

Avis et communications

AVIS DIVERS

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

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

NOR : TRET1934574V

Le conseil d'administration de SNCF Réseau,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Considérant sur les aménagements mis au débat, que :

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

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

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

Considérant sur les besoins propres à chaque territoire, que :

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

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

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

Le maître d’ouvrage décide :

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

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