

DEMAIN
MIEUX CIRCULER

ÉTOILE

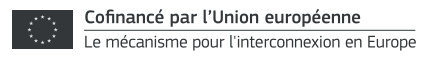
FERROVIAIRE

LYONNAISE

PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

**PRÉPARONS LES MOBILITÉS
DE DEMAIN**

DOSSIER SUPPORT DE LA CONCERTATION





SOMMAIRE



ÉDITO	5	L'ESSENTIEL DU PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY	12	Tronçon 1 : gare de Venissieux / pont Berliet	19
LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY AU SEIN DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE	6	La consistance du projet	12	Tronçon 2 : triage fret de Venissieux / Saint-Priest	23
L'étoile ferroviaire lyonnaise	6	La prise en compte de l'environnement, enjeu majeur pour SNCF Réseau	13	Tronçon 3 : gare de Saint-Priest / route de Mions	26
Une étoile ferroviaire lyonnaise saturée	8	L'insertion urbaine et agricole du projet, une dimension essentielle du projet	13	Tronçon 4 : Mions / route d'Heyrieux	30
La mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay, un projet prioritaire	9	La maîtrise du bruit, une préoccupation quotidienne	13	Tronçon 5 : Saint-Pierre-de-Chandieu ouest	34
LES BÉNÉFICES DU PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY	10	Le calendrier prévisionnel du projet	15	Tronçon 6 : Saint-Pierre-de-Chandieu / Grenay	38
Des trains voyageurs plus nombreux et plus fiables ..	10	Le coût et le financement du projet	16	LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY	52
Des gares nouvelles, modernisées et intermodales ...	10	LES VARIANTES D'IMPLANTATIONS DE VOIE(S) PROPOSÉES À LA CONCERTATION	17	Le cadre et l'objet de la concertation	52
La possibilité d'accroître le fret ferroviaire	11	La méthodologie mise en œuvre	17	Une concertation sous l'égide de deux garants nommés par la commission nationale du débat public	52
Une qualité de l'air améliorée et des émissions de CO ₂ réduites	11	L'élaboration de variantes d'implantation	17	Comment s'informer et participer ?	53
		Le découpage de l'itinéraire en 6 tronçons	17	Les suites de la concertation	54
		L'évaluation et la comparaison des variantes	19		



ÉDITO



Avec près de 8 millions d'habitants, Auvergne-Rhône-Alpes est une des régions les plus vastes et les plus peuplées d'Europe. Elle bénéficie d'un positionnement privilégié, au carrefour des grands axes de communication européens et français.

La métropole de Lyon est au cœur de la principale aire urbaine de la région, au centre d'un important réseau de métropoles et de grands pôles urbains : Saint-Etienne, Grenoble, Clermont-Ferrand, Genève, Chambéry, Annecy, Valence, Bourg en Bresse, Macon, Roanne...

Les dynamiques économiques, démographiques et sociales de ces villes génèrent des besoins croissants de déplacements de personnes et de marchandises, localement, au niveau régional, au sein du territoire national et à l'international. Y répondre en intégrant les enjeux climatiques est une condition de préservation de la qualité de vie des habitants et de l'attractivité du territoire.

Dans ce contexte, et au regard des enjeux de transition écologique et énergétique, un report modal massif de la route vers les modes moins émetteurs de gaz à effet de serre, dont notamment le train, apparaît essentiel. Le développement des capacités de l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise est une condition nécessaire à celui des mobilités ferroviaires au bénéfice :

- d'une part des habitants et entreprises de l'aire d'attractivité de Lyon et des autres métropoles et grands pôles urbains régionaux connectés à Lyon par le train,
- d'autre part de nombreux trains de voyageurs et de marchandises, nationaux et internationaux, qui transitent par Lyon.

Dans ce cadre, la mise à 4 voies de la ligne ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay constitue une première opération majeure pour contribuer à désaturer l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise et à développer les capacités de desserte ferroviaire.

Tronc commun essentiel des grands projets présentés lors du débat public de 2019 sur l'Étoile ferroviaire lyonnaise et reconnue comme une des premières opérations à engager, elle permettra de développer l'offre ferroviaire périurbaine en direction de Bourgoin Jallieu, l'offre régionale vers Grenoble et Chambéry, le fret ferroviaire local et de transit et enfin l'offre de la ligne à grande vitesse Paris - Marseille.

Les études préliminaires conduites par SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet, ont permis de définir différentes variantes d'implantation des voies supplémentaires envisagées entre St-Fons et Grenay.

Conformément à la décision de la Commission nationale du débat public et aux engagements pris dans sa décision du 11 décembre 2019 de poursuivre la dynamique de concertation sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP, SNCF Réseau, en accord avec les partenaires cofinanceurs des études (État, Région et Métropole de Lyon), a décidé d'engager, à compter du 24 avril et jusqu'au 4 juin 2023, une concertation afin de permettre au public de s'informer et de s'exprimer sur le projet et sur les différentes variantes d'implantation de la (des) voie(s) nouvelle(s) envisagées.

À l'issue de cette concertation, le maître d'ouvrage et ses partenaires retiendront une variante préférentielle pour le positionnement de la (des) voie(s) supplémentaire(s), dont les modalités d'insertion feront l'objet d'études complémentaires et d'une nouvelle phase de concertation (horizon fin 2023), en vue de l'enquête d'utilité publique, prévue en 2025.

La concertation qui s'ouvre est suivie par deux garants indépendants mandatés par la Commission Nationale du Débat Public, M. Jean-Claude Ruyschaert et Mme Barbara Serrano. Ils veilleront tout au long de la période de concertation à la bonne information du public, à la prise en considération des avis exprimés et à la qualité des réponses apportées au public.

Avec cet important dispositif d'information et d'échange, SNCF Réseau, l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Métropole de Lyon souhaitent que la concertation permette à chaque habitant de s'informer sur le projet, d'exprimer son avis sur les variantes proposées à la concertation et d'échanger avec le maître d'ouvrage.

LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY AU SEIN DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

L'ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

Avec ses 772 km de voies ferrées, empruntées chaque jour par 1 150 trains, l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise (EFL) joue un rôle majeur dans l'organisation des circulations voyageurs et marchandises à l'échelle régionale, nationale et internationale.

L'EFL est un point structurant pour les dessertes voyageurs et fret :

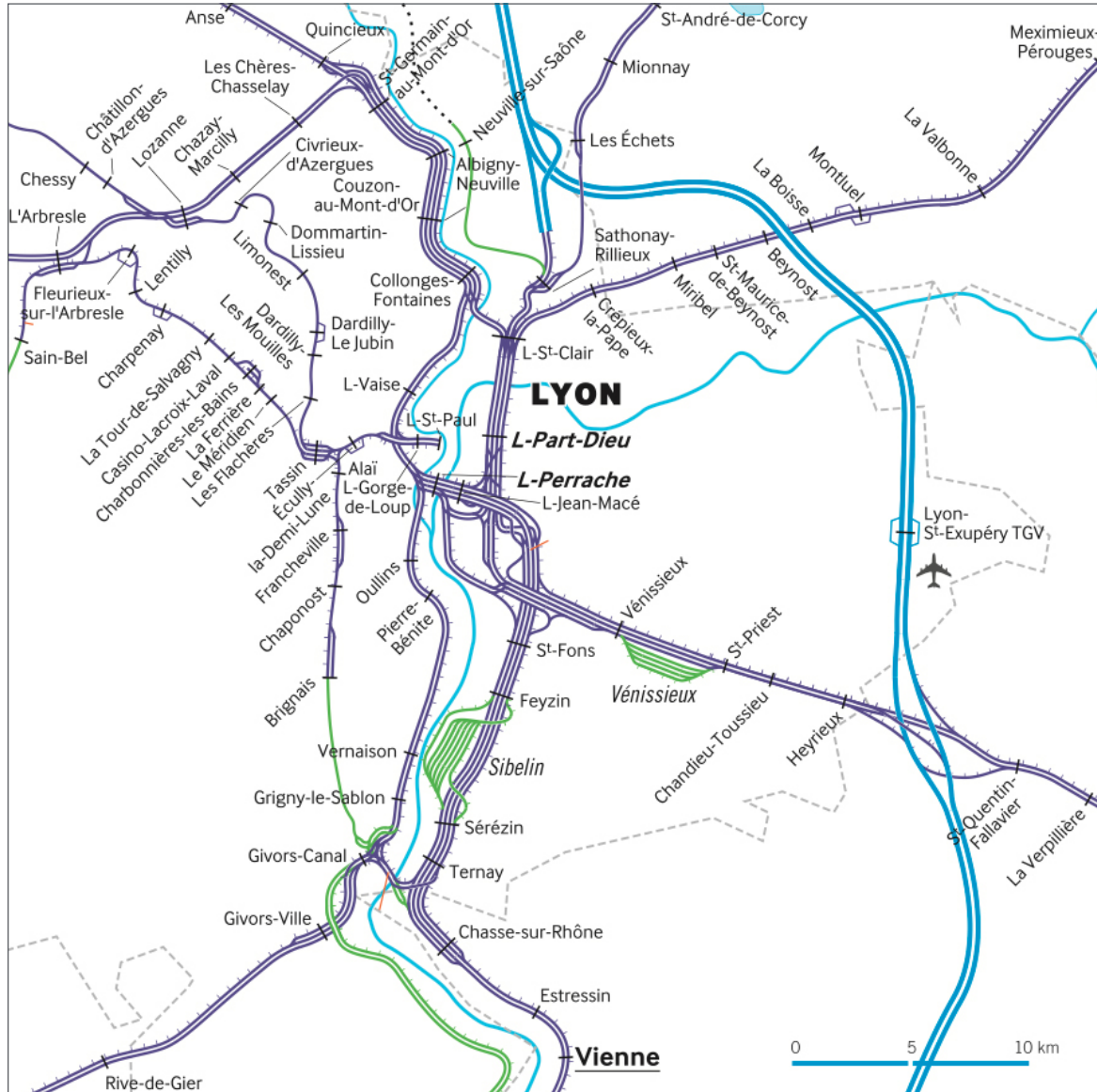
- Pour les voyageurs régionaux, d'importants trafics TER convergent dans l'EFL parmi lesquels, des axes très fréquentés, comme Lyon - Saint-Étienne, Lyon - Mâcon - Dijon, Lyon - Grenoble, Lyon - Valence, ou Lyon - Ambérieu...
- Pour les voyageurs nationaux et internationaux, l'axe rhodanien constitue une véritable colonne vertébrale des liaisons à grande vitesse et Intercités. Il assure des relations entre les régions

du quart sud-est de la France, la région parisienne et l'ensemble des grandes régions françaises. Il voit également passer des relations longue distance avec l'ensemble des pays frontaliers et au-delà. L'EFL remplit, dans son périmètre, la fonction de « hub voyageurs ».

- Pour le transport de fret, l'EFL se situe à la croisée de deux corridors européens de fret et ses plateformes logistiques constituent des centres importants pour le fret ferroviaire.

L'EFL conditionne donc à la fois la performance de la mobilité voyageurs et marchandises sur la longue distance, et l'efficacité des liaisons avec les pôles urbains proches de l'agglomération lyonnaise et des autres principales métropoles de la région.





UNE ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE SATURÉE

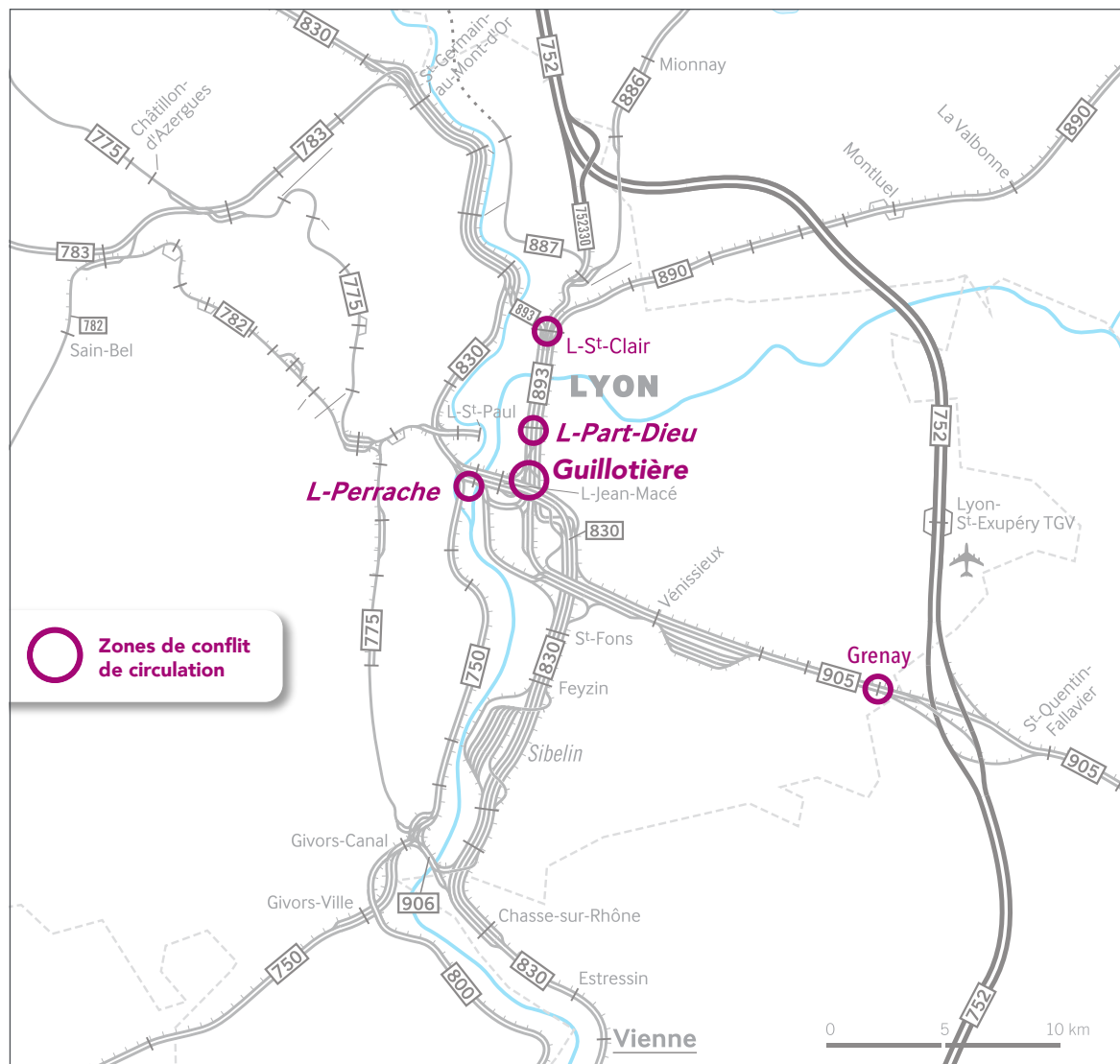
À la convergence de 15 lignes ferroviaires, avec un trafic en constante augmentation (notamment +60% de trafic TER en 15 ans), l'EFL est aujourd'hui congestionnée aux heures de pointe. Les secteurs les plus contraints sont :

- La section centrale nord-sud entre le quartier de Saint-Clair (Caluire et Cuire) et Saint-Fons, passant par la gare de Lyon-Part-Dieu ;
- La section entre Saint-Fons et Grenay, zone de raccordement entre la LGV Paris - Marseille et la ligne classique Lyon-Grenoble, où la circulation ferroviaire se concentre progressivement sur 4, puis 3 puis 2 voies ;
- La gare de Lyon-Part-Dieu elle-même, première gare de France pour les correspondances, conçue pour recevoir près de quatre fois moins de voyageurs qu'elle n'en accueille aujourd'hui (à savoir 125 000 personnes en transit quotidien).

D'une part, cette situation génère retards et effets en cascade en cas d'aléas et d'autre part elle ne permet pas d'accueillir de trains supplémentaires. Un plan de modernisation de l'EFL¹, engagé sur la période 2015-2025, vise à permettre d'améliorer la qualité de service aux usagers sur le court terme, à trafic ferroviaire constant.

Ainsi, entre 2015 et 2025, 32 chantiers ont été réalisés ou seront engagés pour résoudre les problèmes les plus urgents de saturation. Cependant, ce plan de modernisation n'a pas vocation à répondre à l'augmentation du trafic ferroviaire attendue sur le long terme, à savoir le doublement du trafic fret et voyageurs à l'horizon 2050.

C'est pourquoi, SNCF Réseau a présenté, à l'occasion d'un grand débat public organisé par la Commission Nationale du Débat Public² d'avril à juillet 2019, différents projets ferroviaires visant à développer la capacité de l'étoile lyonnaise pour pouvoir accueillir plus de trains.



¹ Pour en savoir plus sur le plan de modernisation 2015-2025 : <https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/agir-aujourd'hui/>

² Pour en savoir plus sur le débat public de 2019 : <https://www.noed-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr/>

LA MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY, UN PROJET PRIORITAIRE

Parmi les projets présentés lors du débat public, la mise à 4 voies de la ligne Lyon-Grenoble sur la section entre Saint-Fons et Grenay a été considérée par les participants au débat comme **un projet majeur et déterminant pour décongestionner ce secteur de l'EFL et augmenter ainsi l'offre de services**, tant pour les voyageurs du quotidien ou grandes lignes, que pour les marchandises.

En effet, cette section entre Saint-Fons et Grenay est empruntée chaque jour par 200 trains aux caractéristiques différentes :

- 75% d'entre eux sont des TER ;
- 15% des trains grandes lignes ;
- 10% des trains de fret.

À ces nombreux trains s'ajoutent des mouvements de trains sans voyageurs entre les gares et le centre de maintenance de Vénissieux.

Cette multiplicité et cette hétérogénéité des circulations sur deux ou trois voies impliquent une exploitation particulièrement complexe et peu robuste (un incident mineur génère des retards par effet boule de neige, voire des annulations), et surtout limite la quantité de trains pouvant circuler sur la ligne, les trains les plus rapides ne pouvant pas doubler les trains les plus lents.

La mise à 4 voies de la section, qui permettra de dédier 2 voies aux circulations dites « lentes » (TER omnibus et fret) et 2 autres voies aux circulations « rapides » (trains grandes lignes et TER directs), contribuera à résorber ainsi l'un des principaux « goulets d'étranglement » de l'EFL. En conséquence, l'exploitation ferroviaire étant facilitée, les **circulations seront fiabilisées** et la section pourra accueillir plus de trains.

C'est pourquoi, dans sa décision du 11 décembre 2019 faisant suite au débat public sur l'EFL, SNCF Réseau a exprimé sa volonté de poursuivre en priorité les études pour la mise à 4 voies de la section Saint-Fons – Grenay. La décision ministérielle du 18 janvier 2021 a confirmé la volonté de l'État que les « premières études préalables à la déclaration d'utilité publique soient lancées pour la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay, en portant notamment une attention particulière aux enjeux d'insertion ».



LES BÉNÉFICES DU PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

En accroissant la capacité ferroviaire et en fiabilisant les circulations, le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay vise à :

- **Améliorer la qualité de vie et la santé des habitants de l'agglomération lyonnaise** : le train pourra constituer une véritable alternative à la voiture individuelle pour les déplacements du quotidien, ce qui permettra d'améliorer la qualité de l'air et de réduire le temps passé dans la congestion routière. En effet, aujourd'hui, plus de 80% des déplacements quotidiens pour aller travailler ou étudier sont effectués en voiture, sur des réseaux routiers bien souvent congestionnés, avec des impacts considérables en termes de stress, de consommation d'énergie, de pollution ou de consommation d'espace. Le SRADDET porte l'ambition d'offrir des dessertes de type RER au sein des grands bassins urbains de la région ;
- **Répondre aux enjeux de transition énergétique** : le report modal des marchandises et des personnes vers le train sera favorisé, en cohérence avec les ambitions nationales et européennes et avec la programmation des autres grands projets, en particulier la réalisation des accès alpins français pour la liaison Lyon-Turin.
- **Conforter le dynamisme économique régional** : le projet permettra de développer les liens entre les grands pôles urbains régionaux et nationaux en

facilitant leur accès aux grandes liaisons nationales et européennes. Cette ambition est exprimée dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable des Territoires (SRADDET) adopté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes en décembre 2019, qui soutient les grands projets de liaisons interrégionales pour conforter l'ouverture des territoires de la région, en exprimant les grandes priorités de développement pour le fret comme pour les voyageurs ;

DES TRAINS DE VOYAGEURS PLUS NOMBREUX ET PLUS FIABLES

Le passage à 4 voies de la section entre Saint-Fons et Grenay rendra possible l'exploitation, sur cette section, par « tubes » de circulation. Deux voies pourront être dédiées aux circulations rapides (TGV, TER directs) et deux voies pourront être dédiées aux circulations plus lentes (TER omnibus, fret). Cette exploitation en « tubes » :

- concourra à rendre possible le doublement du nombre de TGV, à améliorer les liaisons des TER



rapides de / et vers Chambéry ou Grenoble et le développement du fret ferroviaire. Elle est l'une des conditions nécessaires au déploiement progressif du RER Lyonnais, avec un objectif de trains cadencés au ¼ d'heure en heures de pointe sur la première couronne de l'agglomération lyonnaise, jusqu'à Bourgoin-Jallieu ;

- fiabilisera les circulations, avec pour effet de réduire les retards et les annulations de trains grâce à un retour à la normale plus rapide qu'aujourd'hui en cas de perturbations.

DES GARES NOUVELLES, MODERNISÉES ET INTERMODALES

Le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay est l'occasion, pour l'ensemble des partenaires du projet, de repenser le rôle et le fonctionnement des gares sur le territoire, dans l'objectif de renforcer leur attractivité : augmentation des dessertes, accessibilité, intermodalité, enjeux portés, indépendamment du projet de mise à 4 voies, par la Région, la Métropole de Lyon et Sytral Mobilités.

Ainsi, il permettra une desserte optimisée de la future **halte "Portes du Dauphiné" à Chandieu-Toussieu**, à l'étude. Le passage de 2 à 3 gares sur cette partie de l'axe permettra de mieux desservir les territoires de l'est lyonnais et de mieux répartir la fréquentation de chacune d'entre elles.

En accompagnement du projet ferroviaire, l'ambition des acteurs de la mobilité sur le territoire est de d'améliorer l'intermodalité. Dans le même temps, une démarche d'amélioration de l'intermodalité en gare sera engagée, qu'il s'agisse de cheminements piétons, d'aménagements et stationnements cyclables (le Plan Vélo de la Métropole de Lyon, déployé depuis 2020 a pour objectif de multiplier par trois le nombre de déplacements à vélo en 2026), d'offre de bus, d'aménagement de parking-relais (P+R) voitures, vélos, covoiturage et autopartage.

En particulier, le schéma directeur des parking-relais du territoire métropolitain en cours d'élaboration permettra de définir les besoins de stationnement supplémentaires (voitures + vélos) aux horizons 2030 et 2040, dans une approche multimodale de la demande de mobilité vers/ depuis les gares.

LA POSSIBILITÉ D'ACCROITRE LE FRET FERROVIAIRE

Le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay permettra également de libérer, sur cette section, des créneaux de circulation pour les trains de marchandises du nord vers le sud de la France ou de l'Europe et vers l'Italie, en lien avec les besoins des corridors européens et nationaux et les besoins de dessertes locales du Port Edouard Herriot et de la plateforme de transport combine de Vénissieux-Saint-Priest.

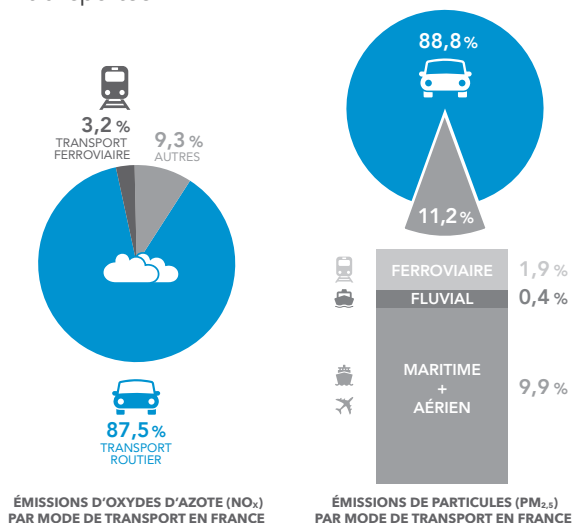
L'ambition portée à l'échelle nationale et régionale est de doubler la part modale du ferroviaire, de 9 à 18% du trafic total de marchandises..

UNE QUALITÉ DE L'AIR AMÉLIORÉE ET DES ÉMISSIONS DE CO₂ RÉDUITES

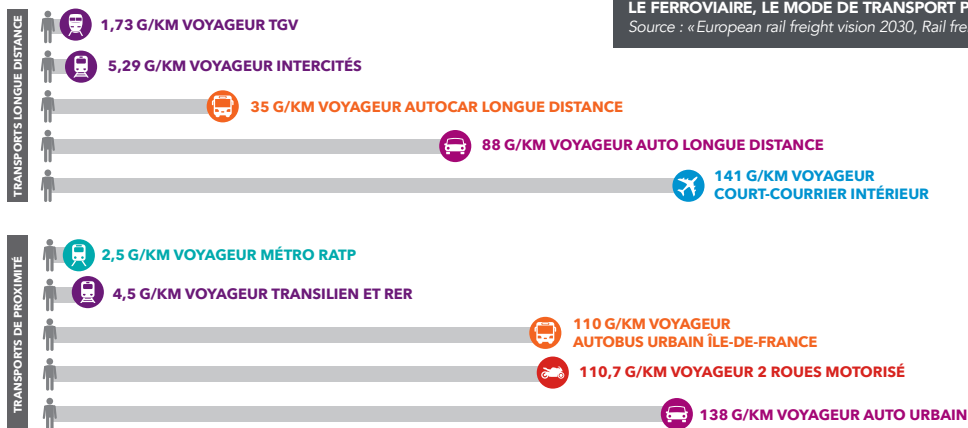
En favorisant le report modal vers le train, le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay contribue à répondre aux enjeux de lutte contre le dérèglement climatique et d'amélioration de la qualité de l'air, avec ses répercussions positives en matière de santé publique et de cadre de vie. En effet, en tant que moyen de déplacement de grande capacité affichant les émissions de CO₂ et de pollution de l'air les plus faibles, le train est une solution de transport durable, notamment reconnue par les experts climatiques, du GIEC¹.

- Un voyageur TGV émet 80 fois moins de CO₂/km qu'un voyageur empruntant un vol moyen-courrier et 50 fois moins qu'un voyageur dans une voiture sur une longue distance.

- Un train de fret transporte en moyenne plus de 500 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 40 camions et émet 9 fois moins de CO₂/km en moyenne qu'un poids lourd pour une même masse transportée.



LE FERROVIAIRE, LE MODE DE TRANSPORT POLLUANT LE MOINS L'AIR
Source : « European rail freight vision 2030, Rail freight forward », 2018.



ÉMISSION (EN g CO₂) POUR UN VOYAGEUR PARCOURANT 1 KM EN FRANCE - Source : SNCF 2020, selon le « Guide méthodologique Information GES des prestations de transports » du Ministère de la transition écologique, et de la base carbone de l'ADEME

¹ GIEC : groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

L'ESSENTIEL DU PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY



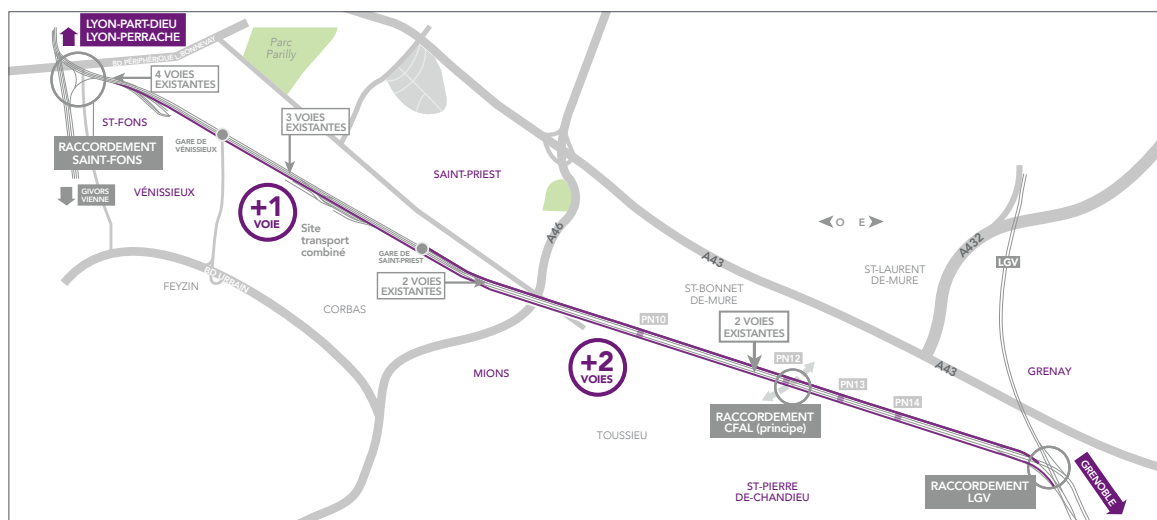
LA CONSISTANCE DU PROJET

Le projet consiste à passer à 4 voies la ligne Lyon-Grenoble sur les 19 km situés entre Saint-Fons et Grenay, autrement dit à créer :

- **1 voie de la gare de Vénissieux à celle de Saint-Priest**, où 3 voies existent déjà ;
- **2 voies entre la gare de Saint-Priest et Grenay**, jusqu'à la zone de raccordement à la LGV, où 2 voies existent actuellement.

Les trains rapides (TGV et TER directs) circuleront sur 2 voies dédiées, les trains « lents » (TER omnibus et fret) sur 2 autres voies. À l'est de la gare de Saint-Pierre-de-Chandieu, une dénivellation (un tunnel ou un pont) permettant à une voie ferrée de croiser les autres en passant au-dessus ou au-dessous sera réalisée afin de préparer les raccordements et de répartir différemment les voies affectées aux trains lents et aux trains rapides.

Des études complémentaires sont réalisées en parallèle pour le doublement, sur le territoire de la commune de Saint-Fons, des voies de raccordement, qui permettra de relier directement à la ligne Lyon-Grenoble les trains en provenance du sud (aujourd'hui, les trains doivent entrer dans Lyon pour y faire demi-tour, générant davantage de saturation).



Les résultats de ces études, dès qu'ils seront connus, feront l'objet d'une concertation spécifique.

Le projet anticipera de principe la possibilité de se raccorder au tracé d'un futur contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), dont la partie Nord a été déclarée d'Utilité Publique.

La suppression de quatre passages à niveau sur la section (PN 10 à 14) était déjà prévue dans le cadre du plan de mobilisation. Le PN 11 a été supprimé, la suppression des PN 10 et 13 est programmée, les PN 12 et 14 seront remplacés par des franchissements par pont-rail ou pont-route (passage au-dessus ou en dessous de la voie ferrée) au plus tard d'ici la mise en service du projet. En effet, les nouvelles infrastructures ne sont réglementairement pas compatibles avec l'existence de passages à niveau.

LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT, ENJEU MAJEUR POUR SNCF RÉSEAU

Le projet s'inscrit dans une démarche qui vise à maîtriser les incidences sociales, économiques et environnementales (eaux souterraines notamment) des aménagements. Cette démarche se traduit notamment par la recherche, au fur et à mesure de l'avancement des études, de solutions pour éviter, autant que possible, ses impacts négatifs, et/ou de réduire ou compenser ses impacts résiduels n'ayant pu être évités. La démarche consiste également à mettre en valeur et amplifier les incidences positives du projet.

Cette démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser) s'appuie sur un diagnostic initial précis, permettant d'évaluer les impacts du projet à l'échelle très locale et de définir les mesures de réduction ou de compensation nécessaires. Cet état initial, ainsi que les impacts du projet, font l'objet de l'étude d'impact, programmée en 2024, à l'issue de la concertation sur les variantes de tracé.

L'INSERTION URBAINE ET AGRICOLE DU PROJET, UNE DIMENSION ESSENTIELLE DU PROJET

L'insertion du projet dans son environnement urbain et agricole concentre très fortement l'attention du maître d'ouvrage et de ses partenaires.

La Métropole de Lyon, qui exerce la compétence d'aménagement du territoire, travaille en partenariat avec les communes concernées par le projet pour en favoriser la meilleure insertion possible. En particulier, elle conduira des études sur les meilleurs usages que doivent avoir les franchissements des voies ferrées, afin que ceux qui

devront être reconstruits dans le cadre du projet ferroviaire favorisent le développement des modes actifs (marche à pied et vélo) et des transports en commun et intègrent les besoins des trafics routiers.

LA MAÎTRISE DU BRUIT, UNE PRÉOCCUPATION IMPORTANTE

Le projet prévoit une augmentation du nombre et de la fréquence des circulations ferroviaires entre Saint-Fons et Grenay et donc potentiellement, une hausse des niveaux sonores à proximité des voies.

Cette hausse sera, au moins en partie, compensée par les progrès technologiques sur les **matériels roulants** (TGV, trains de fret, et TER). Pour autant, la problématique de la réduction du bruit est intégrée, dès les premières phases de conception du projet, aux réflexions sur le choix des tracés et l'aménagement des infrastructures. L'ensemble des scénarios proposés en concertation est compatible avec différentes solutions techniques de réduction du bruit.

Dans la première phase d'étude en cours, puis, lors de l'étude d'impact en 2024, des mesures acoustiques seront effectuées à proximité des voies pour identifier les niveaux sonores actuels. Les relevés seront utilisés dans les études de simulation pour identifier les périmètres sur lesquels les limites réglementaires pourraient être dépassées dans les perspectives de développement de trafic. Si tel était le cas, des **mesures de protection** (dispositifs anti-bruit, protections phoniques) seraient étudiées puis mises en place pour ramener les niveaux de bruit en dessous des seuils fixés par la réglementation.

Les résultats de ces études feront l'objet d'une prochaine étape de concertation avec les élus des communes et les riverains concernés.

Réduire le bruit : l'évolution du matériel roulant

Des recherches sont conduites en permanence pour réduire les émissions sonores liées au matériel roulant. Celui-ci est en constante amélioration, en particulier au niveau du freinage, ce qui permet de limiter les émissions sonores. Entre les TGV de première génération (1981) et les rames actuelles, un gain de plus de 14 décibels¹ a ainsi été constaté. Les TER et les trains de fret bénéficient également de ces évolutions technologiques.

D'ailleurs, les transporteurs (et notamment la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour les TER) intègrent des spécifications acoustiques dans les cahiers des charges de leurs matériels roulants et le déploiement de matériels ferroviaires récents moins bruyants de type Regio 2N se poursuit.

¹ L'intensité des sons est exprimée en décibels dans une échelle allant de 0 dB(A), seuil de l'audition humaine, à environ 120 dB(A), limite supérieure des bruits usuels de notre environnement.

Réduire le bruit : l'amélioration de la voie

SNCF Réseau s'efforce de mettre en œuvre des structures de voies dont les caractéristiques garantissent les meilleures performances acoustiques et vibratoires. Le choix des composants (type de rails, de fixations, de semelles sous rail ou sous traverses) permet en effet de limiter les émissions acoustiques et vibratoires. Par ailleurs, depuis plusieurs années, les rails sont désormais quasi-systématiquement soudés entre eux, ce qui supprime le bruit lié au passage des trains d'un rail à l'autre.

Quand les rails sont dégradés en surface, il est nécessaire de les meuler pour les rendre plus lisses. Depuis 2017, les marchés de meulage comprennent un critère de performance acoustique qui exige un niveau de finition de meilleure qualité acoustique en zone urbaine dense.

En outre, d'autres solutions peuvent être mises en place au cas par cas, comme la pose d'absorbeurs dynamiques sur rail (système mécanique positionné entre les traverses pour atténuer la propagation de la vibration mécanique dans le rail).

LES PROTECTIONS ACOUSTIQUES

Deux types de protection sont possibles.

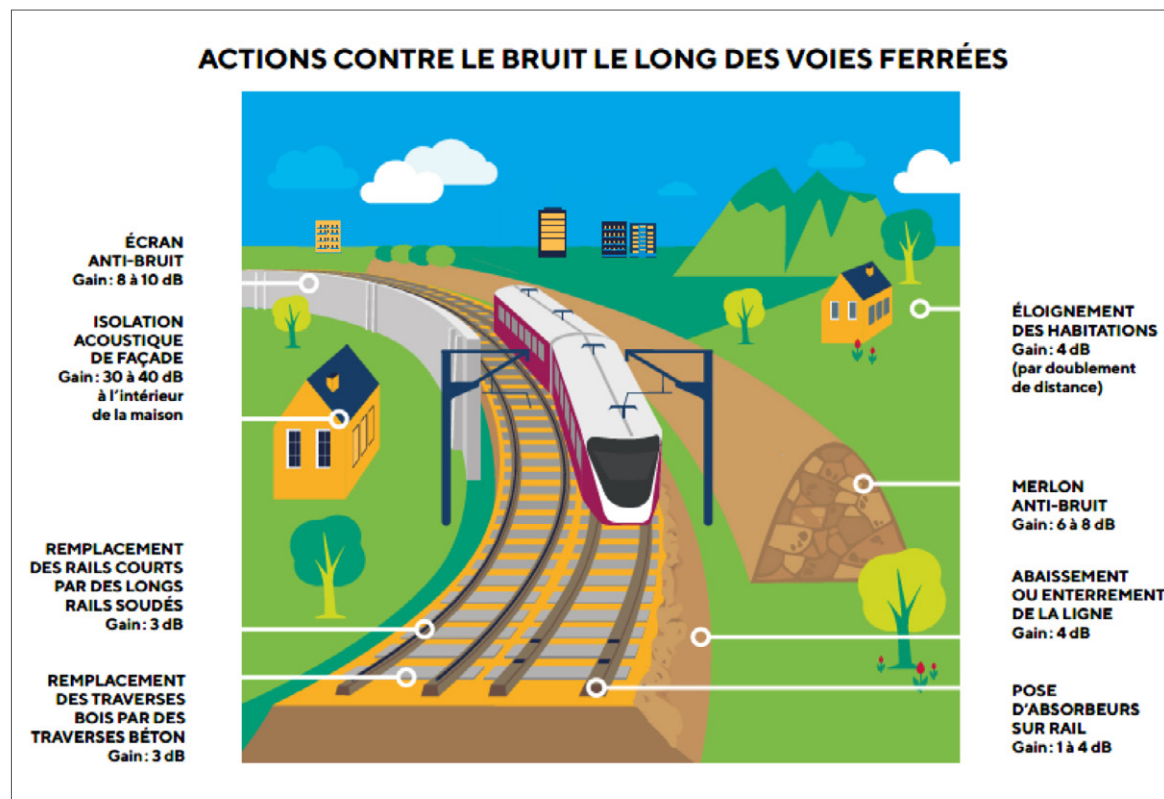
Les protections à la source, mode d'action prioritaire, sont mises en place au plus près de l'infrastructure ferroviaire. Elles prennent la forme d'écrans antibruit ou de buttes de terres (merlons). Ces aménagements offrant des niveaux de protection équivalents, le choix de l'un ou de l'autre est guidé par les emprises

disponibles (l'écran occupe une faible surface) et l'opportunité de réaliser des traitements paysagers (les merlons en terre peuvent être végétalisés).

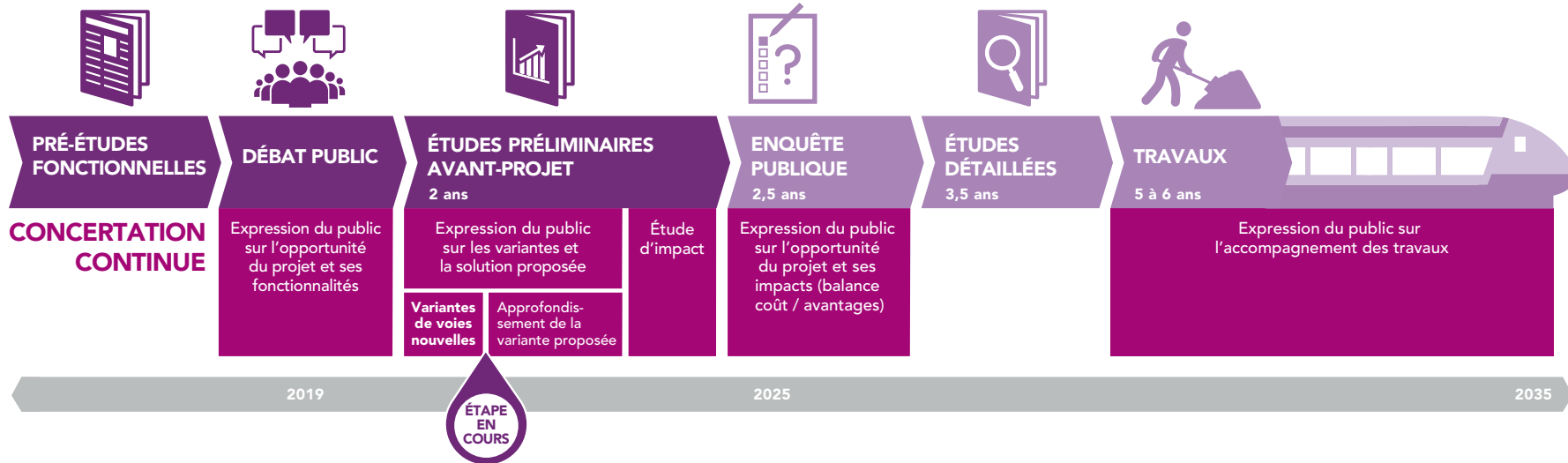
Lorsque les protections à la source ne peuvent être mises en place (en raison de leur inefficacité, du manque de place ou parce qu'elles sont économiquement déraisonnables), **l'isolation de façade** peut être proposée. Il s'agit de remplacer les fenêtres des bâtiments à protéger par des doubles vitrages à haute performance acoustique.

Les entrées d'air, les coffres de volet roulant et la ventilation sont également traités.

Des mesures acoustiques seront effectuées après la mise en service du projet : elles permettront de vérifier l'efficacité des protections et le respect des normes réglementaires. Dans le cas où les résultats mesurés montreraient que les niveaux sonores ne sont pas conformes à la réglementation, des protections complémentaires sont mises en œuvre.



LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET



Le calendrier prévisionnel du projet vise une mise en service en 2035.

De nombreuses étapes d'études, de concertation, de mise en place des financements et de procédures réglementaires sont nécessaires pour affiner progressivement la définition du projet et faire en sorte qu'il s'insère au mieux sur le territoire et dans son environnement. Tout ceci explique que le lancement des travaux est aujourd'hui prévu à l'horizon 2030.

Les **études pré-fonctionnelles**, réalisées de 2013 à 2018, ont consisté à étudier la faisabilité de la mise à 4 voies de la section de ligne entre Saint-Fons et Grenay.

Dans sa séance du 3 octobre 2018, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), saisie par SNCF Réseau à la demande de la Ministre chargée des Transports, a décidé de lancer un débat public afin que chacun puisse s'exprimer notamment sur l'opportunité de ce projet et sur les principes d'aménagements proposés.

En réponse aux conclusions du débat, SNCF Réseau a, dans sa décision du 11 décembre 2019, exprimé sa volonté de poursuivre les **études préliminaires** de la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay.

C'est le résultat de ces études qui est aujourd'hui porté à la concertation à travers la présentation des différentes variantes d'implantation de la (des) voie(s) nouvelle(s) envisagées. Cette concertation permettra au maître d'ouvrage et à ses partenaires de retenir une variante préférentielle pour le positionnement des voies supplémentaires.

Une nouvelle série d'études, plus précises, dites « **études d'avant-projet sommaire** » seront approfondies sur cette variante retenue, de manière à préciser les modalités de son insertion dans son environnement territorial.

Les résultats de ces études feront également l'objet d'une concertation afin d'ajuster les mesures proposées. Sur cette base, une **étude d'impact** qui

caractérise et évalue les incidences du projet sur l'environnement territorial du projet, sera réalisée en vue de constituer le dossier d'enquête qui fera l'objet d'une enquête d'utilité publique, envisagée en 2025. La déclaration d'utilité publique confèrera une existence officielle à la décision de « faire le projet », et définira la nature et le périmètre des travaux projetés. Elle aura également pour objet la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec les besoins liés à la réalisation des aménagements du projet. Elle rendra en outre possible l'achat, par le maître d'ouvrage du projet, des parcelles nécessaires à la réalisation des travaux du projet déclaré d'utilité publique.

Si le projet est déclaré d'utilité publique, les **études détaillées** (études de niveau « Avant-Projet Détaillé » puis de niveau « PROJET »), pourront alors être engagées pour fixer définitivement les caractéristiques et les dimensions des différents travaux à réaliser et produire les Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE) qui seront chargées d'effectuer ces travaux.

LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PROJET

Le coût du projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay a été évalué globalement à environ 1 milliard €. Cet investissement comprend les études, les procédures, les travaux, la reconstruction des ponts lorsque nécessaire, la compensation des impacts,.... Les études en cours et à venir permettront de préciser ce chiffrage.

Les études préliminaires engagées à la suite du débat public de 2019 sur l'EFL, d'un montant de 6,5M€, ont été financées par les partenaires du projet :

- L'Europe, à hauteur de 32 % ;
- L'État, à hauteur de 26% ;
- La Région Auvergne-Rhône-Alpes, à hauteur de 28% ;
- La Métropole de Lyon, à hauteur de 14%.



LES VARIANTES D'IMPLANTATIONS DE VOIE(S) PROPOSÉES À LA CONCERTATION



LA MÉTHODOLOGIE MISE EN ŒUVRE

L'ÉLABORATION DE VARIANTES D'IMPLANTATION

Des variantes d'implantation de la (ou des) voie(s) nouvelle(s) au nord, au sud ou de part et d'autre de la (des) voie(s) existantes ont été recherchées en essayant de trouver le meilleur équilibre possible entre ses (leurs) contraintes d'insertion urbaine et environnementale sur le territoire et la performance de l'exploitation ferroviaire.

Pour mieux comprendre les réflexions engagées par SNCF Réseau sur ce plan :

- Plus la vitesse permise par la (ou les) voie(s) nouvelle(s) est élevée, plus les temps de parcours sont réduits, mais plus le rayon de courbure de cette (ces) voie(s) est grand et plus les emprises foncières nécessaires à sa (leur) réalisation sont importantes.
- Plus l'écartement (ou entraxe) entre les voies est important, plus il facilite la réalisation des travaux en permettant le maintien des circulations sur les voies existantes, mais plus les emprises foncières nécessaires sont importantes.

Les études réalisées ont conduit SNCF Réseau à déterminer que la vitesse maximale permise par les 2 voies dédiées aux trains rapides serait de 160km/h maximum de Saint-Fons jusqu'à Saint-Priest et de 220km/h de Saint-Priest à Grenay.

LE DÉCOUPAGE DE L'ITINÉRAIRE EN 6 TRONÇONS

Sur l'ensemble de la section entre Saint-Fons et Grenay, SNCF Réseau a étudié l'implantation possible des voies supplémentaires : soit au nord des voies existantes sur toute la longueur du linéaire, soit au sud sur toute la longueur. Aucune de ces options n'est apparue comme une solution optimale en termes d'impacts sur le territoire.

L'ensemble du linéaire a donc été découpé en 6 tronçons cohérents, c'est-à-dire à l'intérieur desquels l'implantation de la (des) voie(s) nouvelle(s) doit, pour des raisons de technique ferroviaire se situer du même côté des voies existantes. En effet, en termes d'exploitation ferroviaire, passer d'une voie à l'autre (au nord, au sud, de part et d'autre des voies existantes...) suppose d'anticiper les transitions, pour éviter les

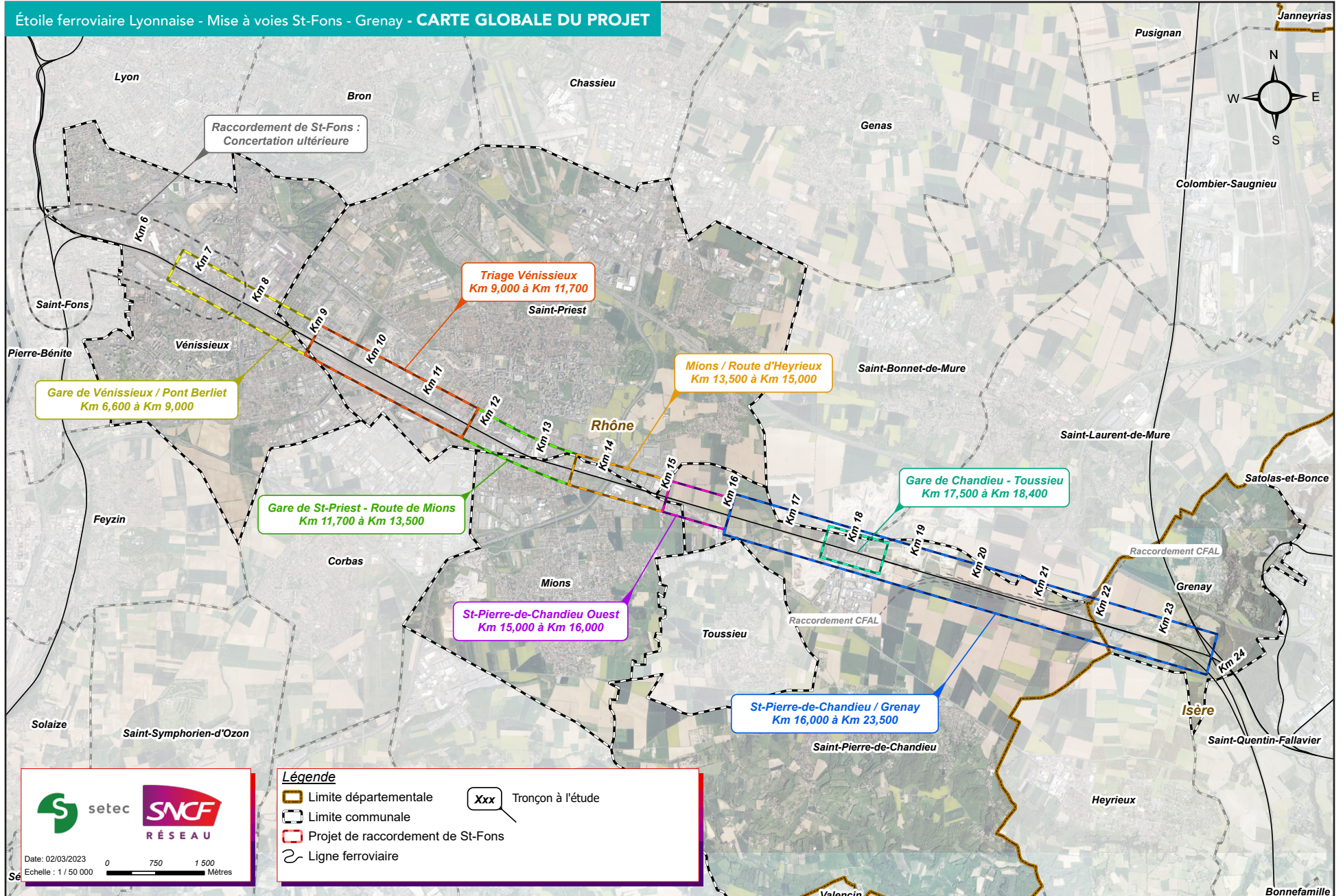
cisaillements (passer abruptement d'un côté à l'autre) qui pénaliseraient voire rendraient impossibles les circulations. Les tronçons sont découpés pour prendre en compte ces enjeux de transition entre chaque section de la ligne. Sur certains secteurs, ces études ont également conduit à identifier une seule solution d'implantation réaliste (au nord ou au sud des voies existantes), compte-tenu des contraintes environnantes.

C'est notamment le cas au niveau de la gare de triage de Vénissieux où une seule solution d'implantation de voies nouvelles est envisageable pour assurer l'exploitation des trains.

Les 6 tronçons sont les suivants :

- Tronçon 1 : Gare de Vénissieux / Pont Berliet
- Tronçon 2 : Triage fret de Vénissieux / Saint-Priest
- Tronçon 3 : Gare de Saint-Priest / Route de Mions
- Tronçon 4 : Mions / Route d'Heyrieux
- Tronçon 5 : Saint-Pierre-de-Chandieu ouest
- Tronçon 6 : Saint-Pierre-de-Chandieu / Grenay, dont la future halte gare de Chandieu-Toussieu dite Les portes du Dauphiné.

Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - CARTE GLOBALE DU PROJET



Date: 02/03/2023
 Echelle : 1 / 50 000
 0 750 1 500 Mètres

Légende

- Limite départementale
- - - Limite communale
- ▭ (orange) Projet de raccordement de St-Fons
- Ligne ferroviaire
- Xxx Tronçon à l'étude

Sur chaque tronçon d'itinéraire, à l'exception du tronçon 2, 2 variantes d'implantation des voies ont été étudiées et sont proposées dans le présent dossier. Le public participant à la concertation est ainsi invité à se prononcer sur les variantes qu'il considère, sur chaque tronçon, sur les avantages et inconvénients de chaque variante et les enjeux à prendre en considération dans le choix d'un tracé préférentiel.

Chacun des tronçons étant techniquement indépendant des autres, ceci permet une liberté de choix sur chacun d'eux. Le choix du tracé final résultera ainsi d'un assemblage de la meilleure solution possible sur chaque tronçon.

L'ÉVALUATION ET LA COMPARAISON DES VARIANTES

Sur chacun des tronçons, les variantes d'implantation de la (des) voie(s) nouvelle(s) ont été analysées en première approche, au regard de :

- Leur complexité technique de réalisation et leurs performances ferroviaires ;
- Leurs impacts environnementaux sur les différents milieux (physique, naturel et humains) ;
- Leurs impacts urbains (sur le bâti, la voirie et les projets urbains) ;
- Leurs impacts en phase travaux ;
- Leurs coûts¹.

Cette analyse est synthétisée sous forme de tableaux, permettant sur chaque tronçon de comparer les variantes proposées (les impacts étant gradués du plus défavorable en rouge au plus favorable en vert). L'objectif de cette concertation est d'enrichir la prise en compte des enjeux présentés pour chaque variante et d'alimenter les études d'insertion qui seront réalisées sur le tracé retenu, qui pourra faire l'objet d'adaptations ultérieures dans le cadre des études à venir.

¹ À ce stade, il s'agit de montants estimatifs des coûts spécifiques à chaque variante, et non du coût total des travaux.

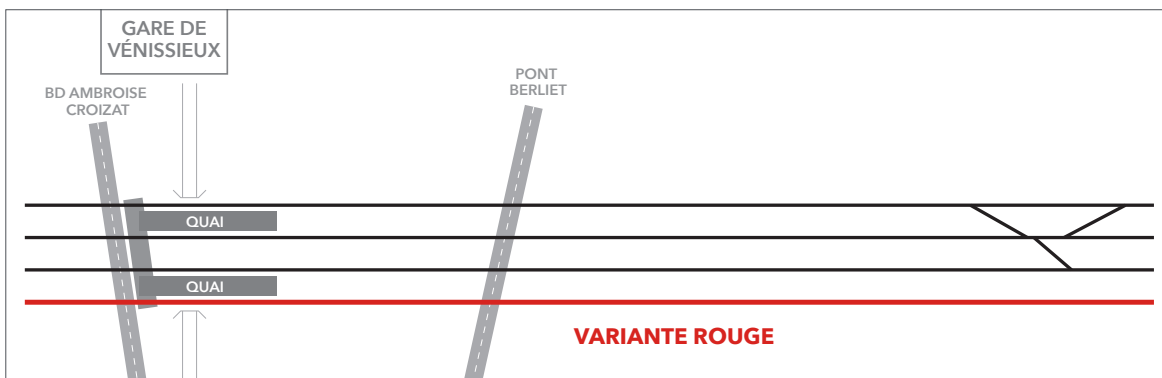
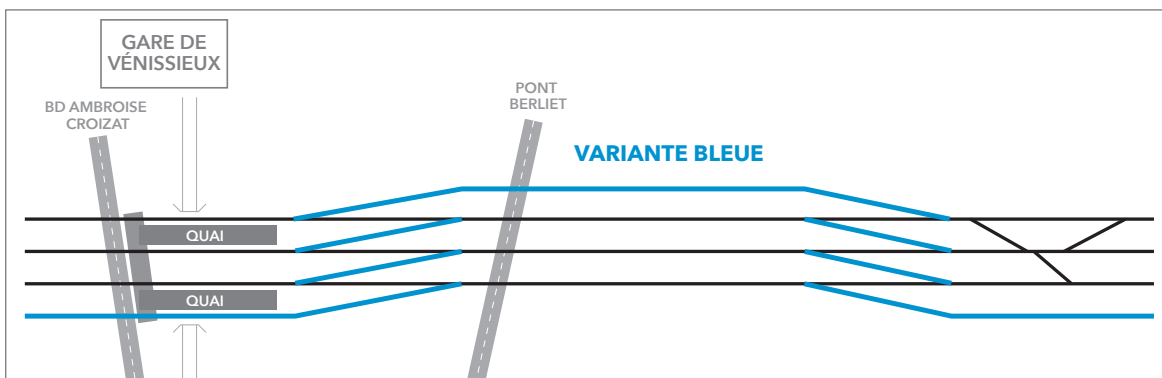
TRONÇON 1 : GARE DE VÉNISSIEUX / PONT BERLIET

Sur ce tronçon de 2,4 km, allant de la Rue Pierre Sémard à l'ouest de la gare de Vénissieux (PK6+600) à l'entrée ouest de la gare de triage de Saint-Priest (PK9), le projet consiste à créer 1 voie nouvelle, en plus des trois voies existantes.

Le franchissement de la gare de Vénissieux ne fait pas l'objet de variante dans la mesure où une réservation située au sud du plan de voies existant avait été prévue lors de la construction de la gare qui permet d'insérer la voie nouvelle. Au-delà et jusqu'à la sortie de ce tronçon, la 4^e voie peut être envisagée au nord ou au sud du plan de voies existant.

Les 2 variantes d'implantation proposées :

- La **variante «bleue»** consiste à créer la voie nouvelle au nord des 3 voies existantes. Cette variante consiste à créer une bascule des voies existantes de manière à intégrer la voie nouvelle en entrée et en sortie de tronçon, comme schématisé ci-dessous. (voir carte page 20)
- La **variante «rouge»** consiste à créer la voie nouvelle au sud des 3 voies existantes. (voir carte page 21)



Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ BLEU - TRONÇON GARE DE VÉNISSIEUX - PONT BERLIET



2/12

Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 5 000

Légende

Limite départementale	Emprises ferroviaires existantes	Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé	Voire réduite ou supprimée définitivement
Limite communale	Emprises tracé bleu	Ouvrage non impacté	Voire non impactée en comparaison avec autre variante
Tracé ferroviaire existant	Tracé bleu - projet envisagé		

Source: Bnl, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ ROUGE - TRONÇON GARE DE VÉNISSIEUX - PONT BERLIET



2/12

Date: 05/04/2023
Echelle: 1 / 6 000

Légende

Limite départementale	Emprises ferroviaires existantes	Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé	Voirie réduite ou supprimée définitivement
Limite communale	Emprises tracé rouge	Ouvrage non impacté	Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Tracé ferroviaire existant	Tracé rouge - projet envisagé		

Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar, Geographics, CNES/Airbus/DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

La comparaison des 2 variantes :

Principe de codification adopté

- Absence d'impact identifié à ce stade
- Impact léger
- Impact moyen
- Impact fort

	Variante bleue	Variante rouge
Aménagements nécessaires et performances		
Équipements et ouvrages	<ul style="list-style-type: none"> Maintien du pont Ambroise Croizat (utilisation de la réserve foncière existante) 	<ul style="list-style-type: none"> Destruction/reconstruction du Pont Berliet (a minima travées sur voies SNCF) - 24 000 circulations/j tous modes, 17 200 véhicules/j
	<ul style="list-style-type: none"> Maintien du pont Berliet – 24 000 circulations/j tous modes, 17 200 véhicules/j 	<ul style="list-style-type: none"> Reprise des aiguillages en sortie ouest du triage
	<ul style="list-style-type: none"> Création de 2 zones de bascule des voies de 500 m (pour permettre aux trains de se décaler pour se raccorder aux voies existantes et à la voie la plus au nord) Reprise des aiguillages en sortie ouest du triage 	
Fonctionnalités et performance	<ul style="list-style-type: none"> Vitesse de 160 km/h sur les voies « rapides » 	
Réserves techniques éventuelles / risques	<ul style="list-style-type: none"> Utilisation de la réserve foncière sous l'ouvrage de la gare Adaptation des quais de la gare pour accueillir la 4^e voie 	
Impacts urbains		
Bâti et activité économique	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les accès aux bâtis entre les n° 40 et 55 rue Eugène Maréchal Impact sur le bâtiment à l'angle rue Victor Hugo – rue Eugène Maréchal 	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les accès aux bâtis entre les n° 40 et 55 rue Eugène Maréchal Impact sur le bâtiment à l'angle rue Victor Hugo – rue Eugène Maréchal
	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les fonds de jardins des habitations de la rue Felix Brun 	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur 7 habitations le long des voies rue Felix Brun (Vénissieux) Impact sur les bâtiments industriels du Parc Éco + situés le long des voies

	Variante bleue	Variante rouge
Impacts urbains		
Voirie et projets urbains	<ul style="list-style-type: none"> Fermeture de la rue Eugène Maréchal entre le n°40 et 54 Impact sur passerelle rue Raimu – rue Victor Hugo Impact sur la réserve foncière de la Métropole de Lyon pour le quartier de gare de Vénissieux 	<ul style="list-style-type: none"> Fermeture de la rue Eugène Maréchal entre le n°40 et 54 Impact sur passerelle rue Raimu – rue Victor Hugo Réduction de voirie sur le chemin du Charbonnier Mise en cohérence avec réaménagement envisagé du quartier entre le Chemin du Charbonnier et la rue Rouget de L'Isle
Impacts environnementaux		
Milieu physique		
Milieu naturel		<ul style="list-style-type: none"> Quelques espaces végétaux à valoriser
Milieu humain	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les Jardins potagers côté nord (rue des Lyonnais) Impact sur les terrains des anciens jardins potagers côté sud (rue Félix Brun) Impacts sur une zone de stockage de matériaux (Vénissieux) et de containers (Saint-Priest) 	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les terrains des anciens jardins potagers côté sud (rue Jules Vallès / Félix Brun à Vénissieux) Interception d'un périmètre d'intérêt patrimonial identifié au PLU-h de Lyon (quartier Berliet)
Impacts en phase travaux		
Impacts ferroviaires	<ul style="list-style-type: none"> Interruption des circulations pendant 96 h (à confirmer) 	<ul style="list-style-type: none"> Impacts à préciser en phase d'étude ultérieure
Impacts routiers		<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les conditions de circulation sur le Pont Berliet et ses accès (dont bus 54,87, Zi1 et voie lyonnaise vélo).
Coûts		
	<ul style="list-style-type: none"> + 5-10 M€ par bascule des voies + coût de relocalisation / indemnisation pour les jardins ouvriers et containers 	<ul style="list-style-type: none"> + 4 -10M€ pour Pont Berliet + 1M€ pour démolition bâtiment Éco + + coût relocalisation / indemnisation + coût aménagement urbain voirie côté Sud

TRONÇON 2 : TRIAGE FRET DE VÉNISSIEUX / SAINT-PIRIEST

Ce tronçon, d'une longueur de 2,7 km, correspond à la traversée du triage ferroviaire de Vénissieux sur les communes de Vénissieux et Saint-Priest (du PK9 au PK11+700). (voir cartes page 24 et 25)

Sur ce tronçon, la construction d'une 4^e voie à proximité des voies principales existantes intercepte le périmètre du Plan de Protection des Risques Technologiques (PPRT) du site industriel Seveso de l'entreprise Crealis, à l'intérieur duquel tout aménagement ou installation est fortement réglementé¹.

Un tracé alternatif transitant par l'intérieur du faisceau a été recherché pour contourner cette zone de risque. Ce tracé contournant la zone de danger du PPRT a été jugé infaisable, car impactant trop fortement le fonctionnement du triage de Vénissieux.

Sur ce secteur l'implantation de la 4^e voie est donc prévue dans les emprises ferroviaires existantes, au sud et contiguë aux 3 voies existantes. Pour cette solution, un ouvrage spécifique de protection des voies par rapport au risque technologique au droit de Crealis est étudié.

¹ Pour en savoir plus sur le PPRT de Créalis : <https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/reglement-pprtstpriest.pdf>

Principe de codification adopté

■ Absence d'impact identifié à ce stade	■ Impact léger
■ Impact moyen	■ Impact fort

Les impacts de l'implantation de la 4^e voie sont les suivants :

Solution de tracé unique	
Aménagements nécessaires et performances	
Équipements et ouvrages	<ul style="list-style-type: none"> • Pas d'impact à ce stade sur le pont de la rue de Provence • Reprise des aiguillages en sortie ouest du triage
Fonctionnalités et performance	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression de 1 à 2 voies de triage • Vitesse de 160 km/h sur les voies rapides
Réserves techniques éventuelles / risques	<ul style="list-style-type: none"> • Dimensionnement de la couverture des voies au droit de Créalis / SDSP
Impacts urbains	
Bâti et activité économique	<ul style="list-style-type: none"> • Pas d'impact sur le bâti • Impact sur les fonds de jardin (voie auxiliaire de la gare)
Voirie et projets urbains	<ul style="list-style-type: none"> • Impact possible sur la rue de Bourgogne au droit de Créalis / SDSP • Fermeture de la rue du commandant Charcot sur environ 260m pour accommoder la voie auxiliaire de la gare de St-Priest -> reprise du plan de circulation du quartier
Impacts environnementaux	
Milieu physique	
Milieu naturel	
Milieu humain	<ul style="list-style-type: none"> • Modification nécessaire du PPRT de Créalis / SDSP (en cours d'instruction avec les autorités)
Impacts en phase travaux	
Impacts ferroviaires	<ul style="list-style-type: none"> • Reprise de l'espacement entre les voies et de la hauteur du fil de contact pour la couverture
Impacts routiers	
Coûts	
	<ul style="list-style-type: none"> • + 40 M€ pour couverture des voies au droit de Créalis / SDSP

Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - SOLUTION DE TRACÉ UNIQUE - TRONÇON TRIAGE VÉNISSIEUX 1/2



3/12

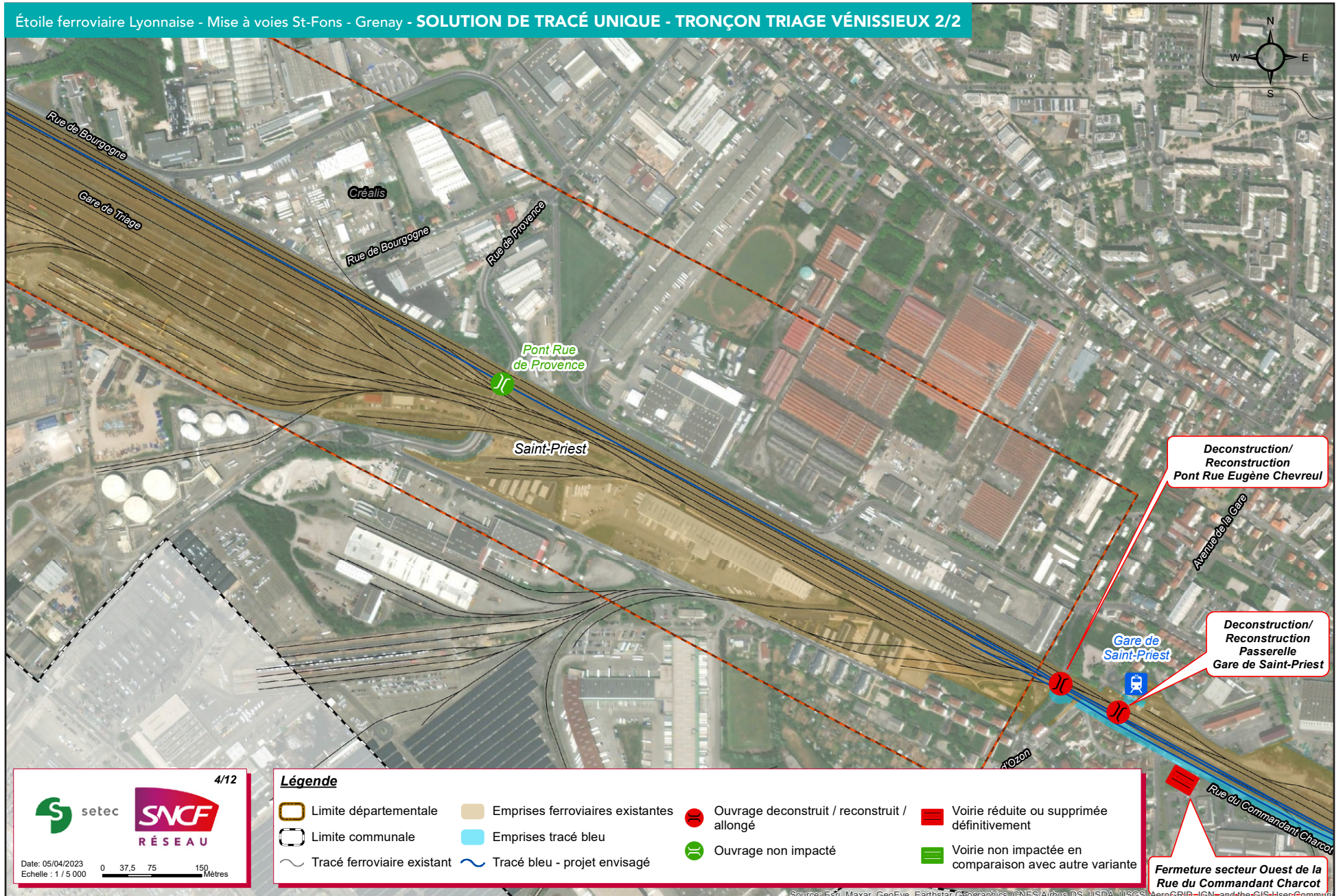
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 5 000

Légende

Limite départementale	Emprises ferroviaires existantes	Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé	Voirie réduite ou supprimée définitivement
Limite communale	Emprises tracé bleu	Ouvrage non impacté	Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Tracé ferroviaire existant	Tracé bleu - projet envisagé		

Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar, GEBCO, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - SOLUTION DE TRACÉ UNIQUE - TRONÇON TRIAGE VÉNISSIEUX 2/2



Légende			
	Limite départementale		Emprises ferroviaires existantes
	Limite communale		Emprises tracé bleu
	Tracé ferroviaire existant		Tracé bleu - projet envisagé
	Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé		Ouvrage non impacté
	Voirie réduite ou supprimée définitivement		Voirie non impactée en comparaison avec autre variante

4/12

Date: 05/04/2023
Echelle: 1 / 5 000

0 37.5 75 150 Mètres

Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar, GeoGraphics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

TRONÇON 3 : GARE DE SAINT-PIRIEST / ROUTE DE MIONS

Ce tronçon, d'une longueur de 1,7 km, s'étend de la rue Eugène Chevreul à l'entrée ouest de la gare de Saint-Priest (PK11+700) au-delà du pont de la route de Mions, jusqu'à l'ouest du pont-rail situé sur l'autoroute A46 (PK13+500). Sur ce tronçon, le projet consiste à réaliser 1 voie supplémentaire en gare de Saint-Priest puis 2 voies supplémentaires.

Dans la mesure où la présence des équipements SNCF (bâtiment voyageur, quais existant...) sont situés au nord de la gare de Saint-Priest, l'insertion de la voie supplémentaire en franchissement de la gare s'effectue au sud.
À l'est de la gare de St-Priest, la 3^e et 4^e voie peuvent être envisagées au nord ou au sud du plan de voies existant.

Les 2 variantes d'implantation proposées :

- La **variante «bleue»** consiste à construire les 2 voies au nord du plan de voies existant, ce qui nécessitera une reprise du plan de voies pour se raccorder sur le nouveau tracé. (voir carte page 27)
- La **variante «rouge»** consiste à construire les 2 voies au sud du plan de voies existant, dans la continuité du franchissement de la gare de Saint-Priest. (voir carte page 29)

La construction d'une voie de chaque côté du plan de voie existants n'a pas été jugée pertinente car elle nécessiterait des emprises globalement plus importantes et un phasage des travaux complexe à proximité des circulations ferroviaires.

Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ BLEU - TRONÇON GARE DE ST-PIRIEST - ROUTE DE MIONS



5/12

Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 5 000

Légende

Limite départementale	Emprises ferroviaires existantes	Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé	Voirie réduite ou supprimée définitivement
Limite communale	Emprises tracé bleu	Ouvrage non impacté	Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Tracé ferroviaire existant	Tracé bleu - projet envisagé		

Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ ROUGE - TRONÇON GARE DE ST-PIERRE - ROUTE DE MIONS



Deconstruction/Reconstruction
Pont Rue Eugène Chevreul

Gare de
Saint-Priest

Deconstruction/
Reconstruction
Passerelle
Gare de Saint-Priest

Fermeture Rue du
Commandant Charcot

Fermeture Rue
Dumont D'Urville

Pont
Route de Mions

Fermeture Rue
Paul Emile Victor

5/12

Date: 05/04/2023
Echelle: 1 / 6 000

Légende

Limite départementale	Emprises ferroviaires existantes	Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé	Voirie réduite ou supprimée définitivement
Limite communale	Emprises tracé rouge	Ouvrage non impacté	Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Tracé ferroviaire existant	Tracé rouge - projet envisagé		

Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

La comparaison des 2 variantes :

Principe de codification adopté

■ Absence d'impact identifié à ce stade	■ Impact léger	■ Impact moyen	■ Impact fort
--	--	--	--

	Variante bleue	Variante rouge
Aménagements nécessaires et performances		
Équipements et ouvrages	<ul style="list-style-type: none"> • Démolition/reconstruction du Pont Eugène Chevreul et de la passerelle de la gare de St-Priest • Reprise importante du plan de voies et des aiguillages en gare de St-Priest • Création d'une zone de bascule des voies (env. 500m) pour le raccordement sur le tracé nord 	<ul style="list-style-type: none"> • Démolition/reconstruction du Pont Eugène Chevreul et de la passerelle de la gare de St-Priest • Reprise importante du plan de voies et des aiguillages en gare de St-Priest
	<ul style="list-style-type: none"> • Déconstruction/reconstruction du pont de la route de Mions 	<ul style="list-style-type: none"> • Maintien du pont de la route de Mions
Fonctionnalités et performance	<ul style="list-style-type: none"> • Vitesse de 160 km/h sur les voies « rapides » 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Impact sur les voies de services au nord de la gare à cause de l'allongement des quais et de la bascule 	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression des voies de services au nord de la gare à cause de l'allongement de quais
	<ul style="list-style-type: none"> • Impact sur les dessertes ferroviaires des entreprises situées au sud de la gare 	
Réserves techniques éventuelles / risques		<ul style="list-style-type: none"> • Utilisation de la réservation sous le pont de Mions
Impacts urbains		
Bâti et activité économique	<ul style="list-style-type: none"> • Impact sur les parcelles secteur ouest de la rue du Commandant Charcot au niveau de la rue Louis Paulhan • Impact sur le bâti ou l'activité des bâtiments industriels, logistiques ou commerciaux rue Alexandre Grammont, et le long des voies rue des Albatros (4 parcelles) 	<ul style="list-style-type: none"> • Impact plus important sur les parcelles et bâtiments secteur ouest de la rue du Commandant Charcot au niveau de la rue Louis Paulhan, à l'extrémité est de la rue du Commandant Charcot, rue d'Urmont et rue Paul Emile Victor. • Impact sur deux bâtiments industriels le long des voies rue Paul Emile Victor, et enclavement des activités industrielles desservies par la rue Paul Emile Victor.

	Variante bleue	Variante rouge
Impacts urbains		
Voirie et projets urbains	<ul style="list-style-type: none"> • Fermeture ou rétrécissement rue du Commandant Charcot sur la quasi-totalité de sa longueur 	<ul style="list-style-type: none"> • Fermeture de la rue du Commandant Charcot sur toute sa longueur
	<ul style="list-style-type: none"> • Conservation de la rue Dumont d'Urville (bus C25) et de la rue Paul Emile Victor 	<ul style="list-style-type: none"> • Fermeture rue Dumont d'Urville sur toute sa longueur (bus C25), et rue Paul Emile Victor sur toute sa longueur – impacts généraux sur fonctionnement de la zone sud
	<ul style="list-style-type: none"> • Interface avec un futur projet de réaménagement de la gare de St-Priest • Emplacement réservé pour élargissement de voie (rue du commandant Charcot) au PLUH • Interface avec un futur projet de réaménagement de la gare de St-Priest 	
Impacts environnementaux		
Milieu physique		
Milieu naturel		
Milieu humain	<ul style="list-style-type: none"> • Interception d'une parcelle industrielle d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement, boulevard des Roses 	
Impacts en phase travaux		
Impacts ferroviaires	<ul style="list-style-type: none"> • Bascule des voies : interruption des circulations durant 96h 	<ul style="list-style-type: none"> • Impacts à préciser en phase d'étude ultérieure
Impacts routiers	<ul style="list-style-type: none"> • Impact sur les conditions de circulation Pont Route de Mions (dont bus C25, 62, T36 et VL2, convois exceptionnels) - (+740 PL/j) • Impact sur les conditions de circulation Pont Chevreul (11 400 véhicules/j) 	<ul style="list-style-type: none"> • Impact sur les conditions de circulation Pont Chevreul (11 400 véhicules/j)
Coûts		
	<ul style="list-style-type: none"> • + 6-8 M€ pour déconstruction / reconstruction du Pont route de Mions • + 1 M€ pour déconstruction partielle bâti industriel 	<ul style="list-style-type: none"> • +3 à 5M€ pour la bascule

TRONÇON 4 : MIONS / ROUTE D'HEYRIEUX

Ce tronçon, d'une longueur de 1,5 km, comprend le franchissement de l'autoroute A46 (PK13+500) et de la route d'Heyrieux (D318) (PK15). Sur ce tronçon, le projet consiste à créer 2 voies nouvelles.

Le franchissement de la route d'Heyrieux constitue une contrainte importante. L'ouvrage existant dispose de 3 travées, dont seule la travée centrale est utilisée actuellement pour le passage des 2 voies ferrées existantes. Les 2 autres travées pourraient permettre d'accueillir au mieux une nouvelle voie chacune.

Les 2 variantes d'implantation proposées :

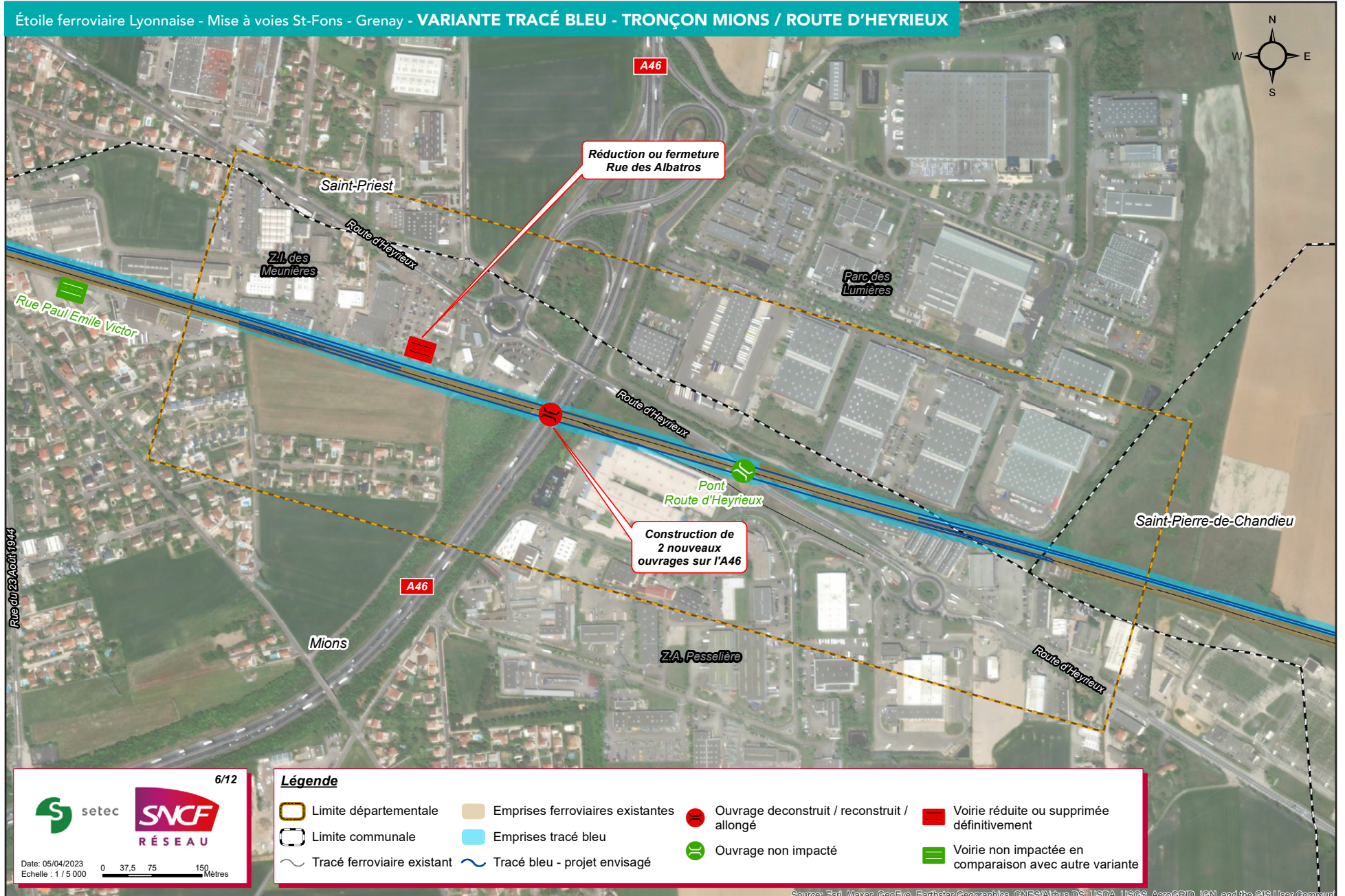
- La **variante «bleue»** consiste à implanter les nouvelles voies de part et d'autre des voies existantes, ce qui permet de maintenir l'ouvrage de franchissement. (voir carte page 31)
- La **variante «rouge»** prévoit la création des 2 nouvelles voies au sud du plan de voies existant, ce qui implique la démolition et la reconstruction de l'ouvrage de franchissement de la route d'Heyrieux. (voir carte page 32)

SNCF Réseau a envisagé une solution enterrée pour la traversée de Mions, avec en perspective une minimisation des impacts de l'augmentation des circulations sur le quotidien des riverains. Toutefois, au-delà du surcoût (d'environ 60 M€ / km), cette solution n'a pas été retenue, car jugée très difficilement réalisable, à la fois compte-tenu de ses impacts et des contraintes d'exploitation associées.

En effet, pour réaliser des voies nouvelles enterrées sans interrompre sur une longue période les circulations ferroviaires existantes et sans fragiliser le plateau des voies existant, il serait nécessaire que ces voies nouvelles soient suffisamment éloignées des voies. Ceci impliquerait que les emprises nécessaires pour la conduite des travaux, les impacts sur les bâtis ou voiries existants seraient plus importants que pour les variantes en surface.

Par ailleurs, un tracé enterré aurait des impacts très importants sur les milieux naturels, notamment le système d'assainissement de toute la ZA à l'est de Saint-Priest, périmètre de captage des 4 Chènes, et risquerait de fragiliser les fondations des ouvrages d'arts existants.

Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - **VARIANTE TRACÉ BLEU - TRONÇON MIONS / ROUTE D'HEYRIEUX**



6/12

Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 5 000

Légende			
	Limite départementale		Emprises ferroviaires existantes
	Limite communale		Emprises tracé bleu
	Tracé ferroviaire existant		Tracé bleu - projet envisagé
	Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé		Ouvrage non impacté
	Voirie réduite ou supprimée définitivement		Voirie non impactée en comparaison avec autre variante

Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar, GeoIntelligence, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - **VARIANTE TRACÉ ROUGE - TRONÇON MIONS / ROUTE D'HEYRIEUX**



6/12

Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 6 000

Légende			
	Limite départementale		Emprises ferroviaires existantes
	Limite communale		Emprises tracé rouge
	Tracé ferroviaire existant		Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
	Tracé rouge - projet envisagé		Ouvrage non impacté
			Voirie réduite ou supprimée définitivement
			Voirie non impactée en comparaison avec autre variante

Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

La comparaison des 2 variantes :

Principe de codification adopté

- Absence d'impact identifié à ce stade
- Impact léger
- Impact moyen
- Impact fort

	Variante bleue	Variante rouge
Aménagements nécessaires et performances		
Équipements et ouvrages	• Conservation du pont Route d'Heyrieux	• Déconstruction / reconstruction du pont Route d'Heyrieux
	• Construction de deux ponts rail supplémentaires pour le franchissement de l'A46 (un de chaque côté du pont existant)	• Construction d'un seul pont rail supplémentaire pour le franchissement de l'A46 (au sud du pont existant)
	• Création de 2 zones de bascule (env. 500 m) pour le franchissement de l'ouvrage	
Fonctionnalités et performance	• Vitesse de 220 km/h sur les voies rapides à partir de la gare de Saint-Priest	
Réserves techniques éventuelles / risques	• Faisabilité de l'utilisation de la réservation sous le pont de la route d'Heyrieux à approfondir	• Complexité de la reconstruction du pont Route d'Heyrieux (trafic routier important, ouvrage biais, manque d'emprises)
Impacts urbains		
Bâti et activité économique	• Impact modéré sur un bâtiment logistique rue Joseph-Marie Jacquard au sud des voies (à l'ouest de l'A46).	• Impact sur un bâtiment logistique rue Joseph-Marie Jacquard au sud des voies (à l'ouest de l'A46).
	• Impact sur les bâtis commerciaux rue Barthélémy Thimonnier	

	Variante bleue	Variante rouge
Impacts urbains		
Voirie et projets urbains	• Fermeture de la section le long des voies de la rue des Albatros, et reconstitution des accès à la ZI et pour les livraisons aux commerces	• Mise en impasse de la Rue Barthelemy Thimonnier
	• Mise en impasse de la Rue Barthelemy Thimonnier • Fermeture du chemin des Frères Lumières	
Impacts environnementaux		
Milieu physique		
Milieu naturel	• Un espace de prairie (zone naturelle) potentiellement impacté de part et/ ou d'autre de l'A46 • Un alignement d'arbres potentiellement impacté (ne faisant l'objet d'aucun classement réglementaire) – à l'ouest de l'A46	
Milieu humain		• Impact sur des parcelles agricoles/naturelles de la commune de Mions (à l'ouest de l'A46).
Impacts en phase travaux		
Impacts ferroviaires	• Bascule des voies : interruption des circulations durant 96h	• Impacts à préciser en phase d'étude ultérieure
Impacts routiers		• Impact très fort sur les conditions de circulation sur le pont de la route d'Heyrieux, à fort trafic (dont bus 30 et Zi8, poids lourds et convois exceptionnels) - (5 500 PL/j)
Coûts		
	• + 0,5M€ pour construction 2 ouvrages d'art sur l'A46 • + 5-10 M€ pour les deux bascules	• + 6-8 M€ pour reconstruction du pont route Heyrieux

TRONÇON 5 : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU OUEST

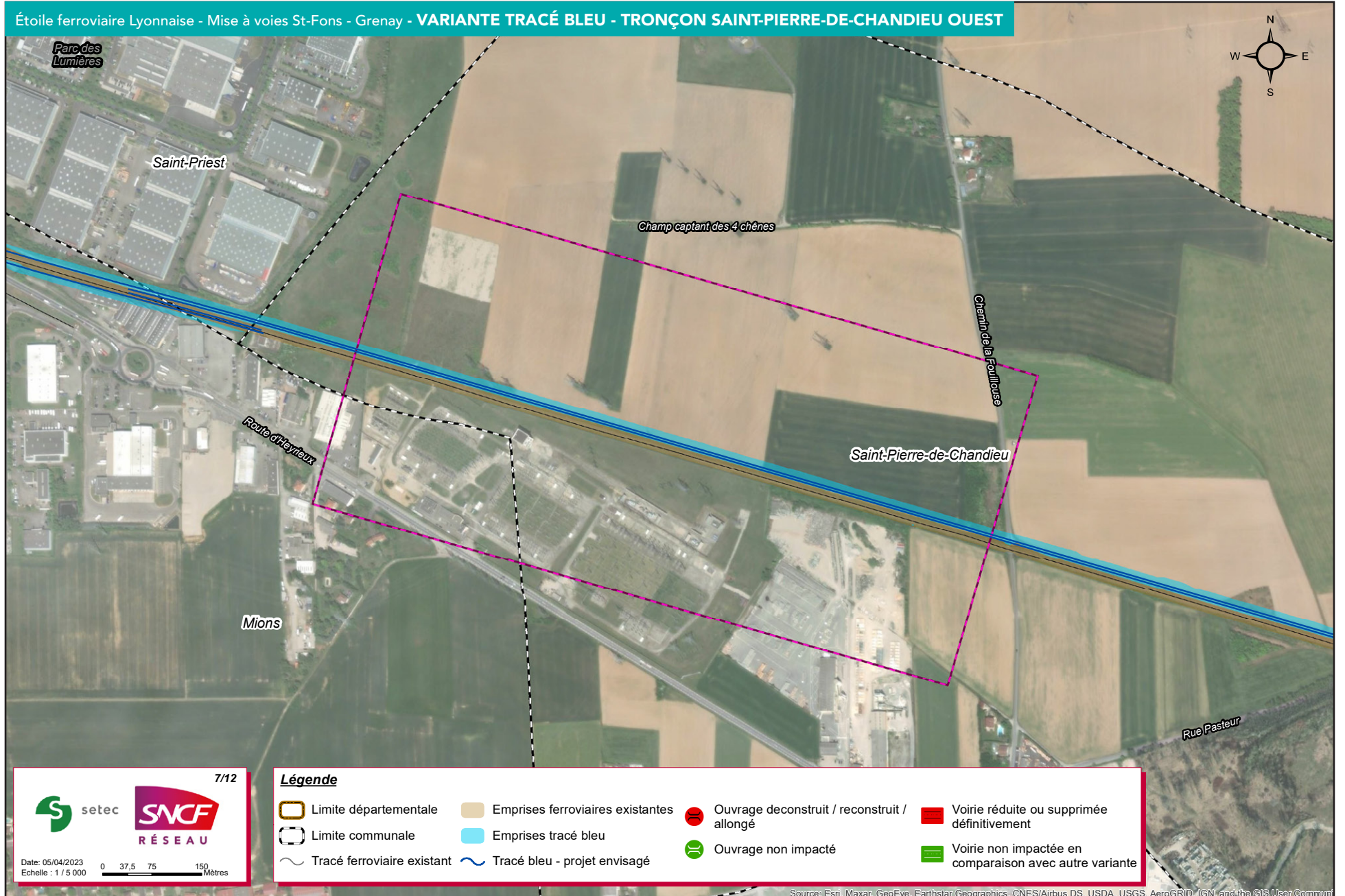
Ce tronçon, d'une longueur de 1 km, s'étend de l'est de la route d'Heyrieux (PK15) à la sortie est du périmètre de protection rapproché des Quatre Chênes (PK16+000), longeant également le poste RTE de Mions par le nord. Le projet consiste à créer 2 voies nouvelles.

Sur ce tronçon, l'implantation des 2 nouvelles voies est contrainte par le poste RTE au sud et la zone de captage des Quatre Chênes au nord.

Les 2 variantes d'implantation proposées :

- La **variante «bleue»**, qui consiste à insérer les 2 voies nouvelles au nord, utilise des emprises situées dans le périmètre de protection rapproché du captage des Quatre Chênes.
(voir carte page 35)
- La **variante «rouge»**, qui consiste à insérer les 2 voies nouvelles au sud, nécessite d'utiliser des emprises dans le poste RTE.
(voir carte page 36)

Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ BLEU - TRONÇON SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU OUEST



7/12

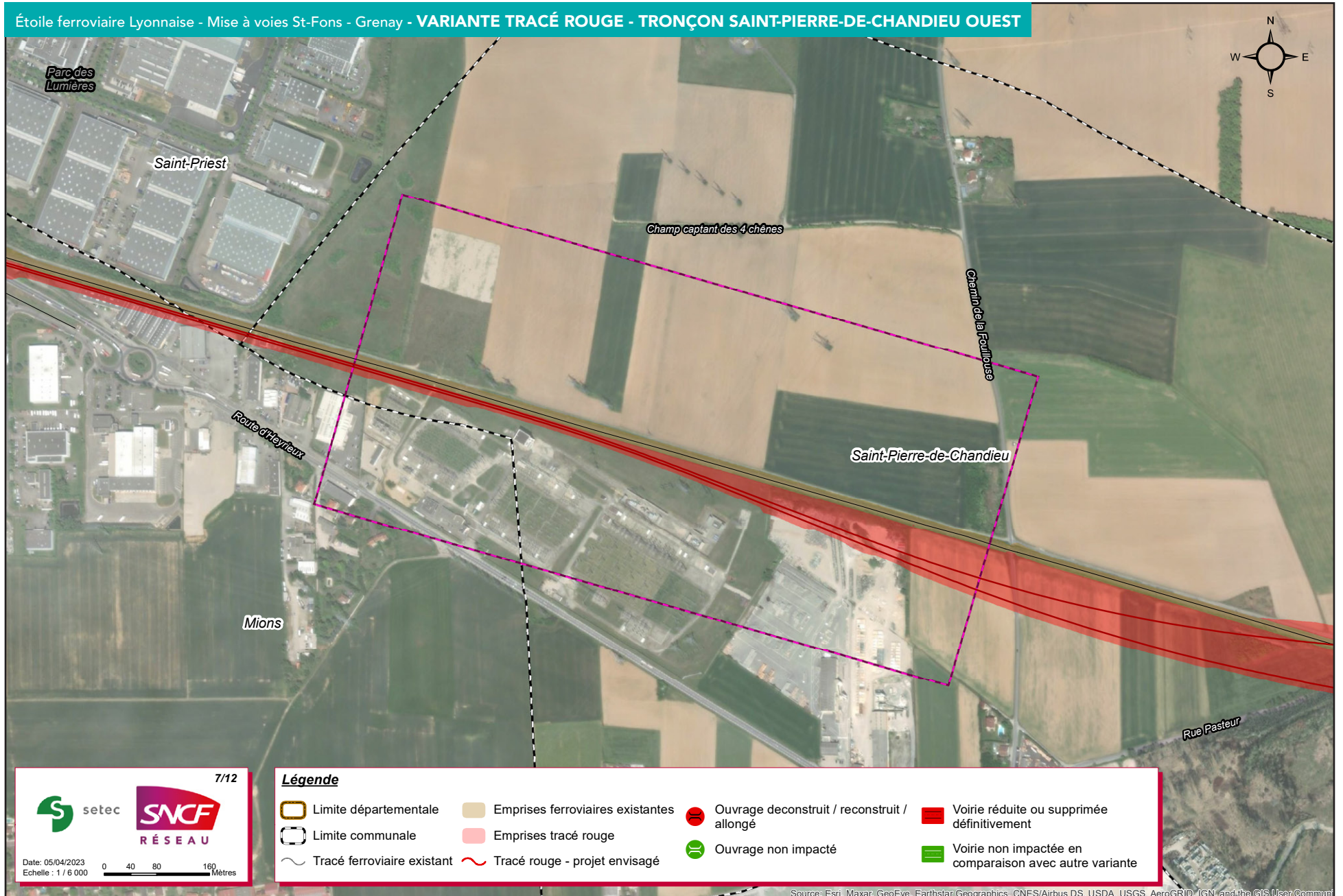
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 5 000

Légende

Limite départementale	Emprises ferroviaires existantes	Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé	Voirie réduite ou supprimée définitivement
Limite communale	Emprises tracé bleu	Ouvrage non impacté	Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Tracé ferroviaire existant	Tracé bleu - projet envisagé		

Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar, GeoGraphics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ ROUGE - TRONÇON SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU OUEST



7/12

Date: 05/04/2023
Echelle: 1 / 6 000

Légende

Limite départementale	Emprises ferroviaires existantes	Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé	Voirie réduite ou supprimée définitivement
Limite communale	Emprises tracé rouge	Ouvrage non impacté	Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Tracé ferroviaire existant	Tracé rouge - projet envisagé		

Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar, Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

La comparaison des 2 variantes :

Principe de codification adopté

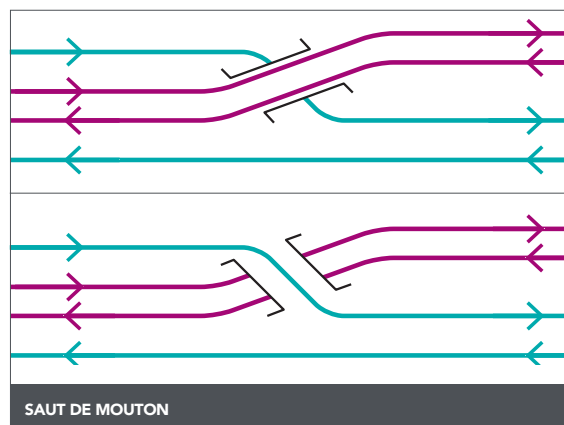
- Absence d'impact identifié à ce stade
- Impact léger
- Impact moyen
- Impact fort

	Variante bleue	Variante rouge
Aménagements nécessaires et performances		
Équipements et ouvrages		
Fonctionnalités et performance	<ul style="list-style-type: none"> • Vitesse de 220 km/h sur les voies rapides 	
Réserves techniques éventuelles / risques	<ul style="list-style-type: none"> • Compatibilité réglementaire d'un passage dans la zone de captage rapprochée des 4 chênes avec le règlement à approfondir avec l'exploitant et les services de l'État. 	<ul style="list-style-type: none"> • Démolition/déplacement du poste d'alimentation SNCF
Impacts urbains		
Bâti et activité économique	<ul style="list-style-type: none"> • Impact limité sur le poste de transformation RTE 	<ul style="list-style-type: none"> • Impact sur le poste de transformation RTE • Impact potentiel sur l'activité des carrières du Cheval Blanc
Voirie et projets urbains	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessité de déplacer le chemin d'accès au champ captant et aux parcelles agricoles 	
Impacts environnementaux		
Milieu physique	<ul style="list-style-type: none"> • Impact périmètre rapproché du captage d'eau potable des 4 chênes 	
Milieu naturel		
Milieu humain	<ul style="list-style-type: none"> • Impact limité sur les parcelles agricoles 	<ul style="list-style-type: none"> • Impact sur le site des carrières du Cheval Blanc • Impact plus important sur les parcelles agricoles
Impacts en phase travaux		
Impacts ferroviaires	<ul style="list-style-type: none"> • Impacts à préciser en phase d'étude ultérieure 	
Impacts routiers		
Coûts		
	<ul style="list-style-type: none"> • Dispositions constructives pour le passage du champ captant 	<ul style="list-style-type: none"> • +5,5M€ Modification du poste RTE • +1M€ déplacement de poste SNCF

TRONÇON 6 : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU / GRENAY

Ce tronçon, long de plus de 7 km (PK 16 à PK23+500), comprend la création d'un ouvrage permettant aux voies ferrées de se croiser sans se couper, par-dessus ou par-dessous (dit « saut-de-mouton »), le raccordement avec le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération de Lyon (CFAL) et le raccordement avec la Ligne à Grande Vitesse (LN4) vers Valence / Marseille. Sur ce tronçon, le projet consiste à créer les 2 voies nouvelles et les possibilités d'orientation / insertion des trains de / vers l'ensemble des destinations possibles : ligne grande vitesse, Grenoble, CFAL.

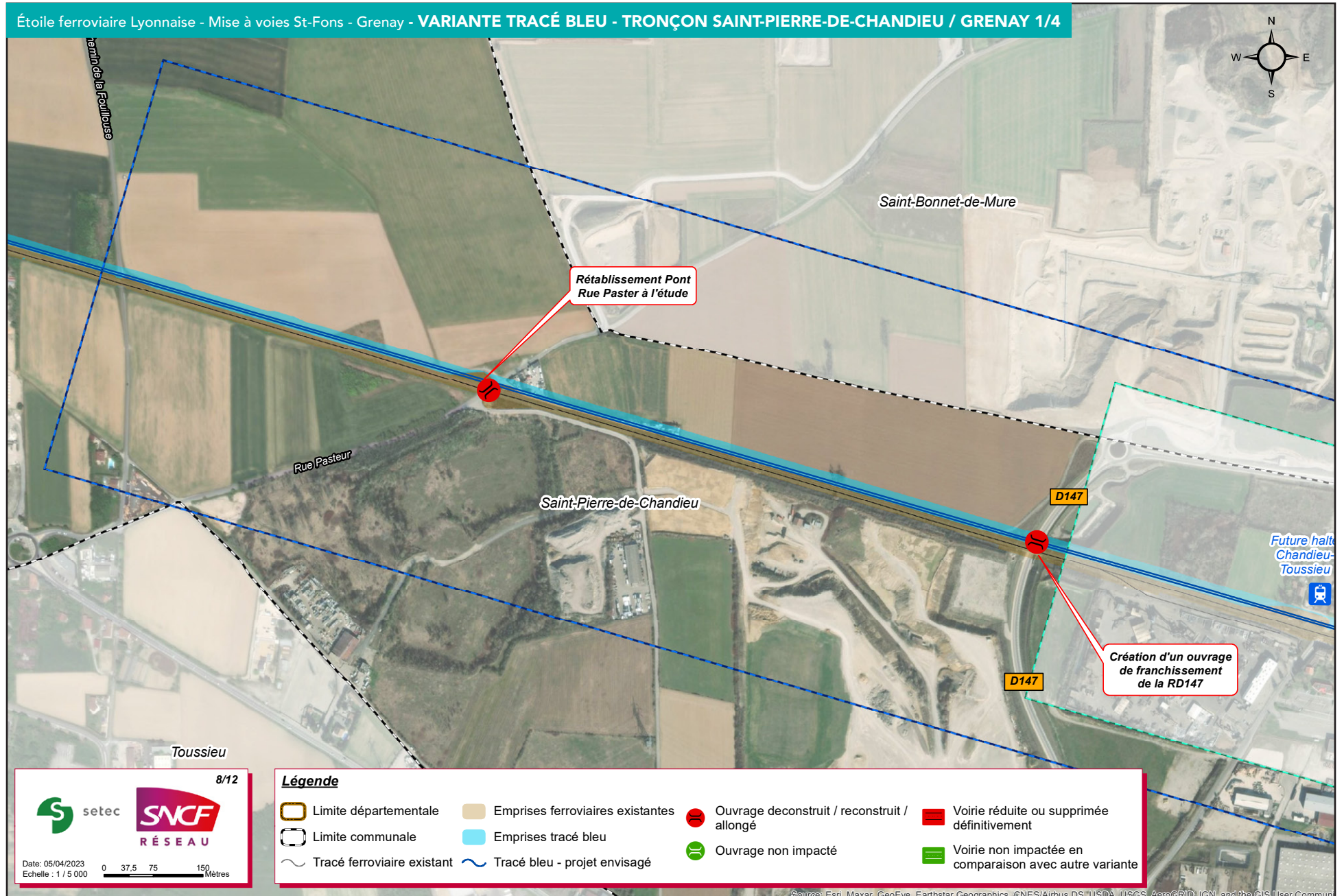
Le raccordement des voies au futur CFAL et à la LGV d'une part, et l'implantation de ce saut de mouton d'autre part peuvent être réalisés selon plusieurs configurations, tout en répondant à des contraintes de tracé liées à l'existence de rampes et de pentes induites par ces croisements par-dessus et par dessous (cf. schémas ci-contre).



L'implantation des voies au niveau de la gare des Portes du Dauphiné, indépendante de celle des voies sur le reste du tronçon, est traitée et présentée séparément, après le présent tronçon.

Les 2 variantes d'implantation proposées :

- La **variante « bleue »** consiste à implanter le saut-de-mouton à l'est de la future halte des Portes du Dauphiné, et à positionner les voies du raccordement au CFAL exclusivement au nord des voies existantes. (voir cartes pages 39, 40, 41 et 42)
- La **variante « rouge »** consiste à implanter le saut-de-mouton à l'ouest de la future halte des Portes du Dauphiné, et à positionner les voies du raccordement au CFAL de part et d'autre des voies existantes (au nord et au sud des voies). (voir cartes pages 43, 44, 45 et 46)



8/12

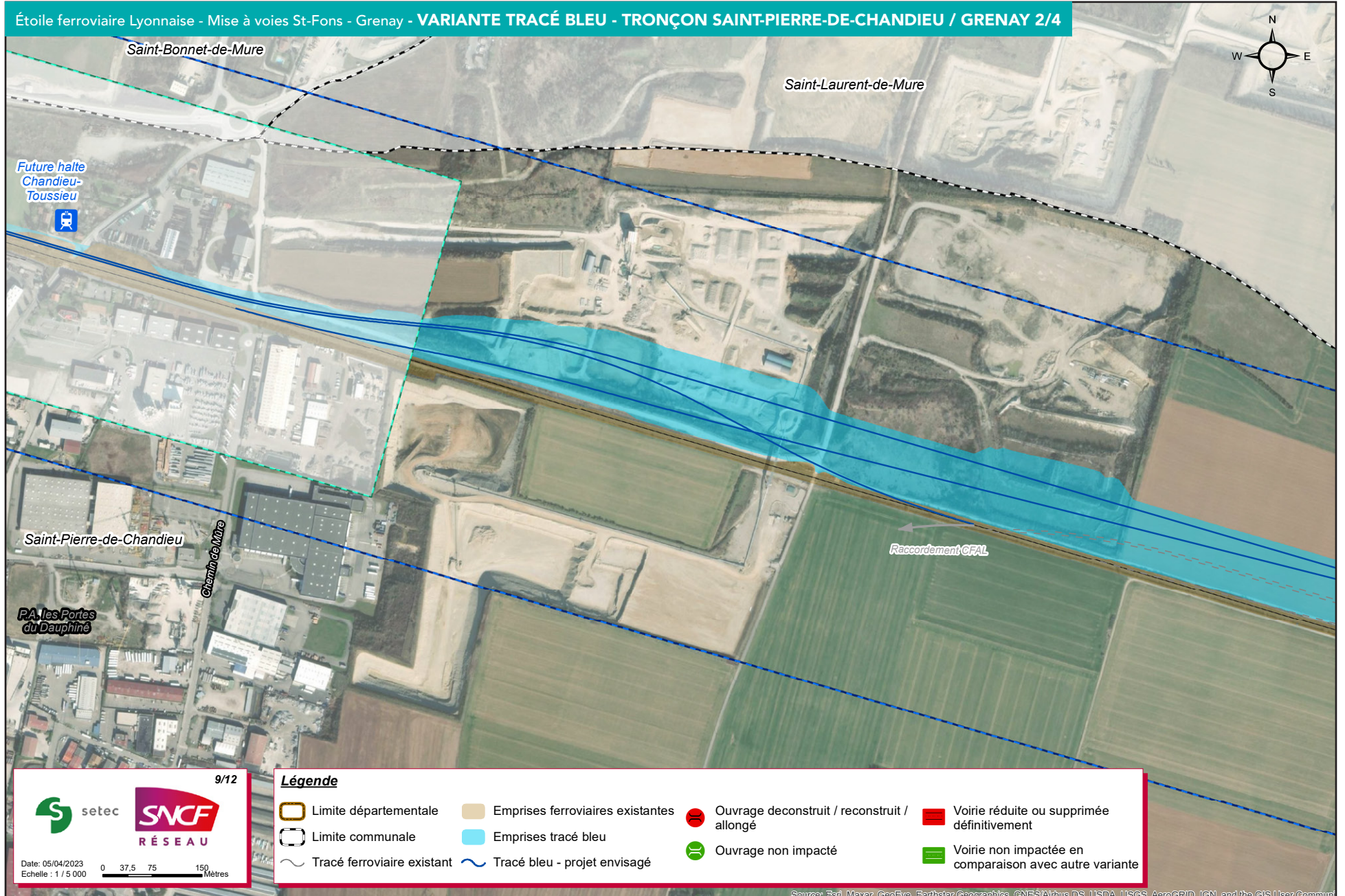
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 5 000

Légende

Limite départementale	Emprises ferroviaires existantes	Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé	Voirie réduite ou supprimée définitivement
Limite communale	Emprises tracé bleu	Ouvrage non impacté	Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Tracé ferroviaire existant	Tracé bleu - projet envisagé		

Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar, Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ BLEU - TRONÇON SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU / GRENAVY 2/4



9/12

Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 5 000

Légende

Limite départementale	Emprises ferroviaires existantes	Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé	Voirie réduite ou supprimée définitivement
Limite communale	Emprises tracé bleu	Ouvrage non impacté	Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Tracé ferroviaire existant	Tracé bleu - projet envisagé		

Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar, Geoarchitect, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community



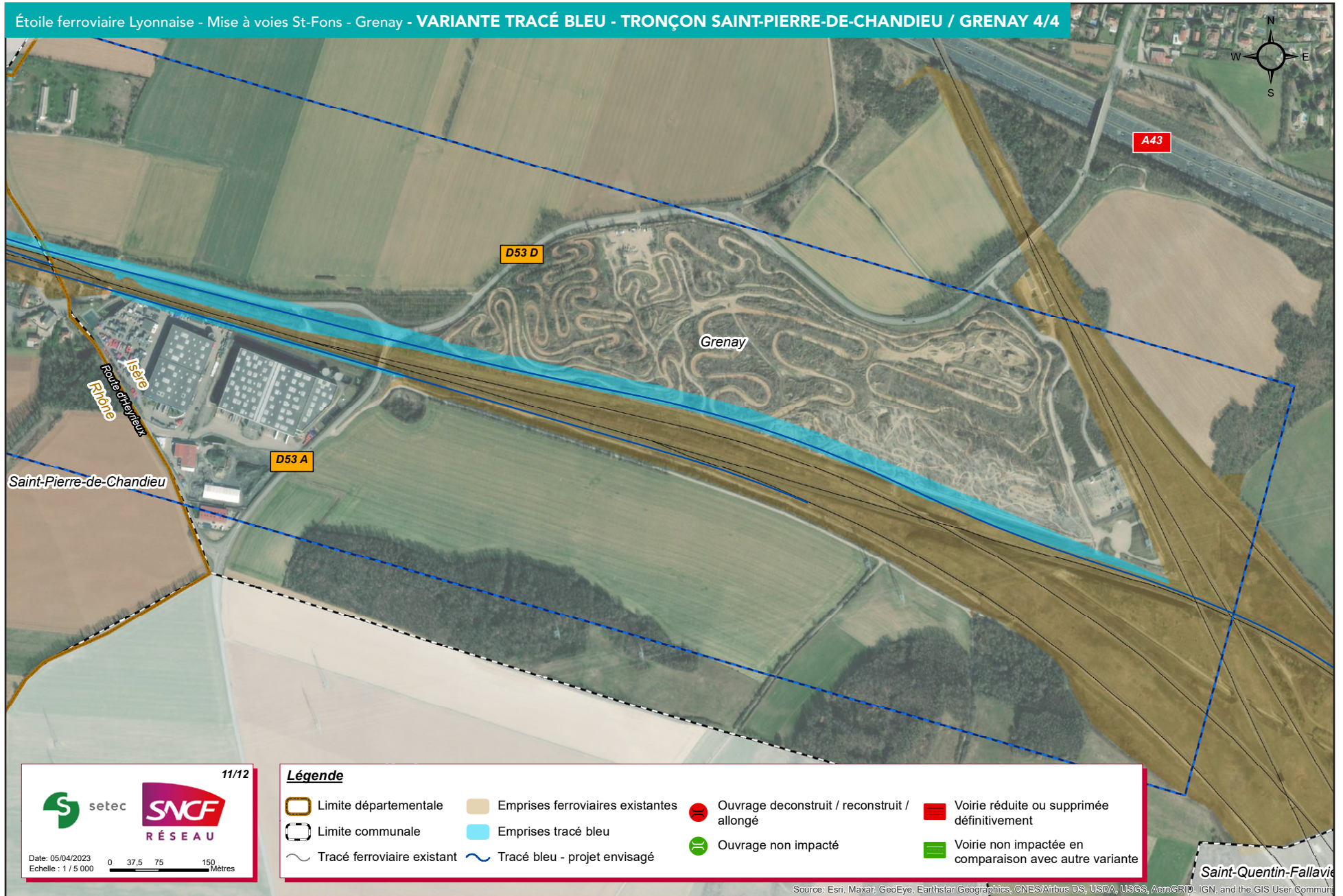
10/12

Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 5 000

Légende

Limite départementale	Emprises ferroviaires existantes	Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé	Voirie réduite ou supprimée définitivement
Limite communale	Emprises tracé bleu	Ouvrage non impacté	Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Tracé ferroviaire existant	Tracé bleu - projet envisagé		

Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community



11/12

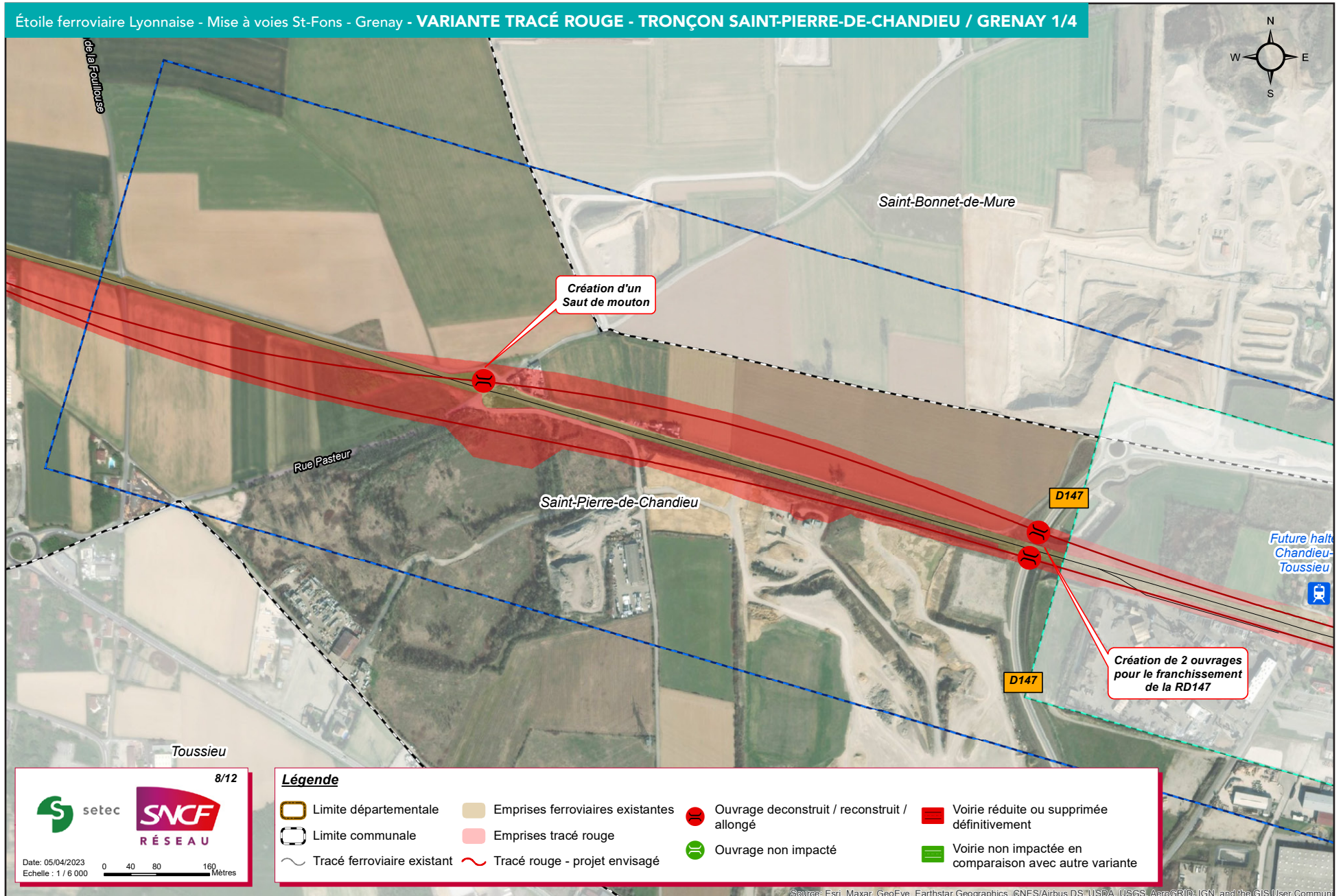
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 5 000

Légende

Limite départementale	Emprises ferroviaires existantes	Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé	Voirie réduite ou supprimée définitivement
Limite communale	Emprises tracé bleu	Ouvrage non impacté	Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Tracé ferroviaire existant	Tracé bleu - projet envisagé		

Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ ROUGE - TRONÇON SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU / GREYAY 1/4



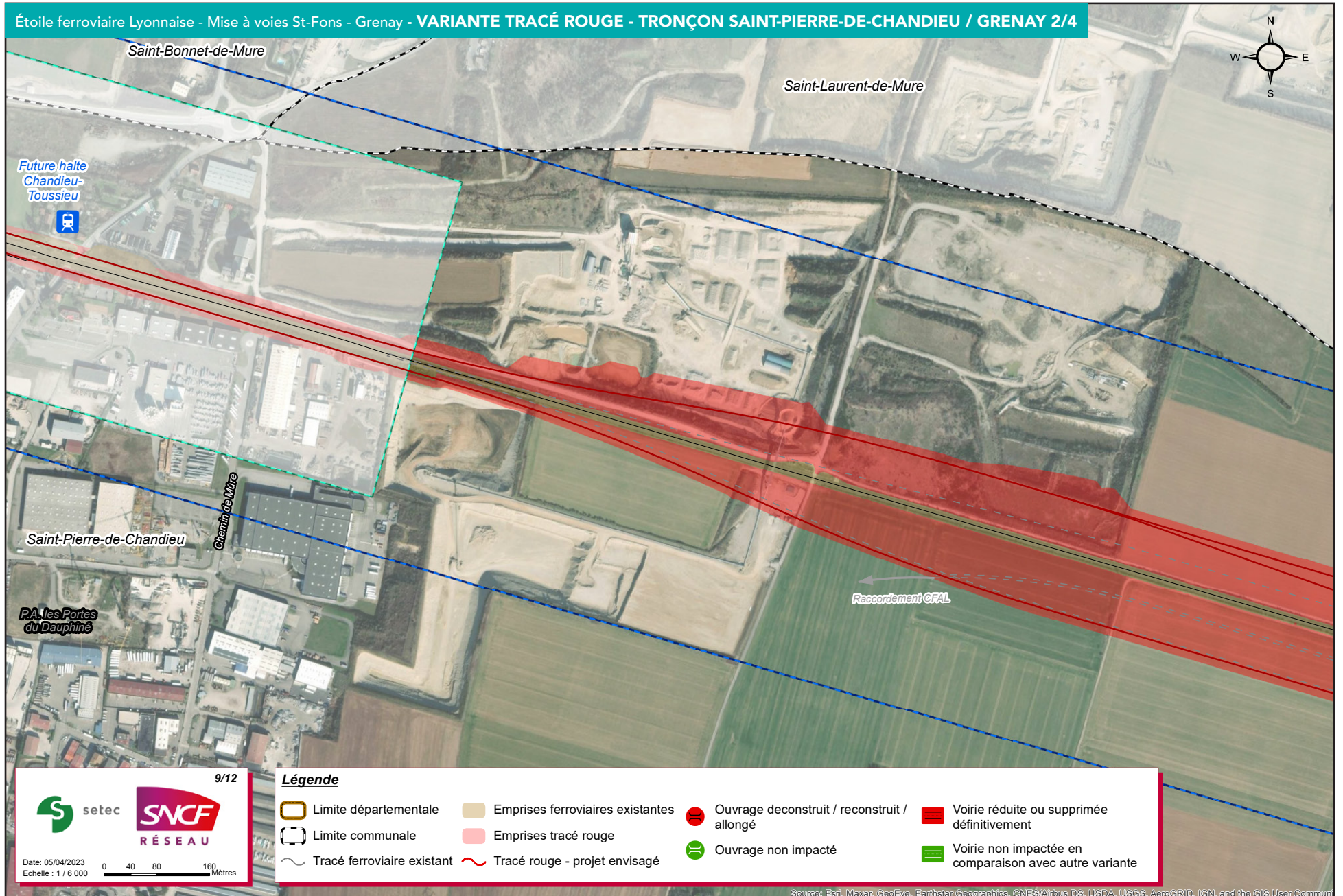
8/12

Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 6 000



Légende

Limite départementale	Emprises ferroviaires existantes	Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé	Voirie réduite ou supprimée définitivement
Limite communale	Emprises tracé rouge	Ouvrage non impacté	Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Tracé ferroviaire existant	Tracé rouge - projet envisagé		

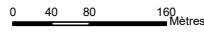
Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community



9/12

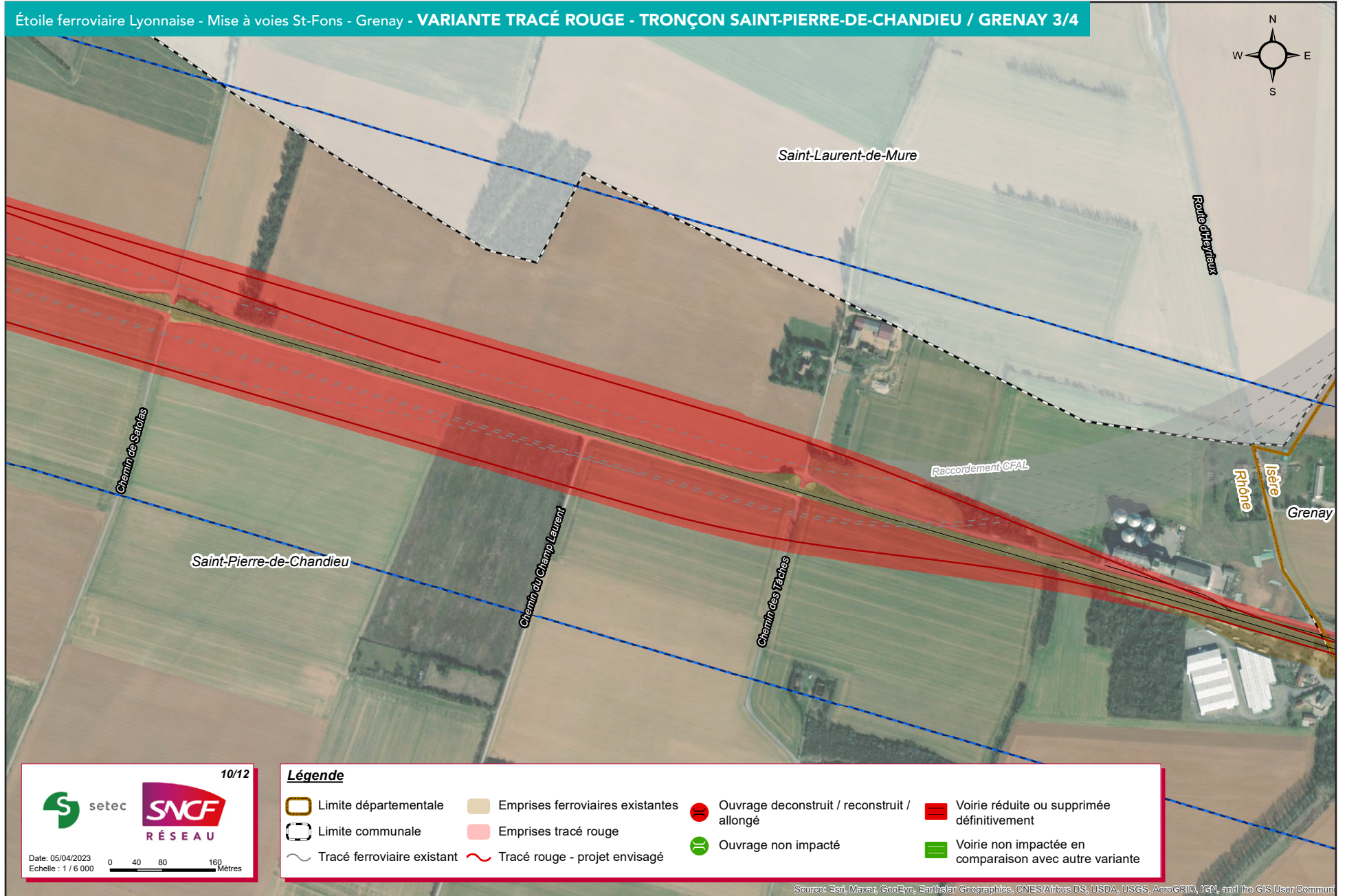
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 6 000



Légende

Limite départementale	Emprises ferroviaires existantes	Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé	Voirie réduite ou supprimée définitivement
Limite communale	Emprises tracé rouge	Ouvrage non impacté	Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Tracé ferroviaire existant	Tracé rouge - projet envisagé		

Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community



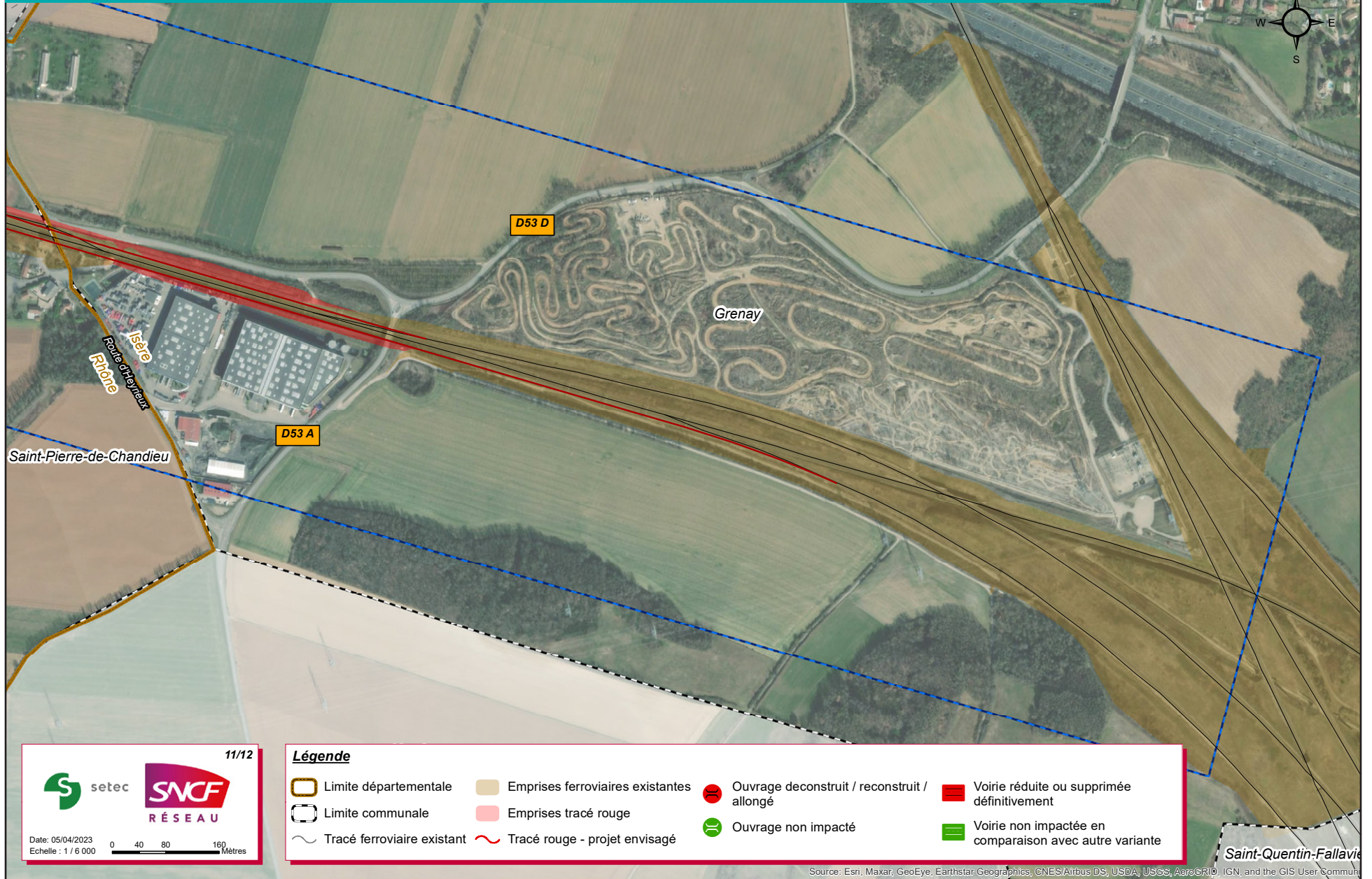
10/12

Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 6 000

Légende

Limite départementale	Emprises ferroviaires existantes	Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé	Voirie réduite ou supprimée définitivement
Limite communale	Emprises tracé rouge	Ouvrage non impacté	Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Tracé ferroviaire existant	Tracé rouge - projet envisagé		

Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community



11/12

Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 6 000

Légende

Limite départementale	Emprises ferroviaires existantes	Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé	Voirie réduite ou supprimée définitivement
Limite communale	Emprises tracé rouge	Ouvrage non impacté	Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Tracé ferroviaire existant	Tracé rouge - projet envisagé		

Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar, Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

La comparaison des 2 variantes :

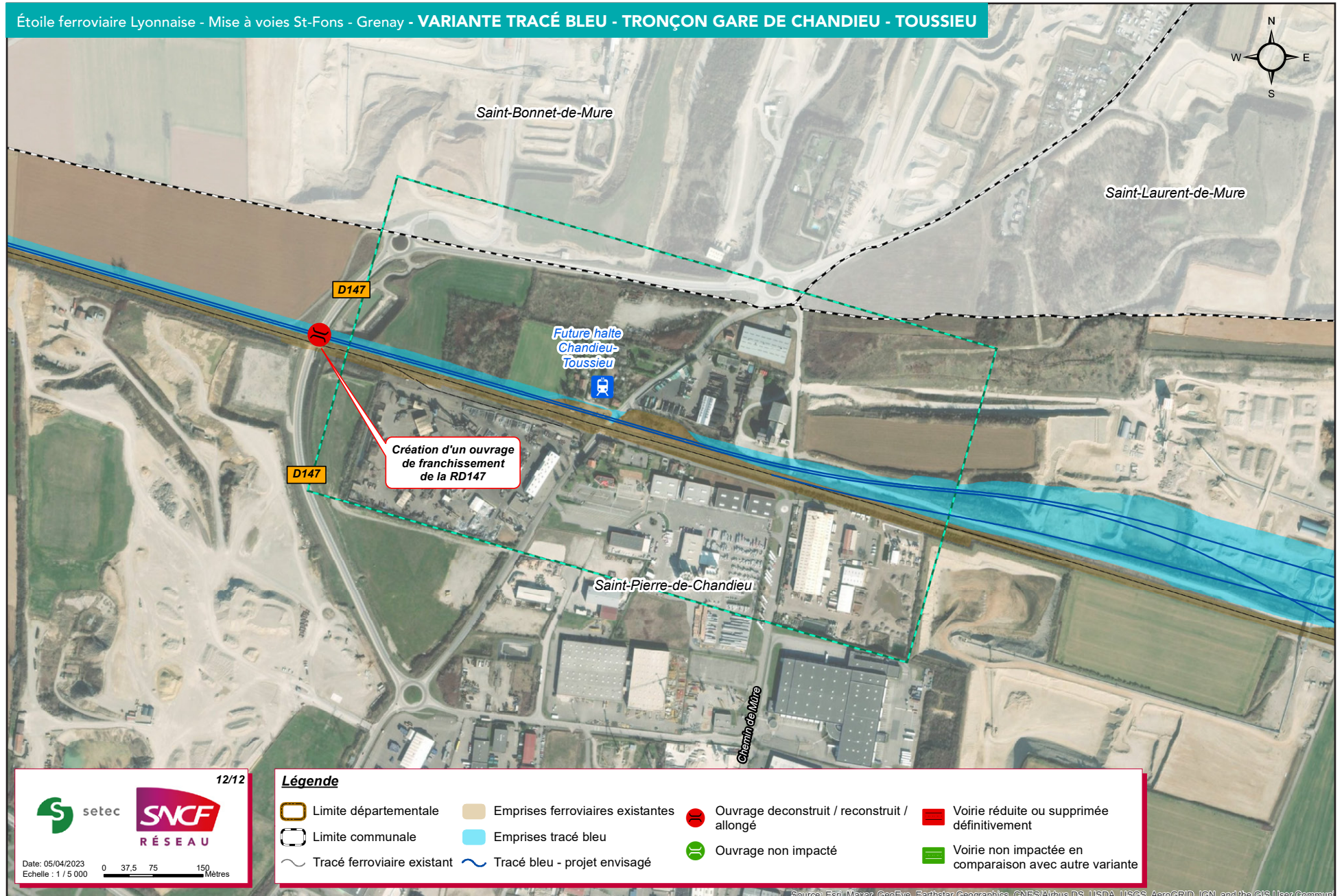
Principe de codification adopté

- Absence d'impact identifié à ce stade
- Impact léger
- Impact moyen
- Impact fort

	Variante bleue	Variante rouge
Aménagements nécessaires et performances		
Équipements et ouvrages	<ul style="list-style-type: none"> Création d'un ouvrage « saut de mouton » dans le même secteur que le raccordement CFAL Nord à l'est de la gare des Portes du Dauphiné 	<ul style="list-style-type: none"> Création d'un ouvrage saut de mouton indépendant à l'ouest de la gare des Portes du Dauphiné
	<ul style="list-style-type: none"> Création de 2 franchissements ferroviaires dénivelés à l'horizon CFAL Nord Suppression et dénivellation simplifiées du PN10 rue Pasteur (au plus tard lors de la mise à 4 voies) 	<ul style="list-style-type: none"> Création de 4 franchissements ferroviaires dénivelés à l'horizon CFAL Nord Suppression et dénivellation plus complexes du PN10 rue Pasteur (au plus tard lors de la mise à 4 voies).
	<ul style="list-style-type: none"> Reconstruction de la voie 1 lente sur 2km côté Grenay 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de nécessité de reconstruction de la voie 1 lente côté Grenay
Fonctionnalités et performance	<ul style="list-style-type: none"> Cisaillage des voies lentes pour rejoindre les voies rapides à l'horizon du CFAL Nord Réduction de la vitesse à 140 km/h sur les communications voies lentes / voies rapides 	<ul style="list-style-type: none"> Connexion directe du CFAL nord sur les voies lentes et sur les voies rapides
Réserves techniques éventuelles / risques		

	Variante bleue	Variante rouge
Impacts urbains		
Bâti et activité économique		<ul style="list-style-type: none"> Impact sur le silo de la coopérative Agricole Oxyane/Dauphinoise
Voirie et projets urbains		<ul style="list-style-type: none"> Suppression ou dévoiement de deux chemins latéraux
Impacts environnementaux		
Milieu physique		
Milieu naturel		<ul style="list-style-type: none"> Impact sur des zones boisées (le long de la rue Pasteur notamment)
Milieu humain	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les 2 carrières le long des voies à Saint-Pierre-de-Chandieu Impact sur les surfaces agricoles 	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les 2 carrières le long des voies à Saint-Pierre-de-Chandieu Impacts plus importants sur les surfaces agricoles
Impacts en phase travaux		
Impacts ferroviaires	<ul style="list-style-type: none"> Interruptions temporaires des circulations pour les créations de dénivellations et raccordement LGV Phasage plus complexe (changement du sens de circulation) 	<ul style="list-style-type: none"> Interruptions temporaires des circulations pour les créations de dénivellations et raccordement LGV
Impacts routiers		<ul style="list-style-type: none"> Dénivellation du PN 10 complexifiée
Coûts		
	<ul style="list-style-type: none"> Réduction du nombre de franchissements de voies (non chiffrée à ce stade) 	<ul style="list-style-type: none"> Dénivellation du PN 10 (non chiffrée à ce stade)

Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ BLEU - TRONÇON GARE DE CHANDIEU - TOUSSIEU



12/12

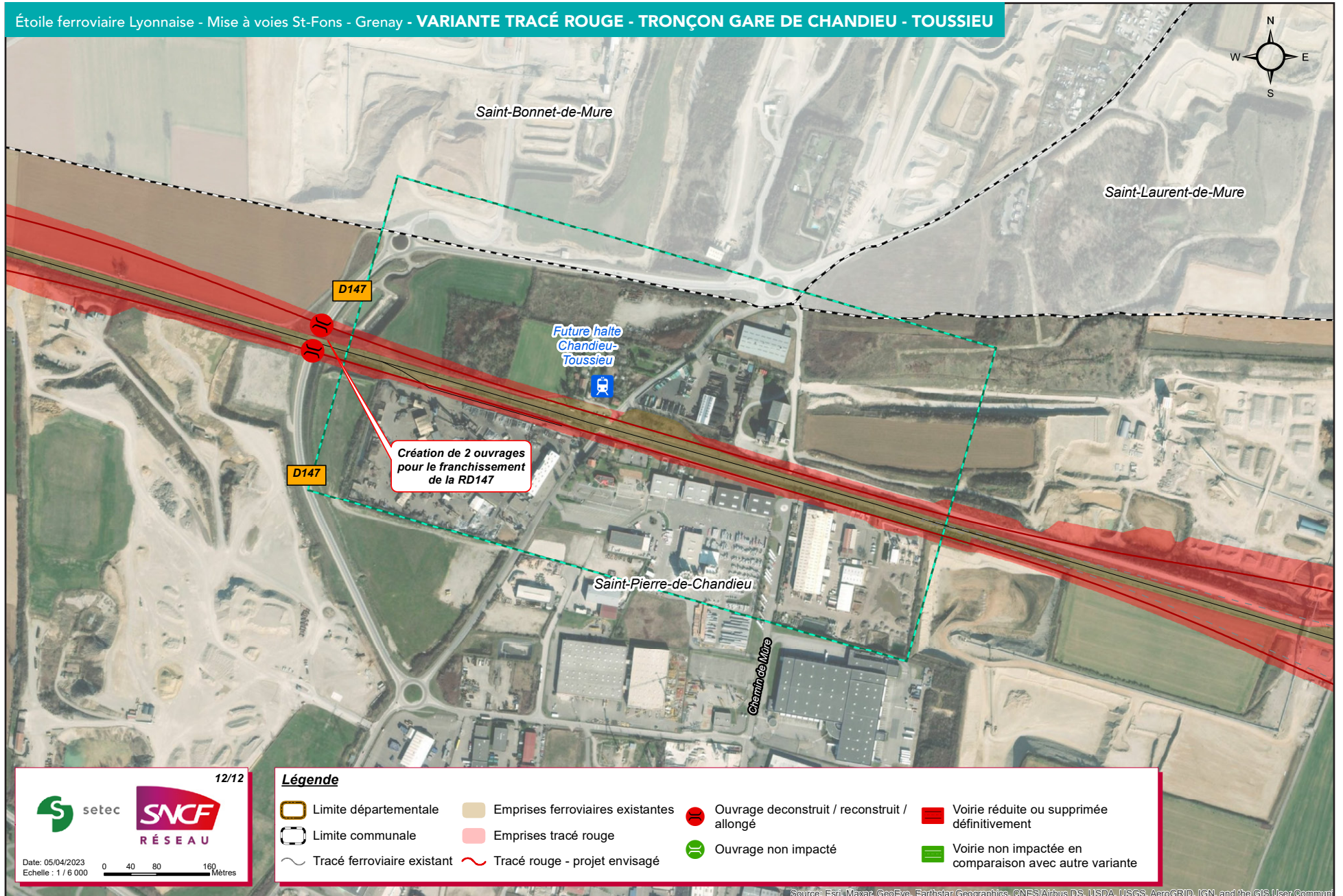
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 5 000

0 37.5 75 150 Mètres

Légende

Limite départementale	Emprises ferroviaires existantes	Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé	Voirie réduite ou supprimée définitivement
Limite communale	Emprises tracé bleu	Ouvrage non impacté	Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Tracé ferroviaire existant	Tracé bleu - projet envisagé		

Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community



12/12

Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 6 000

Légende

Limite départementale	Emprises ferroviaires existantes	Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé	Voirie réduite ou supprimée définitivement
Limite communale	Emprises tracé rouge	Ouvrage non impacté	Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Tracé ferroviaire existant	Tracé rouge - projet envisagé		

Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

La comparaison des 2 variantes :

Principe de codification adopté

- Absence d'impact identifié à ce stade
- Impact léger
- Impact moyen
- Impact fort

	Variante bleue	Variante rouge
Aménagements nécessaires et performances		
Équipements et ouvrages	<ul style="list-style-type: none"> Construction d'un unique ouvrage pour le franchissement RD147 Future halte avec quais latéraux 	<ul style="list-style-type: none"> Construction de deux ouvrages pour franchissement RD147 Future halte avec quais centraux
Fonctionnalités et performance	<ul style="list-style-type: none"> Circulation à 220 km/h max. sur voies rapides. 	
Réserves techniques éventuelles / risques	<ul style="list-style-type: none"> Bascule éventuelle à prévoir en amont et/ou en aval selon la configuration retenue pour le saut-de-mouton 	
Impacts urbains		
Bâti et activité économique	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les infrastructures et l'activité du silo François Cholat 	
	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les infrastructures de l'entreprise Derichebourg Impact sur les parcelles le long du chemin de Mûre Impact sur l'activité du silo François Cholat Impact sur l'accès et sur l'activité du groupe Valtech Impact sur les activités de l'entreprise Parexlanko 	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les infrastructures de l'entreprise Derichebourg Impact sur les parcelles le long du chemin de Mûre Impact sur l'activité du silo François Cholat Impact sur l'accès et sur l'activité du groupe Valtech Impact sur les activités de l'entreprise Parexlanko
Voirie et projets urbains	<ul style="list-style-type: none"> Conservation du chemin de Mûre 	<ul style="list-style-type: none"> Fermeture du chemin de Mûre
	<ul style="list-style-type: none"> Fermeture ou dévoiement du chemin latéral nord Compatibilité avec le projet de réouverture de la halte Portes du Dauphiné 	
Impacts environnementaux		
Milieu physique		
Milieu naturel	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur trois zones prescrites pour des mesures compensatoires d'atteinte à la biodiversité (liées à un autre projet) Surface impactée sur milieu agricole plus faible 	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur six zones prescrites pour des mesures compensatoires d'atteinte à la biodiversité (liées à un autre projet) Surface impactée sur milieu naturel plus importante
Milieu humain	<ul style="list-style-type: none"> Interception de la zone de protection immédiate du silo François Cholat 	
Impacts en phase travaux		
Impacts ferroviaires	<ul style="list-style-type: none"> Impacts travaux ponctuels au niveau de la halte si ouverte avant la mise à 4 voies 	
Impacts routiers	<ul style="list-style-type: none"> Pas ou peu d'impact sur les circulations RD147 	
Coûts		
		<ul style="list-style-type: none"> + 0,5M€ pour construction de 2 ouvrages d'art sur la RD147 Déplacement ITE Derichebourg / dépollution (non chiffré)

LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY



LE CADRE ET L'OBJET DE LA CONCERTATION

La concertation publique sur le projet de mise à 4 voies de la section entre Saint-Fons et Grenay s'inscrit dans le processus de concertation continue visant à poursuivre la dynamique engagée avec le débat public de 2019, souhaitée par SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet, dans sa décision du 11 décembre 2019.

Cette concertation, organisée **du 24 avril au 4 juin 2023**, consiste à informer le public des différentes variantes de tracés étudiés, à recueillir son point de vue et à répondre à ses questions sur le projet, afin d'identifier la variante de tracé préférentielle sur laquelle seront poursuivies les études.

Cette concertation, ouverte à tous, concerne notamment les communes de :

- Vénissieux ;
- Saint-Priest ;
- Mions ;
- Saint-Pierre-de-Chandieu ;
- Grenay.

UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE DE DEUX GARANTS NOMMÉS PAR LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

À l'issue du débat public de 2019, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a nommé respectivement les 4 décembre 2019 et 5 février 2020, M. Jean-Claude Ruysschaert, Président de la Commission Particulière du Débat public en charge de son organisation et Mme Barbara Serrano, membre de la CPDP, garants de la concertation sur les projets d'aménagements de l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise, dont la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay est la première opération.

Les garants sont indépendants du maître d'ouvrage. Ils sont chargés de veiller au bon déroulement de la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public. Ils représentent la CNDP et portent ses valeurs auprès du maître d'ouvrage et du grand public.

Les garants ont été associés à la préparation de la concertation et sont présents durant le déroulement du processus.

Le public peut s'adresser à eux par mail aux adresses suivantes :

barbara.serrano@garant-cndp.fr
ou **jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr**.

COMMENT S'INFORMER ET PARTICIPER ?

Du 24 avril au 4 juin 2023, le dispositif d'information et de participation prévu par le maître d'ouvrage et partagé avec les partenaires du projet et les garants comprend :

- Des supports d'invitation à participer ;
- Des supports d'information sur le projet ;
- Des outils destinés à assurer la participation du public.

Les supports d'invitation à participer

Dès le début de la concertation, SNCF Réseau active un plan d'information visant à **inviter le public à participer à la concertation**.

Ce plan comprend :

- La publication **d'annonces et de communiqués de presse** dans la presse locale ;
- La distribution, **dans les boîtes aux lettres des riverains** des aménagements, de **documents d'information** ;
- Une campagne d'information géolocalisée sur les réseaux sociaux ;
- Une campagne d'affichage dans les mairies de Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu et Grenay et dans les commerces de proximité de ces 5 communes.

Les supports d'information du public :

En parallèle, SNCF Réseau met en place les outils suivants pour **informer le public sur le projet** :

- Le présent **dossier support de la concertation** disponible en téléchargement sur le site internet **www.etoileferroviairelyonnaise.fr**, lors des ateliers et des permanences organisés et dans les mairies de Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu et Grenay ;
- Le site internet **www.etoileferroviairelyonnaise.fr** pour prendre connaissance du contenu du projet et télécharger le dossier support de la concertation.

Le dispositif de participation du public

Différents types d'échanges sont organisés pour permettre au public de donner son avis sur les variantes portées à la concertation :

- **1 réunion publique d'ouverture de la concertation, le 26 avril, à 18h30 à Vénissieux**, Salle Joliot Curie - 68 Boulevard Irène Joliot
- **5 ateliers communaux** sur les variantes prévues dans chaque commune :
 - Le 10 mai à 18h30 à Vénissieux, Halle à grains - 85 boulevard du Docteur Coblod
 - Le 11 mai à 18h30 à Saint-Pierre-de-Chandieu, Salle DesLyre - Espace DesLyres - 33-43 rue du Stade
 - Le 15 mai à 19h à Mions, Centre Culturel Jean Moulin - 9 rue Fabian Martin

- Le 22 mai à 18h30, à Saint-Priest, Salle Chrysostome, 8 rue Chrysostome ;
- Le 3 mai à 18h30, à Grenay, Salle polyvalente du Complexe sportif - 388 Chemin sous les Vignes ;

- **10 permanences** pour échanger sur des questions individuelles avec le maître d'ouvrage :

- À Vénissieux, le 10 mai de 14h à 17h et le 22 mai de 9h à 12h, au foyer Max Barel - Rue Max Barel ;
- À Saint-Pierre-de-Chandieu, le 9 et 17 mai de 9h à 12h, en mairie - 5-7 rue Emile Vernay ;
- À Grenay, le 5 et le 9 mai de 14h à 17h, à la salle Paul Burdier, 152 Rue Jean Montagnon ;
- À Saint-Priest, le 16 mai de 9h à 12h et le 24 mai de 14h à 17h, en mairie, salle des permanences 14 Pl. Charles-Ottina ;
- À Mions, le 22 mai de 14h à 17h et le 25 mai de 9h à 12h, en mairie, 4, place de la République.

- **1 réunion publique de synthèse** le 1^{er} juin, à 18h30, à Saint-Priest, Salle Concorde - 10 avenue de la Gare, pour partager le produit de la concertation et apporter des compléments d'information au public.

En complément de ces réunions, SNCF Réseau met en place, pour assurer la participation du public, les outils suivants :

- Le site internet www.etoileferroviairelyonnaise.fr pour :
 - Proposer des avis et contributions sur le projet ;
 - Poser des questions sur le projet au maître d'ouvrage ;
 - Poser des questions sur la concertation aux garants ;
- Des **registres** disponibles dans les mairies de Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu et Grenay, ainsi que sur les lieux d'ateliers et de permanences pour recueillir les avis sur les variantes soumises à la concertation ;
- **L'adresse postale** suivante :

**SNCF RESEAU DIRECTION GÉNÉRALE
CLIENTS ET SERVICES
DIRECTION TERRITORIALE
AUVERGNE RHONE-ALPES
Concertation M4V
78 rue de la Villette - 69425 Lyon Cedex 03**

Le public peut également s'adresser aux garants par mail : barbara.serrano@garant-cndp.fr ou jean-claude.ruyschaert@garant-cndp.fr.

LES SUITES DE LA CONCERTATION


À l'issue de la période d'information du public et de recueil de ses contributions et avis, un bilan de la concertation sera réalisé par le maître d'ouvrage et rendu public.

Ce bilan permettra aux partenaires cofinanceurs du projet et au maître d'ouvrage de déterminer la variante de tracé préférentielle sur laquelle les études engagées seront poursuivies.

Une nouvelle phase de concertation sera ensuite organisée sur les modalités d'insertion de la variante d'implantation retenue.







DEMAIN
MIEUX CIRCULER

ÉTOILE

FERROVIAIRE

LYONNAISE

Crédits Photos : SNCF Réseau - Réalisation : Nicaya Conseil - Avril 2023