



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

(Direction des Assemblées)

2019/4723

Projet du Noeud Ferroviaire Lyonnais - Contribution de la Ville de Lyon

Délégation générale à l'urbanisme, à l'immobilier et aux travaux

Rapporteur : M. SECHERESSE Jean-Yves

SEANCE DU 20 MAI 2019

COMPTE RENDU AFFICHE LE : 22 MAI 2019

DATE DE CONVOCATION DU CONSEIL MUNICIPAL : 13 MAI 2019

NOMBRE DE CONSEILLERS MUNICIPAUX EN EXERCICE AU JOUR DE LA
SEANCE : 73

RECU AU CONTRÔLE DE LEGALITE LE : 27 MAI 2019

DELIBERATION AFFICHEE LE : 31 MAI 2019

PRESIDENT : M. COLLOMB Gérard

SECRETAIRE ELU : Mme HAJRI Mina

PRESENTS : M. COLLOMB, M. KEPENEKIAN, Mme DOGNIN-SAUZE, M. BRUMM, Mme AIT MATEN, M. SECHERESSE, Mme GAY, M. CORAZZOL, Mme BOUZERDA, M. GRABER, Mme CONDEMINE, M. GIORDANO, Mme REYNAUD, M. CLAISSE, Mme RIVOIRE, M. DURAND, Mme RABATEL, M. LE FAOU, Mme BESSON, M. CUCHERAT, Mme FRIH, M. LEVY, M. DAVID, Mme NACHURY, Mme LEVY, Mme CROIZIER, M. BLACHE, Mme BALAS, M. LAFOND, Mme ROUX de BEZIEUX, Mme BLEY, M. PHILIP, Mme CHEVALLIER, M. MALESKI, M. KISMOUNE, Mme BRUGNERA, Mme PICOT, M. BRAILLARD, M. TOURAIN, M. COULON, Mme FONDEUR, M. PELAEZ, Mme HOBERT, Mme FAURIE-GAUTHIER, M. RUDIGOZ, M. JULIEN-LAFERRIERE, Mme HAJRI, Mme SANGOUARD, M. HAVARD, M. TETE, M. KIMELFELD, Mme PALOMINO, M. GEOURJON, Mme TAZDAIT, M. GUILLAND, Mme de LAVERNEE, M. ROYER, M. BROLIQUIER, M. HAMELIN, Mme PERRIN-GILBERT, Mme GRANJON, M. REMY, M. BERNARD, Mme MADELEINE, Mme BAUME

ABSENTS EXCUSES ET DEPÔTS DE POUVOIRS : Mme SERVIEN (pouvoir à M. BRUMM), Mme ROLLAND-VANNINI (pouvoir à M. MALESKI), Mme BERRA (pouvoir à Mme NACHURY), M. BERAT (pouvoir à Mme BALAS), Mme BURILLON (pouvoir à Mme CONDEMINE), Mme MANOUKIAN (pouvoir à Mme RABATEL), Mme BAUGUIL (pouvoir à M. BROLIQUIER), M. BOUDOT

ABSENTS NON EXCUSES :

2019/4723 - PROJET DU NOEUD FERROVIAIRE LYONNAIS -
CONTRIBUTION DE LA VILLE DE LYON (DÉLÉGATION
GÉNÉRALE À L'URBANISME, À L'IMMOBILIER ET AUX
TRAVAUX)

Le Conseil Municipal,

Vu le rapport en date du 7 mai 2019 par lequel M. le Maire expose ce qui suit :

L'agglomération lyonnaise est le moteur de la première région industrielle française et de la seconde région de France Métropolitaine pour sa population et son nombre d'emplois (+0,8% de population par an, 1,5 fois plus grande que la moyenne nationale sur les 10 dernières années). La zone d'emploi de Lyon concentre plus de 25% des 3,2 millions d'emplois de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Le Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) est le plus complexe de France, avec le regroupement de 15 lignes et des trafics voyageurs et fret d'échelles à la fois européenne, nationale, régionale, métropolitaine. 1200 trains y circulent quotidiennement, dont la moitié de la flotte TGV nationale.

Les 15 branches de l'étoile se structurent autour de trois axes Nord-Sud :

- la ligne Paris-Lyon-Marseille passant par Perrache,
- la section Saint-Clair/Guillotière passant par Part Dieu.
- la ligne à grande vitesse vers la Méditerranée passant par Saint-Exupéry.

Le Nœud Ferroviaire Lyonnais est central à la fois pour la bonne organisation des circulations nationales, voire européennes, et pour le fonctionnement d'un espace régional et d'un territoire métropolitain parmi les plus dynamiques du pays.

Ses deux gares installées au cœur de notre ville, que sont Lyon Part Dieu, 1^{ère} gare européenne de correspondance avec plus de 120 000 personnes et plus de 700 trains par jour et Lyon Perrache, qui reçoit plus de 500 trains par jour, font du NFL, le point de convergence d'importantes lignes du réseau ferré, formant autant d'effets d'entonnoirs générant des conflits de circulation. Il est emprunté chaque jour par des trains de toutes origines (TGV, TET, TER, fret et circulations techniques), dont les vitesses ou les politiques d'arrêt différent. Depuis 2005, le trafic a ainsi atteint un plafond et ne peut plus augmenter en heure de pointe.

Le NFL est confronté à trois zones de contraintes majeures :

- la section centrale Nord-Sud Saint-Clair/Guillotière, passant par la gare de Part Dieu,
- la section Saint-Fons/Grenay, tronc commun des lignes vers Grenoble, Chambéry et l'Italie et des liaisons à grande vitesse vers Marseille et l'Espagne
- et la gare de Part Dieu, première gare de France pour les correspondances, conçue pour trois fois moins de voyageurs qu'elle n'en accueille actuellement (capacité originelle de 35 000 personnes par jour)

Le réseau fonctionne depuis quelques années au maximum de ses capacités aux heures de pointe, ce qui dégrade la qualité de service et ne permet pas d'augmenter les capacités ferroviaires.

Le développement économique attendu des grandes métropoles européennes régionales, complémentaires et interdépendantes, renforce le besoin de déplacements, tant pour les personnes que pour les marchandises. D'ici à 2040, un million d'habitants supplémentaires sont attendus en Auvergne-Rhône-Alpes, essentiellement dans les grands centres urbains et leurs périphéries proches. D'ici à 2050, l'augmentation des besoins de déplacements tous modes confondus est estimée par SNCF Réseau à 100% pour le trafic grandes lignes au départ et à destination de Lyon, à 60% minimum pour le fret traversant la région et à 20% pour les transports régionaux en région lyonnaise.

Par ailleurs, dans le cadre de la transition vers des mobilités durables et en prévision des dispositions de la loi d'orientation des mobilités actuellement en discussion au parlement, l'amélioration des transports du quotidien, pour favoriser le report modal et inciter à prendre davantage le train pour les trajets domicile-travail, apparaît, plus que jamais, comme une nécessité.

Afin de pallier les insuffisances constatées sur le NFL, l'Etat, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la Métropole de Lyon, le SYTRAL, SNCF Mobilités et SNCF Réseau, se sont associés pour réaliser, avec le soutien de l'Union Européenne, un plan d'actions, d'un montant de 500 millions d'euros, avec pour objectif de retrouver à court et moyen terme plus de fiabilité et une meilleure qualité de service.

Ce plan de mobilisation à court et moyen terme comprend notamment :

- L'amélioration de la capacité d'exploitation en gare de Lyon Part-Dieu par la création d'une voie à quai supplémentaire (voie L) ;
- La modernisation de l'axe Lyon - Grenay - St André le Gaz pour en améliorer la robustesse (notamment la suppression de passages à niveau) ;
- La création de nouveaux accès aux quais en gare de Lyon Part-Dieu (future galerie Pompidou) dans le cadre de la modernisation du PEM de Lyon Part-Dieu, etc.

Le projet d'aménagement du NFL à Long Terme (NFL LT) consiste à :

- Réaliser deux voies supplémentaires entre Saint-Clair et Guillotière, sur environ 10 km, soit en surface avec desserte de deux voies à quai supplémentaires à Lyon Part-Dieu, soit en tunnel avec desserte d'une nouvelle gare souterraine à réaliser à Lyon Part-Dieu.

Les deux scénariis (sur la section Saint-Clair - Guillotière) s'inscrivent majoritairement dans un milieu urbain. Le principal enjeu est donc la protection des riverains. Mais la préservation de la ressource en eau, des activités industrielles et agricoles et de la biodiversité, constituent également des enjeux importants. Ils n'ont toutefois pas les mêmes incidences en termes de coûts, de possibilité de phasage, d'intégration urbaine et de nuisances pour les populations riveraines.

- Mettre à quatre voies la section entre Saint-Fons et Grenay de la ligne Lyon-Grenoble

Ce projet d'aménagement du NFL long terme induirait les coûts suivants selon le choix du scénario privilégié sur la section St Clair- Guillotière :

- **Saint-Clair – Guillotière**
 - o Scénario surface : 1,5 milliards d'euros

- Scénario souterrain : 3 milliards d’euros
- **Saint-Fons – Grenay** : 800 millions d’euros
- **Aménagements complémentaires** : 500 millions d’euros
- **TOTAL** :
 - Scénario surface : 2,8 milliards d’euros
 - Scénario souterrain : 4,3 milliards d’euros

Les aménagements du NFL LT ne sont pas à considérer au seul bénéfice de l’agglomération lyonnaise mais d’un territoire bien plus large. Complémentaires au CFAL, ils doivent permettre un saut de capacité pour les circulations fret, TER et TGV et sont un préalable à la réalisation de grands projets comme Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL).

Au niveau régional

La création de nouvelles infrastructures ferroviaires est nécessaire pour maintenir la compétitivité du territoire régional (2ème région française et 4ème en Europe). Sans investissement structurant, le risque est grand de rester demain en marge des principales liaisons européennes Nord-Sud, qui se déplacent vers l’Est au profit de la Suisse par exemple, qui a ouvert en juin 2007 le tunnel de base du Lötschberg (35 km) puis en décembre 2016 le tunnel du Gothard (57 km). Les accès français au tunnel transfrontalier du Lyon-Turin ressortent de la même problématique.

Les infrastructures ferroviaires doivent permettre de renforcer l’accessibilité nationale et internationale de la région lyonnaise, qui présente une situation de carrefour, et de conforter l’implantation des plateformes logistiques multimodales existantes de Saint-Priest / Vénissieux et du Port Lyon E. Herriot. Ces infrastructures sont au service d’une économie productive par nature très dépendante de la qualité des liaisons de transport, notamment ferrées, pour les fonctions d’approvisionnement et d’expédition.

En effet, l’attractivité d’Auvergne-Rhône-Alpes repose avant tout sur un réseau de villes (Lyon, Grenoble, Saint-Etienne, Clermont-Ferrand, Valence, Bourg en Bresse etc.), autant de pôles économiques régionaux dont les relations se trouvent fortement impactées par le problème de robustesse du réseau ferroviaire (ex : 61% des dysfonctionnements constatés sur Grenoble proviennent du NFL). Ces pôles régionaux réclament plus de fiabilité et de densité des circulations ferroviaires pour le fret et les voyageurs.

Enfin, la désaturation du NFL répond aux enjeux environnementaux en favorisant le report modal Route/Rail.

Au niveau de l’aire métropolitaine lyonnaise (périmètre inter-Scot) :

Le processus de « Métropolisation » de l’agglomération lyonnaise génère une concentration de plus en plus forte des populations et des emplois et une périurbanisation des actifs de plus en plus lointaine, pesant fortement sur les réseaux. Ainsi, 236 000 actifs font des déplacements « de portée métropolitaine », soit 17% des actifs occupés de l’inter-Scot.

Les présidents de Scot misent sur une organisation multipolaire autour de l’étoile ferroviaire lyonnaise pour faciliter la mobilité des actifs, alors que 81% de la population du périmètre inter-Scot se trouve à moins de 5 km d’une gare.

Cette étoile ferroviaire est aujourd’hui en limite de capacité. Or, entre 370 000 et 770 000 habitants supplémentaires sont attendus sur le territoire de l’inter-Scot d’ici à 2040, dont une part significative en dehors de l’agglomération lyonnaise ; sans saut de capacité, ces actifs iront travailler en voiture, avec toutes les conséquences induites en termes de santé

publique, de cadre de vie, d'environnement...et donc d'attractivité. Grâce au projet NFL long terme, il sera possible de développer une desserte TER au ¼ h pour les liaisons périurbaines et à la ½ h au-delà.

Au niveau de la gare et du quartier de la Part-Dieu :

Il est d'une importance capitale de conserver à la Part-Dieu sa place de gare centrale, sorte de « hub » (TGV et TER) regroupant toutes les correspondances des liaisons nationales et régionales, tout en précisant les rôles des deux autres gares nationales Perrache et Saint-Exupéry et des autres gares métropolitaines (Vénissieux, Oullins, Vaise, Jean Macé notamment).

S'agissant par ailleurs de l'articulation entre les grands projets ferroviaires, les aménagements long terme sur le NFL apportent une solution capacitaire qui est un préalable pour permettre aux nouvelles circulations ferroviaires (POCL, hub TGV international), de ne pas subir la saturation dans le NFL à leur arrivée sur Lyon. Ils sont complémentaires et ne se substituent pas au CFAL qui apporte une solution de contournement de l'agglomération pour le trafic fret.

Le 3 octobre 2018, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a décidé la tenue d'un débat public sur les aménagements long terme du Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) et en a confié la préparation et l'animation à une Commission particulière du débat public (CPDP) présidée par Jean-Claude RUYSSCHAERT.

Le débat public en cours (jusqu'au 11 juillet 2019) est une étape décisive ; il doit conduire à une décision confirmant l'opportunité du projet, préalable au lancement des études de faisabilité par SNCF Réseaux. Il s'agit d'un débat d'opportunité, au cours duquel la Ville de Lyon peut faire valoir sa position.

Oùï l'avis de la commission urbanisme - logement - cadre de vie - environnement - politique de la ville - déplacements - sécurité - voirie ;

DELIBERE

- 1- La Ville de Lyon se prononce en faveur du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) long-terme visant à renforcer l'axe central Saint-Clair Guillotière et du passage à 4 voies sur Saint Fons et Grenay.
- 2- La Ville de Lyon se prononce en faveur du 2^{ème} scénario (souterrain), à savoir la réalisation des deux voies supplémentaires entre Saint-Clair et Guillotière, en tunnel avec desserte d'une nouvelle gare souterraine à réaliser à Lyon Part-Dieu.

(Et ont signé les membres présents)
Pour extrait conforme,
Pour le Maire, l'Adjoint délégué,

Jean-Yves SECHERESSE