutenu par la Métropole n'est pas celui d'un territoire qui concentrerait toujours plus d'activités, d'emplois et d'habitants, au détriment du reste du territoire. C'est au contraire celui d'une métropole qui développe ses liens avec les autres grands pôles urbains de la région et facilite leur accès aux grandes destinations nationales et européennes, via un pôle central de correspondances situé à la Part-Dieu. C'est également le modèle d'un bassin de vie solidaire, l'aire métropolitaine lyonnaise, où une majorité d'habitants peuvent accéder à un réseau de transport pérenne, durable et économique, leur facilitant les déplacements du quotidien, en particulier pour le travail et les études, même si leur domicile est éloigné des grands pôles urbains.

Il est inenvisageable désormais d'imaginer renforcer ses liens en renforçant à nouveau la capacité des réseaux routiers desservant l'agglomération : la congestion y est déjà quotidienne et les nuisances associées à ce trafic constituent autant d'impacts sanitaires et climatiques qui affectent la population. Le renforcement des liens entre les territoires doit donc passer par celui des capacités ferroviaires.

Pour éviter de former une métropole citadelle (et de créer une fracture territoriale avec les territoires voisins), la seule alternative est de proposer une offre de mobilité capacitaire, écologique et accessible à tous : c'est l'étoile ferroviaire, constituée bien avant l'armature routière, qui permet de proposer cette offre.

Ce projet ne constitue pas une rupture mais s'inscrit bien dans la continuité des politiques publiques menées. Il constitue le complément nécessaire au développement des lignes fortes du réseau de transports en commun urbains. L'effort financier est du même ordre : le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) dispose d'une capacité d'investissement de 3,8 milliards € pour les 10 prochaines années.

La réalisation du projet NFL long terme permettrait de concrétiser l'ambition du réseau express régional (RER) à la lyonnaise, avec un cadencement au quart d'heure des lignes périurbaines, tout en laissant la possibilité de développer également des liaisons plus fréquentes avec les grandes villes et métropoles régionales.

D'un point de vue économique, l'amélioration de la situation du NFL est primordiale pour soutenir l'attractivité, la dynamique et l'influence que connaît la Métropole :

- renforcer sa position de métropole d'équilibre vis-à-vis de Paris en améliorant sa position de carrefour européen et national,
- améliorer les liaisons avec les territoires métropolitains et régionaux, un des leviers de compétitivité économique pour les différents territoires. Dans une économie mondialisée, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a les atouts pour renforcer sa position de leader économique européen (10^{ème} région d'Europe la plus attractive en matière d'investissements économiques),
- améliorer le hub central métropolitain que constitue la Part-Dieu, avec des effets démultiplicateurs pour l'ensemble des territoires de projet (tertiaires mais aussi industriels), compte tenu du modèle de développement multipolaire et connecté,
- dégager des marges de manœuvre pour les flux quotidiens domicile/travail, un des facteurs majeurs de compétitivité des entreprises tous secteurs d'activité confondus et à échelle métropolitaine.

II - Contributions écrites de la Métropole et calendrier post-débat public

Il est proposé que la Métropole apporte une contribution sous forme de cahier d'acteurs, afin d'affirmer le soutien de la collectivité à ce projet en précisant son intérêt, en lien avec la stratégie globale de mobilité ainsi qu'avec le projet de développement de l'agglomération, dans un souci d'équilibre avec celui des territoires voisins. Le cahier d'acteurs est une publication de 4 pages, dans un format imposé par la commission particulière du débat public (CPDP), mais qui a vocation à être largement diffusé auprès du grand public.

Il est également proposé une seconde contribution, au format non imposé, pour rappeler les perspectives de développement des territoires à long terme : le rappel des dynamiques démographiques, économiques et sociétales permet de préciser la manière dont le projet NFL long terme constitue une réponse appropriée aux enjeux soulevés.

Deux mois après la clôture de débat public, le président de la CPDP publiera un compte-rendu reprenant l'ensemble des opinions et arguments exprimés. Ce compte-rendu, ainsi que le bilan du débat établi par la présidente de la commission nationale du débat public, seront joints au dossier d'enquête publique si le projet se poursuit.

Trois mois après la publication du compte-rendu et du bilan, le maître d'ouvrage décidera du principe et des conditions de poursuite du projet et indiquera les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en œuvre pour répondre aux enseignements qu'il tire du débat public. Cette décision sera rendue publique ;

Vu ledit dossier ;

Où l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

Vu la proposition d'amendement déposée par le Groupe Europe Écologie Les Verts tendant à modifier le cahier d'acteurs de la Métropole comme suit :

Page 4 du cahier d'acteur, aux deuxième et troisième paragraphes, le texte initial suivant :

"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.

Dans l'hypothèse défavorable où le scénario souterrain ne serait pas retenu, le scénario aérien devra faire l'objet d'un travail approfondi en termes d'insertion urbaine. Ce scénario devra également s'accompagner d'une étude d'opportunité et de faisabilité sur l'ouverture d'une ou plusieurs nouvelles haltes ferroviaires à Saint-Clair, à Charpenne ou aux Brotteaux au nord, à Montluc, à Blandan, ou à Guillotière au sud. En effet de nouvelles haltes rapprocheraient le réseau ferré lyonnais d'un modèle de "RER à la lyonnaise" en multipliant les connexions possibles avec le réseau urbain."

est remplacé par :

"La Métropole de Lyon souhaite cependant que le scénario aérien soit privilégié car il présente l'avantage de limiter l'emprise souterraine l'opportunité d'ouverture d'une ou plusieurs nouvelles haltes ferroviaires à Saint-Clair, à Charpenne ou aux Brotteaux au nord, à Montluc, à Blandan, ou à Guillotière au sud. En effet de nouvelles haltes rapprocheraient le réseau ferré lyonnais d'un modèle de "RER à la lyonnaise" en multipliant les connexions possibles avec le réseau urbain.

Cela nécessitera un travail approfondi en termes d'insertion urbaine, avec une attention particulière à la réduction des nuisances sonores.

Dans l'hypothèse défavorable où le scénario aérien ne serait pas retenu, le scénario souterrain devra faire l'objet d'un travail approfondi en termes de coût et de financement. Ce scénario devra également s'accompagner d'une étude d'opportunité et de faisabilité du creusement à de telles profondeurs et de ses effets dangereux pour la nappe phréatique, entre autre, sur les restrictions en termes d'intermodalités, en termes d'opportunités pour les transports du quotidien. "

Vu les propositions d'amendements déposées par le Groupe UDI et apparentés de la Métropole de Lyon tendant à modifier le cahier d'acteurs de la Métropole comme suit :

Amendement n° 1

Le transit fret ne doit plus traverser l'agglomération :

Exposé des motifs :

Le projet de désaturation du Noeud Ferroviaire Lyonnais a notamment pour ambition de permettre de doubler le trafic fret, y compris aux heures de pointe. Nous partageons cette ambition qui représente un enjeu fort en termes de développement durable. À l'inverse, il n'est pas acceptable de pérenniser un doublement du trafic fret en milieu très densément urbanisé particulièrement au niveau des gares de Part-Dieu et de Perrache et plus généralement dans les 2, 3, 6, 7 et 8ème arrondissements de Lyon. Dans ce contexte, la réalisation du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) est un enjeu essentiel.

Amendement : (à ajouter à la fin du texte, dans l'encadré page 3)

"La réalisation complète du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (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 ; de surcroît, on libèrera ainsi des sillons en coeur du NFL, y compris aux heures de pointe. De ce fait, la désaturation du NFL ne doit pas différer celle du CFAL complet."

Amendement n° 2

Améliorer les transports du quotidien : une priorité de court/moyen terme qui doit être intégrée dans le projet de désaturation du NFL

(Ajout d'un paragraphe, en page 4, avant la conclusion)

"Le calendrier prévisionnel du projet de désaturation du NFL prévoit une livraison à échéance de 2040 dans le meilleur des cas. Il n'est pas possible d'attendre une échéance aussi lointaine pour améliorer les transports du quotidien. Les habitants de la Métropole, mais aussi ceux de la grande région urbaine de Lyon, ont besoin dès maintenant d'un RER Métropolitain.

Dans ce contexte, le doublement des voies de la section entre Saint-Fons et Grenay, qui fait consensus et est nécessaire quelque soit le scénario retenu, permet de renforcer l'offre de transport entre Grenoble et Lyon-Perrache, via Jean Macé, Vénissieux, Saint-Priest et Bourgoin-Jallieux. Cette offre ferrée étant en connexion avec les métros A, B et D. Ce doublement doit être réalisé le plus rapidement possible sans attendre l'achèvement du projet global de désaturation.

De même, relier plus efficacement et sans rupture de charge l'ouest de l'agglomération, ainsi que le Val de Saône, au reste de l'agglomération est un enjeu fort. Aussi, nous souhaitons que SNCF réseaux lance des études afin de doubler le tunnel Saint-Irénée. Ceci permettrait une liaison Ouest/Est efficace, par exemple Charbonnière/Saint-Priest en 30min. Cela permettrait également de cadencer une liaison Nord/Sud, par exemple Saint Germain au Mont-d'Or/Irigny, liaison nécessaire pour accélérer la transformation de l'axe A6/A7 en boulevard urbain tout en favorisant le report modal."

Vu la proposition d'amendement déposée par l'Exécutif tendant à modifier le cahier d'acteurs de la Métropole :

Amendement de synthèse suite à la proposition de l'amendement n° 2 de l'UDI "Améliorer les transports du quotidien : une priorité de court/moyen terme qui doit être intégrée dans le projet de désaturation du NFL"

(Ajouter dans chapitre CONCLUSION page 4 le paragraphe suivant à la suite de.....des grands pôles urbains)

"Depuis 2007, date de création du Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise (REAL) avec SNCF, la région et le Sytral, la Métropole de Lyon est engagée dans la modernisation des infrastructures ferroviaires. Sans attendre 2040, il faut accélérer la construction du système de RER métropolitain afin de faciliter les liaisons ferroviaires du Nord au Sud et d'Est en Ouest de l'agglomération. À titre d'exemple, le doublement des voies de la section entre Saint-Fons - Grenay, présent dans tous les scénarios proposés par le maître d'ouvrage SNCF devrait être rapidement concrétisé et permettrait de renforcer l'offre Grenoble - Lyon *via* Bourgoin-Jallieu, Saint-Priest et Vénissieux."

DELIBERE

1° - Approuve :

a) - la proposition d'amendement n° 1 déposée par le Groupe UDI et apparentés de la Métropole de Lyon,

b) - la proposition d'amendement déposée par l'Exécutif,

c) - les 2 contributions écrites de la Métropole pour le débat public relatif aux aménagements de long terme du NFL :

- le cahier d'acteurs de la Métropole, tel que résultant des amendements précités,

- la contribution libre relative aux perspectives de développement des territoires à long terme.

2° - Rejette :

a) - la proposition d'amendement n° 2 déposée par le Groupe UDI et apparentés de la Métropole,

b) - la proposition d'amendement du Groupe Europe Écologie Les Verts.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme.

Reçu au contrôle de légalité le : 27 juin 2019.

.
.