

Débat public sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL)

I - Le contexte

- Contribution de la CCI de Lyon et de la CCIR dans le cadre de la Mission sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais en 2011 soulevant la question d'un rééquilibrage des dessertes entre la gare de Lyon Part Dieu et Lyon-Saint-Exupéry.
- Lyon Part-Dieu : première gare française de correspondance conçue pour 35.000 voyageurs /jour et qui en accueille 120.000 aujourd'hui.
- 1^{er} réseau ferroviaire régional hors Ile-de-France.
- Un nœud ferroviaire aujourd'hui congestionné : 1 200 trains par jour (51% TER, 18% TGV, 16% circulations techniques, 15% fret) ; 1/3 des retards de train sur le réseau régional sont issus du NFL ; une ponctualité inférieure de 10 points à la moyenne nationale.

II – Le projet soumis au Débat public

- **Le projet** : augmenter la capacité du Nœud Ferroviaire de 40% (passage de 41,5 en 2015 à 64,5 trains par heure) à l'horizon 2035+.
- **Les objectifs** :
 - o Répondre aux besoins du quotidien dans une logique de développement durable,
 - o Conforter le NFL comme hub ferroviaire,
 - o Contribuer au développement du fret ferroviaire,
 - o Offrir de la capacité supplémentaire au nœud dans son secteur le plus densément utilisé en cohérence avec les besoins futurs.
- **Les scénarios** :

2020-2025 : retour à la qualité avec un Plan de mobilisation de 500 M€ (nouvelle Voie L et accès Part Dieu).

2025-2030 : réponse capacitaire légère avec un nombre de places dans les trains et l'amélioration localisée de l'exploitation et la signalisation.

Après 2030 : réponse capacitaire forte « NFL long terme » en lien avec l'arrivée de grandes infrastructures : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL), Paris Orléans Clermont Ferrand Lyon (POCL), accès Lyon-Turin :

 - 2 scénarii à cet horizon de nouvelle traversée de Lyon entre Saint-Clair et La Guillotière : scénario « surface » à 2,8 milliards d'euros (2 voies supplémentaires + 2 quais supplémentaires à Part Dieu)/ scénario « souterrain » à 4,3 milliards d'euros (2 voies supplémentaires en souterrain avec nouvelle gare souterraine à Part Dieu).

- ajout à cet horizon de 2 voies supplémentaires entre Saint Fons et Grenay

- **Les réunions et contributions :**

Les enjeux des réunions du débat public :

- 1-Informer le public sur le projet
- 2- Permettre au public de s'exprimer
- 3-Éclairer le maître d'ouvrage du projet.

Calendrier des réunions où une mobilisation des élus CCI doit être prévue :

Jeudi 11 avril : réunion publique d'ouverture du débat à Lyon, Espace H7

Mardi 16 avril : Les transports du quotidien à Givors, Maison des fêtes et des Familles

Jeudi 18 avril : Les transports du quotidien à Anse, espace Ansolia

Mardi 23 avril : Les transports du quotidien à L'Arbresle, salle Claude Terrasse

Jeudi 25 avril : Voyageurs, marchandises, quelle cohabitation ? à Pusignan, Espace Odyssee

Mardi 14 mai : Les transports du quotidien à Vienne, salle des Fêtes

Jeudi 16 mai : Les transports du quotidien à Lyon, salle Victor Hugo (6e)

Mardi 21 mai : Les liaisons entre métropoles régionales à Grenoble, lieu à définir

Jeudi 23 mai : Les transports du quotidien à L'Isle d'Abeau, salle de l'Isle

➤ **Mardi 4 juin : Conférence-débat « le transport de marchandises et l'intermodalité dans le nœud lyonnais », CCIR, quai Perrache.**

Jeudi 6 juin : Quels aménagements ? Quels impacts ? A Lyon, lieu à définir

Mardi 11 juin : Quels aménagements ? Quels impacts ? A Vénissieux, salle Joliot-Curie

Mercredi 12 juin : Les liaisons entre métropoles régionales à Saint-Étienne, lieu à définir

Jeudi 13 juin : Les transports du quotidien à Ambérieu-en-Bugey, lieu à définir

Mardi 18 juin : Quels aménagements ? Quels impacts ? A Villeurbanne, lieu à définir

Mercredi 19 juin : Les liaisons entre métropoles régionales à Clermont-Ferrand, lieu à définir

➤ **Jeudi 27 juin : Atelier débat « le NFL et l'attractivité économique », à la CCIR.**

Jeudi 11 juillet : réunion publique générale de clôture à Lyon

III – Les enjeux pointés par la Commission aménagement du Territoire

Pour la CCI Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne, il s'agit, par des prises de parole et une contribution sous la forme d'un cahier d'acteurs, d'exprimer la nécessité d'aborder le débat sous l'angle multimodal et avec la vision d'une aire métropolitaine à 4 M d'habitants en relation avec ses territoires d'appui, avec une réponse issue du Livre Blanc : un plan d'avenir pour les mobilités de l'aire métropolitaine qui soit multimodal et à 3 échelles.

Parmi les enjeux pointés par la Commission, on peut noter, les enjeux forts suivants :

- Dans un scénario de développement soutenable, l'augmentation de +7% des besoins de déplacements entre Saint-Etienne et Lyon peut être majorée. Quel que soit le scénario, l'accessibilité doit être multimodale sur cet axe avec des améliorations sur le plan routier permettant un développement soutenable (le service ferroviaire ne peut répondre à tous les enjeux de services voyageurs malgré un emport et une desserte TER améliorés avec 8 liaisons supplémentaires par heure et un service grande vitesse vers Lyon-Saint-Exupéry, par ailleurs les distances courtes entre fournisseurs et clients industriels, comme en prépost acheminement des plateformes de chargement ferroviaire fret, imposent un acheminement routier) ;

- Des aménagements de traversées du NFL permettant de traiter les fonctionnalités aux 3 échelles monde/aire métropolitaine/polarités et des liaisons Est-Ouest ;
- Des sillons fret de qualité desservant les principales plateformes de chargement et zones logistiques.
- Un rééquilibrage qui doit être opéré entre Part Dieu et le développement de Lyon-Saint-Exupéry avec l'arrivée de grands projets long terme (POCL, accès français Lyon-Turin et circulations TERGV) à partir d'aménagements capacitaires combinant les scénarios. A moyen terme, le CFAL peut apporter des fonctionnalités pour le fret avec la desserte des plateformes de chargement et un franchissement du Rhône ainsi qu'un shunt à Saint Fons pour une connexion à la ligne PLM. En termes de services, l'itinéraire doit pouvoir accueillir le fret et un service TER Saint-Etienne – Saint Exupéry.
- Des réponses de robustesse ou capacitaire à moyen terme de type RER devant être complétées par un renforcement des réseaux TCU (avec une bonne interopérabilité).
- Zoom sur Lyon-Saint-Exupéry : Horizon 2030 à 2,7 M de passagers ferroviaires :
 - 1/ développement des dessertes en gare et montée en puissance comme hub.
 - 2/ maintien d'une ligne ferroviaire Lyon centre - aéroport en moins de 30', tous les 1/4 d'heure, de 4h30 à minuit.
 - 3/ meilleure connexion de l'Est lyonnais à l'aéroport, les ZI, Eurexpo et Grand stade.
 - 4/ sur le fret : inscrire la plateforme comme équipement logistique métropolitain et plateforme européenne au même titre que nos voisins européens en Italie, Europe du Nord, Espagne et préserver des fonciers au Sud de l'aéroport où localiser un vaste chantier intermodal au croisement des corridors N/S et E/O.

Des scénarios pouvant apparaître comme alternatifs aux deux aménagements capacitaires objet du débat public sur le cœur du nœud devraient être soumis en cours de Débat public **avec un phasage** tenant compte de la réalisation partielle de certains grands projets d'infrastructures (CFAL) **et rééquilibrage de la desserte permettant une montée en puissance du Hub à Lyon-Saint-Exupéry sans dégrader la desserte de Lyon-Part Dieu.**

La CCI soutiendra le scénario qui répondra le mieux à des enjeux d'amélioration de services pour les circulations fret et voyageurs avec une augmentation des fonctions de Hub à Lyon-Saint-Exupéry à partir de nouvelles dessertes en services grande vitesse longue distance et services régionaux grande vitesse, par exemple sur la liaison Saint-Etienne vers Lyon-Saint-Exupéry avec un arrêt à Vénissieux/St Priest pour les ZI de l'Est Lyonnais ou Roanne vers Lyon-Saint-Exupéry permettant une liaison Est-Ouest.

La CCILM **exprime l'exigence d'une vision d'ensemble des mobilités** et la nécessité de se projeter sur des impératifs **d'une Métropole de taille européenne**. En d'autres mots, les fluidités de circulation ne sont pas encore abordées avec une réflexion d'ensemble, ce qui risque de créer des nœuds dans les circulations et les attentes des usagers, qu'ils soient particuliers ou entreprises.

IV - Conclusion et suite à donner :

Il vous est proposé de bien vouloir valider la contribution au Débat public qui sera publiée sous forme de cahier d'acteurs.