

DEMAIN  
MIEUX CIRCULER

**ÉTOILE**

**FERROVIAIRE**

**LYONNAISE**

**Mise à 4 voies de la ligne ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay  
Atelier du 22 mai 2023 - Saint-Priest**

**PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN**



# DÉROULÉ DE LA SÉANCE

Horaires	Séquences
18h30 - 18h45	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Introduction</li> </ul>
18h45 - 19h15	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Des mobilités décarbonées au service de l'amélioration des transport des voyageurs et marchandises</li> <li>○ Décisions prises suite au débat public de 2019 sur l'EFL</li> <li>○ Le projet de mise à 4 voies St-Fons - Grenay</li> <li>○ Les variantes d'implantation de voies nouvelles sur le secteur</li> </ul>
19h15 – 19h45	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Echanges</i></li> </ul>
19h45 – 20h20	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Travail en atelier sur chaque variante</li> <li>○ Partage des contributions</li> </ul>
20h20 – 20h30	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Clôture</li> </ul>



# RÈGLES DE SAVOIR ÊTRE POUR LA RÉUNION

## Règles de base

- Respect
- Ecoute
- Bienveillance
- Pas de jugement
- Déconnexion : rallumer vos téléphones et vos tablettes à la fin



*Considérez la perspective puis argumentez*



# QUELQUES CONSIGNES POUR LE BON DÉROULEMENT DE LA SÉANCE



- Les échanges sont enregistrés → synthèse de la séance



- Des photographies peuvent être prises



- Sollicitation de prise de parole auprès de l'animateur : présentez-vous



- Pour une bonne prise en compte de votre point de vue, merci d'attendre qu'un micro vous soit remis



# MOT D'ACCUEIL



M Gilles GASCON

Maire de Saint-Priest

Conseiller métropolitain du Grand Lyon

# LES GARANTS

COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC



Jean-Claude RUYSSCHAERT

Barbara SERRANO

[barbara.serrano@garant-cndp.fr](mailto:barbara.serrano@garant-cndp.fr)

[jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr](mailto:jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr)

## CNDP, une entité indépendante

La CNDP est l'autorité indépendante garante du droit à l'information et à la participation du public sur l'élaboration des projets et des politiques publiques ayant un impact sur l'environnement.

## Notre rôle

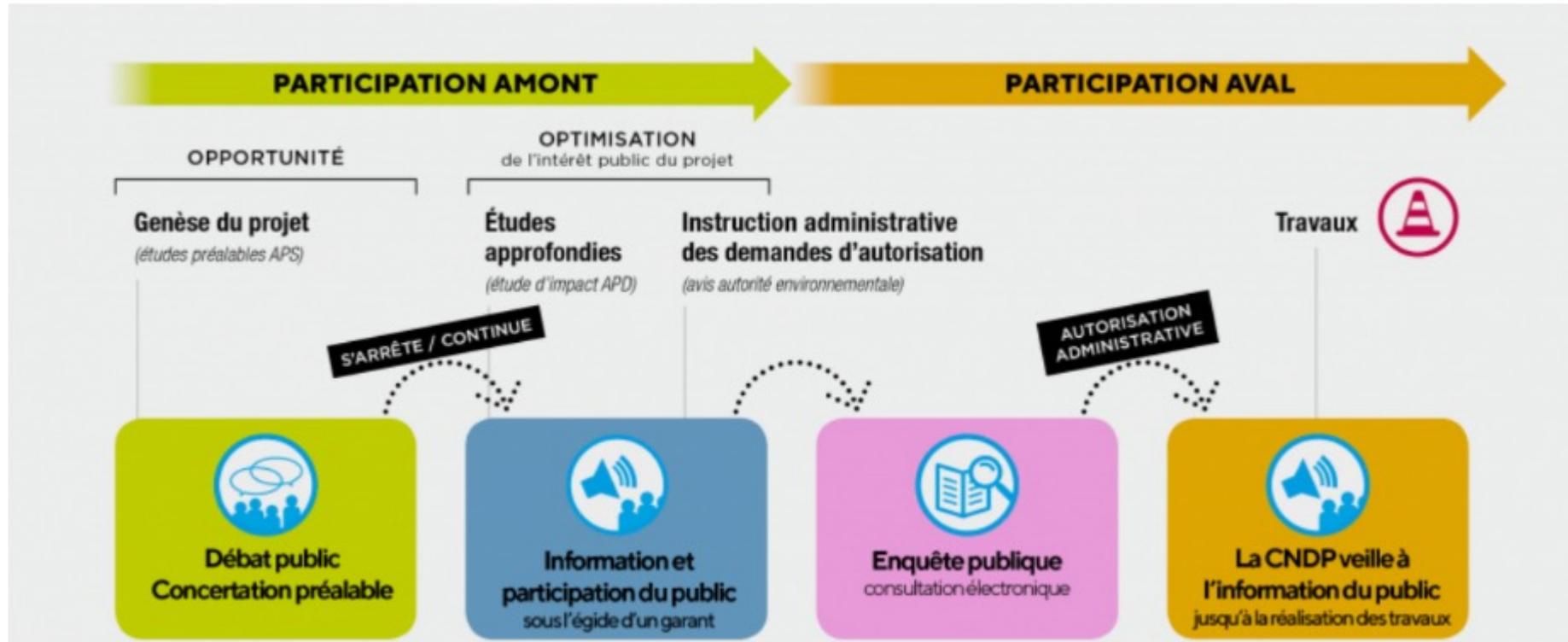
### Défendre le droit à l'information et à la participation du public...

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit de toute personne vivant en France à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Ce droit est inscrit à l'article 7 de la Charte de l'environnement.

Ce « **droit au débat** » du public permet également d'améliorer les décisions des responsables des projets ou des politiques. Il les éclaire sur les valeurs, les attentes ou les interrogations du public. La CNDP est une autorité neutre qui ne se prononce pas sur l'opportunité des projets ou des politiques concernés. Notre autorité n'a pas pour rôle de « faire accepter » ou de faire abandonner les projets .

## ... sur l'élaboration des projets ayant un impact sur l'environnement

La participation garantie par la CNDP intervient **dès l'origine d'un projet** jusqu'à l'enquête publique, donc pendant son élaboration. Elle intervient dès l'origine, à un moment où il est encore possible d'y renoncer, de le modifier, où l'on peut interroger le "pourquoi ?" et pas seulement le "comment ?". Si après cette première phase, le porteur de projet décide de le poursuivre, la loi prévoit que la CNDP veille à l'information et à la participation du public jusqu'à l'enquête publique.



## Nos valeurs

Ces valeurs sont issues de la loi et de l'expérience de la participation du public depuis 1995

- ✓ **L'indépendance**
- ✓ **La neutralité**
- ✓ **La transparence**
- ✓ **L'égalité de traitement**
- ✓ **L'argumentation**
- ✓ **L'inclusion**

# INTRODUCTION

L'ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE  
ET  
LE DÉBAT PUBLIC DE 2019



Jean-François BORELLA



Catherine ULRICH-MICHEL

SNCF Réseau Auvergne-Rhône-Alpes

# DÉCARBONER LES MOBILITÉS POUR LIMITER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

- Offrir une alternative décarbonée et durable aux modes de mobilité actuels
  - Voyageurs
  - Marchandises
- Faciliter les déplacements du quotidien et longue distance



AMÉLIORER LA RÉGULARITÉ  
DES TRAINS



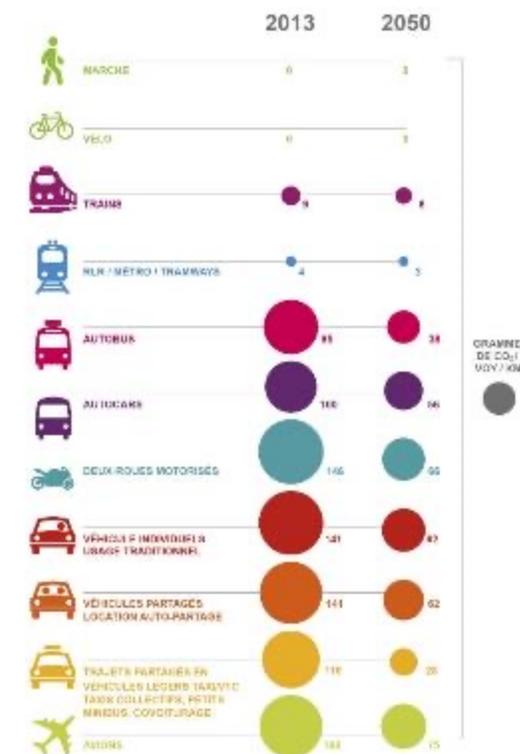
AMÉLIORER LE CONFORT  
À BORD DES TRAINS  
ET DANS LES GARES



FAVORISER LES DÉPLACEMENTS  
EN TRAIN POUR LIMITER  
LE CHANGEMENT CLIMATIQUE



AUGMENTER LE NOMBRE  
DE TRAINS



# CONTEXTE TERRITORIAL AUVERGNE RHÔNE-ALPES

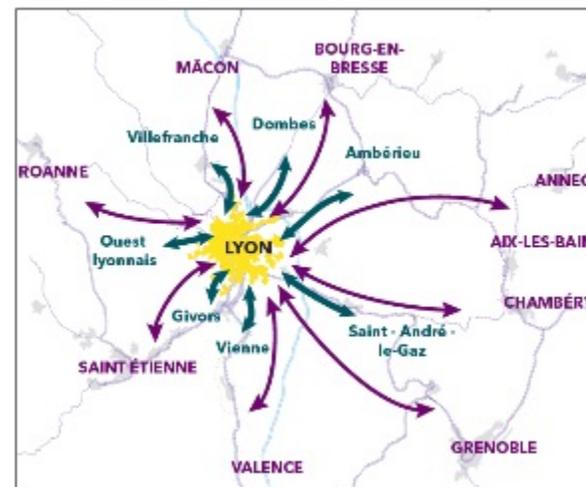
## ■ Région Auvergne-Rhône-Alpes

- 8 millions d'habitants
- Parmi les plus vastes et plus peuplées d'Europe
- Carrefour de grands axes de communication européens et français

## ■ Une métropole de Lyon très dynamique

- Au cœur d'un réseau de grands pôles urbains : Saint-Etienne, Grenoble, Clermont-Ferrand, Genève, Chambéry, Annecy, Valence, Mâcon, Roanne, ...

## ■ Des besoins croissants de mobilité des personnes et marchandises

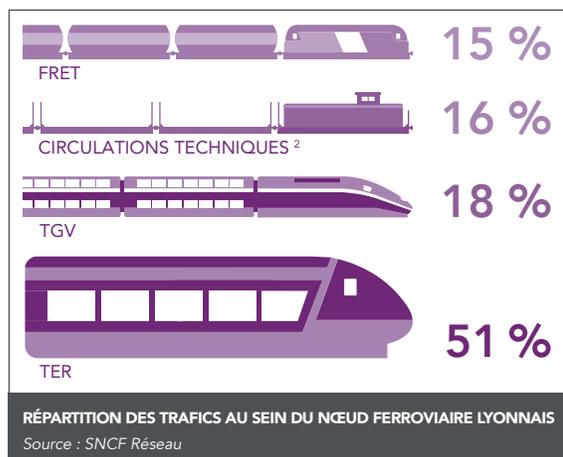


## ■ Besoin de réponses cohérentes avec

- Enjeux climatiques
- Qualité de vie des habitants
- Attractivité du territoire

# UNE ÉTOILE FERROVIAIRE SATURÉE

- Une étoile ferroviaire de Lyon congestionnée
  - Près de 1 200 trains / jour
  - Plafonnement à 70 trains / heure max depuis 2005
  - Nombreux retards et annulations et pas de possibilité d'accueillir de nouveaux trains



- Réponses des financeurs Etat, Région Auvergne Rhône-Alpes, Métropole de Lyon, UE et de SNCF Réseau

## 1. Agir à court terme

→ **plan d'investissement de 310 M€**  
2015-2025 → restaurer la régularité

## 2. Préparer l'avenir

→ **déterminer les investissements nécessaires pour développer le réseau et accueillir plus de trains**  
projets structurants d'infrastructure

- Un débat public en 2019 pour partager les enjeux et définir les grandes orientations

# DÉCISIONS DE SNCF RÉSEAU DU 11 DÉCEMBRE 2019

## SUITE AU DÉBAT PUBLIC DE 2019

- Moderniser l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise dès à présent
- Imaginer un service ferroviaire express métropolitain tout en tenant compte de l'ensemble des besoins : fret, voyageurs longue distance, régionaux et péri-urbains
- Construire une trajectoire d'évolution des services et de l'infrastructure
  - 1 priorité partagée : mettre à 4 voies la section Saint-Fons – Grenay
- Associer les élus, associations, usagers et habitants du territoire à cette démarche pour préparer l'avenir

# UNE DÉMARCHE PROGRESSIVE ET PRAGMATIQUE POUR DÉVELOPPER LE NOMBRE DE TRAINS

## OBJECTIFS



2 fois plus de  
périurbains



2 fois plus de TGV



2 fois plus de fret



### De 2025 à 2030 : 1<sup>ers</sup> évolutions de service

- Trains du quotidien : sur la 1<sup>ère</sup> couronne périurbaine : extension les services proposés en heure de pointe aux heures creuses et développer l'amplitude horaire (objectif = 5h – 23h)
- Augmentations progressives de capacité sur la Ligne Grande Vitesse et pour le fret



### A partir de 2030 : vers un saut d'offre

- Trains du quotidien : augmentation des fréquences en heure de pointe (objectif cible = ¼ d'heure en heure de pointe)
- 2<sup>ème</sup> phase d'augmentation de capacité LGV Paris Lyon et de poursuite de l'augmentation de capacité pour le fret

# RAPPEL DES GRANDS PROJETS PRÉSENTÉS AU DÉBAT PUBLIC 2019 POUR REDONNER DE LA CAPACITÉ AU SEIN DE L'EFL

Premiers aménagements de capacité en cœur de nœud

Mise à 4 voies St-Fons - Grenay  
+ raccordement de St-Fons

CFAL

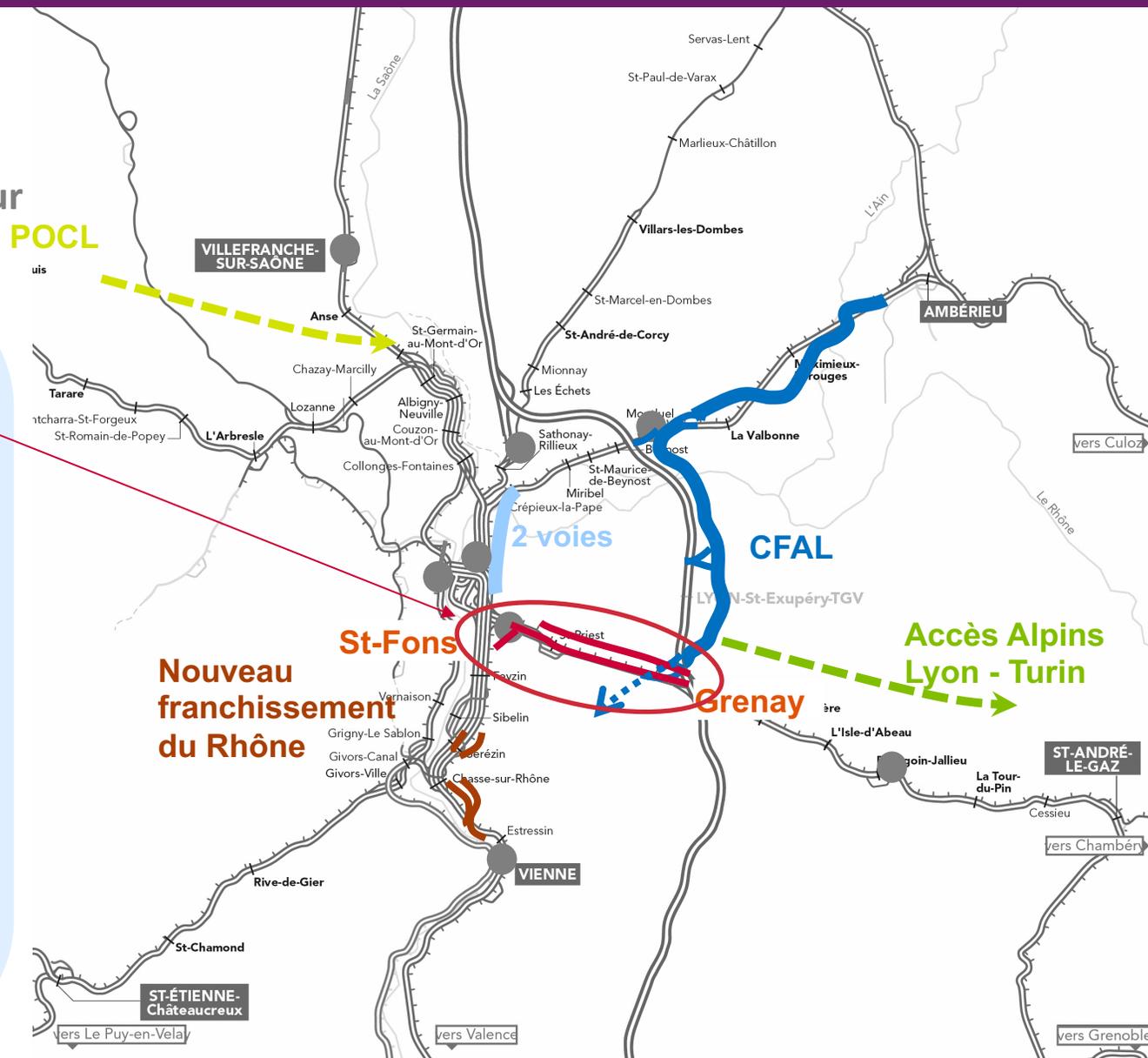
Nouveau franchissement du Rhône

Nouvelles voies entre St-Clair et Guillotière

Accès Alpains Lyon – Turin

POCL

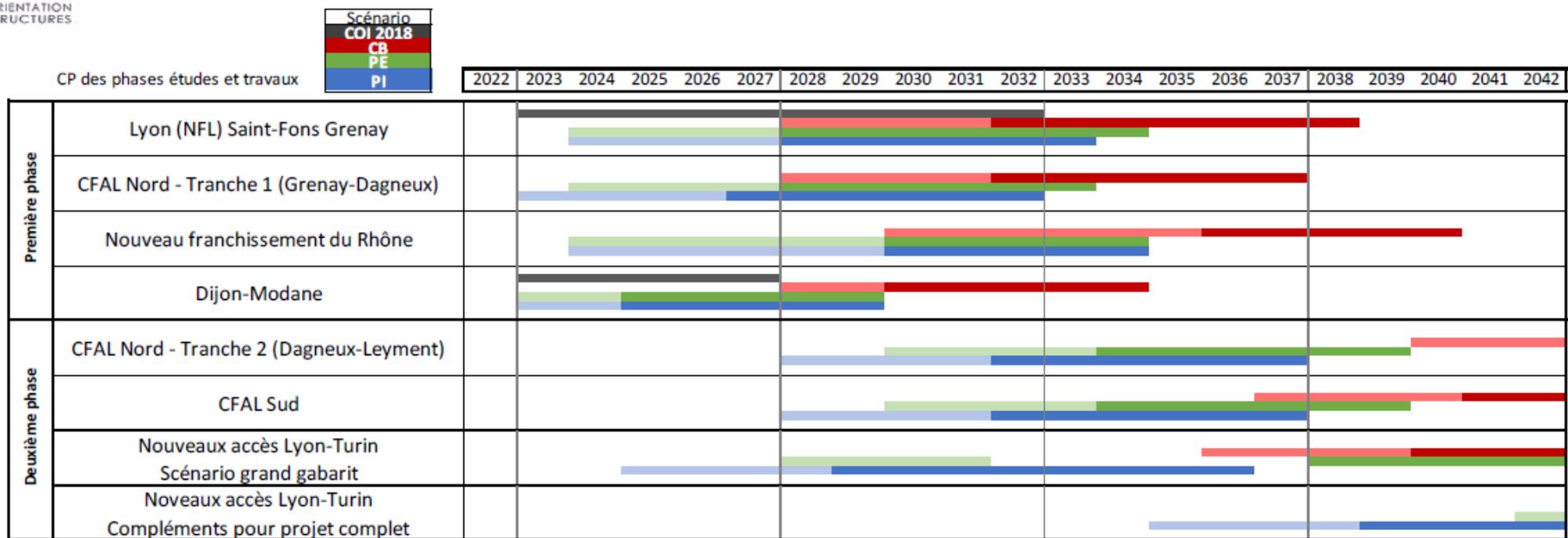
Grands projets



# Le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI)



COI a remis son rapport à la Première ministre le 24 février 2023 → scénario privilégié par le gouvernement : « **planification écologique** » → position du gouvernement à venir en 2023



## A retenir

- Le projet de mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay n'est pas une alternative au CFAL mais une étape intermédiaire dans le développement des capacités de l'EFL



# ECOSYSTÈME DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE : OFFRE DE SERVICES ET INFRASTRUCTURES

## Clients ferroviaires



## Maitrise d'ouvrage Schémas d'offres Et infrastructures



### COMITE DES GRANDS PARTENAIRES Etoile Ferroviaire Lyonnaise

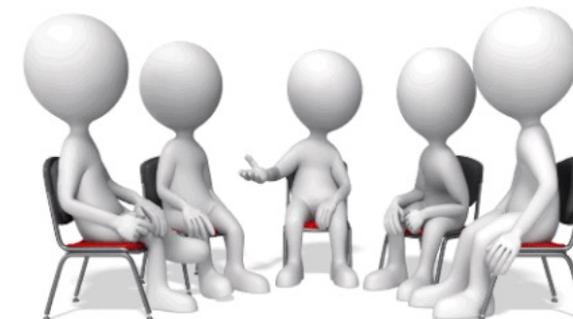
## Inscription du projet dans le territoire

*Industriels, agriculteurs, coopératives, carriers...*

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

## ■ Une concertation

- Du 24 avril jusqu'au 4 juin
- Pour permettre au public de s'informer et s'exprimer sur le projet et sur les **variantes d'implantation des voies nouvelles envisagées**
- Suivie par 2 garants de la CNDP pour veiller à son bon déroulement



## ■ À l'issue de laquelle SNCF Réseau et les partenaires retiendront une variante préférentielle

## ■ Une nouvelle concertation à horizon fin 2023 portant sur l'insertion de la variante préférentielle

## ■ Site web : <https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/>

- Information sur le projet
- Modalités de contribution
- Formulaire en ligne pour donner son avis
- Formulaire en ligne pour s'inscrire aux permanences et aux ateliers



# LE PROJET DE MISE À 4 VOIES DE LA SECTION ENTRE SAINT- FONS ET GRENAY



20 min

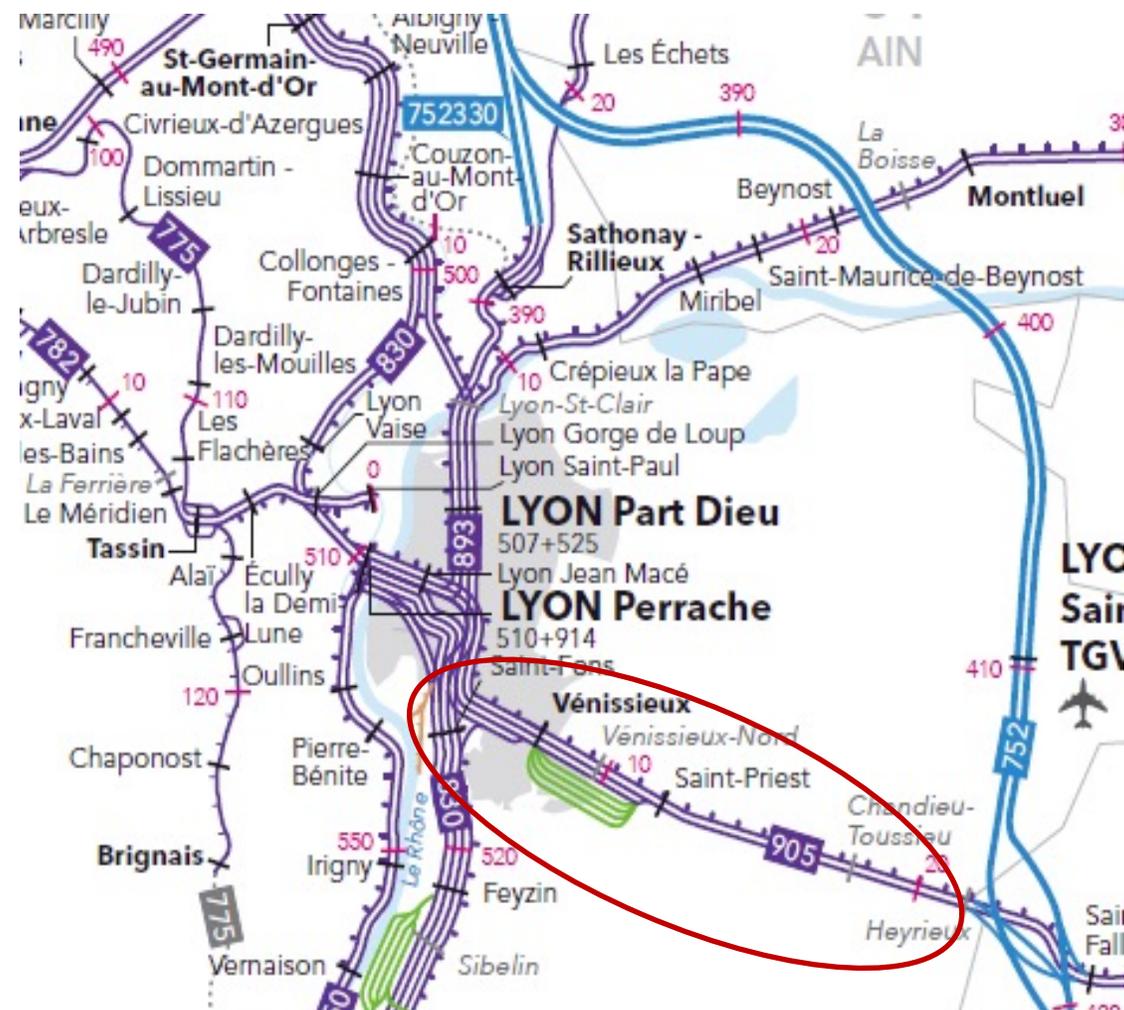
## POINTS DE VUE DES PARTENAIRES DU PROJET



# LA LIGNE LYON-GRENOBLE ACTUELLE ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

19 km de ligne, 3 gares voyageurs, un centre de maintenance du matériel roulant, 1 site fret

- Des circulations hétérogènes : TGV, intercités, TER, fret
- Une exploitation intense et complexe : beaucoup de circulations, des cisaillements de trains, une grande multiplicité des caractéristiques des trains, ...
- Impossible de faire circuler plus de trains en heure de pointe



En vert, les équipements dédiés au fret

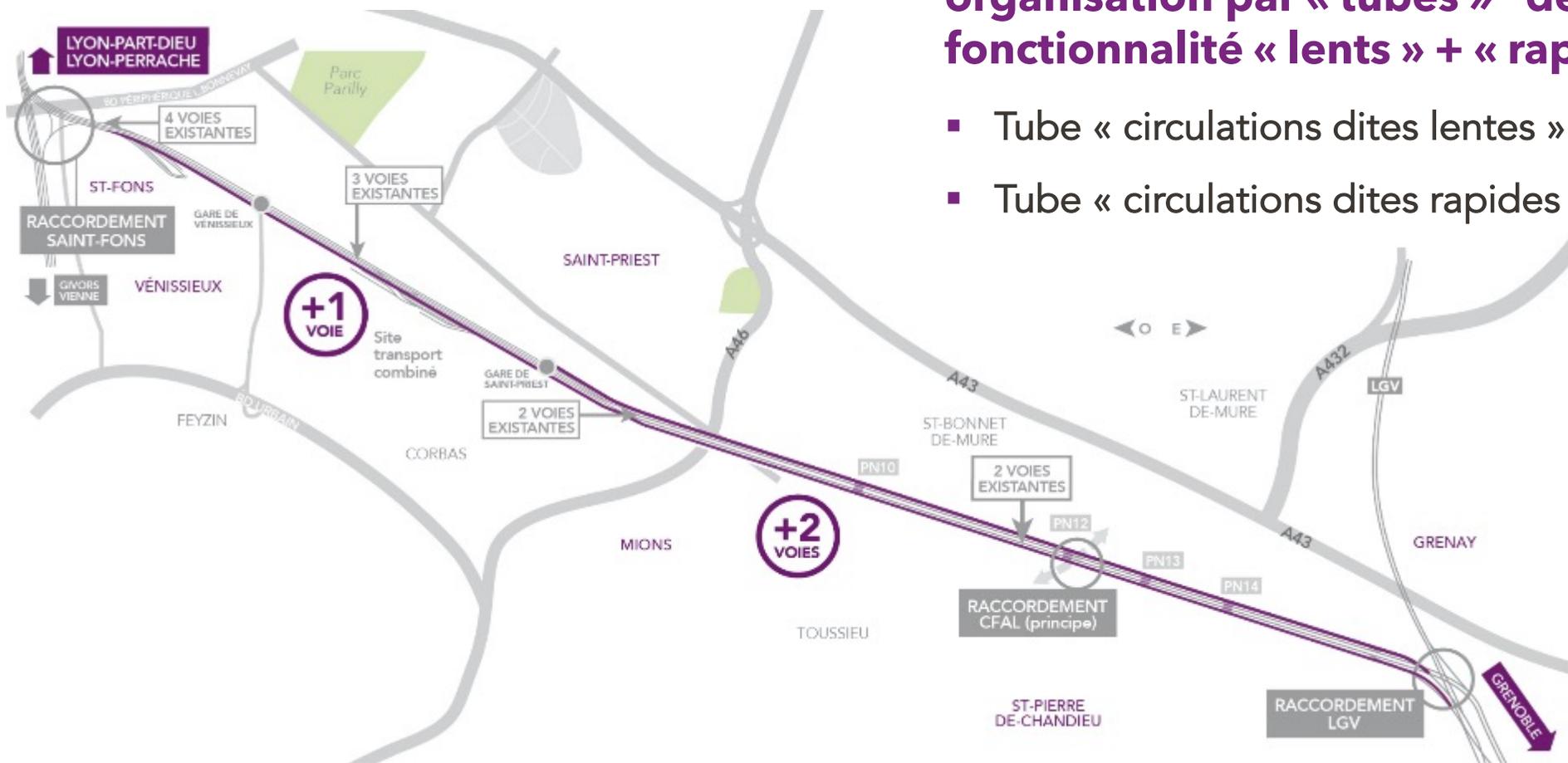
Au 1<sup>er</sup> trimestre 2023, environ 200 trains quotidiens en semaine

Type trains	Trafic moyen journalier
TER	130
Grande vitesse	50
Fret	20

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

Un doublement de la capacité grâce à une organisation par « tubes »\* de circulations + une fonctionnalité « lents » + « rapides » :

- Tube « circulations dites lentes » → TER omnibus, fret
- Tube « circulations dites rapides » → TGV, autres TER



# LES BÉNÉFICES ATTENDUS DU PROJET

## Jusqu'à ...



2 fois plus de  
périurbains

Contribuer au déploiement progressif du RER lyonnais



2 fois plus de TGV

Contribuer à passer de 3 à 6 trains grandes lignes par heure et par sens

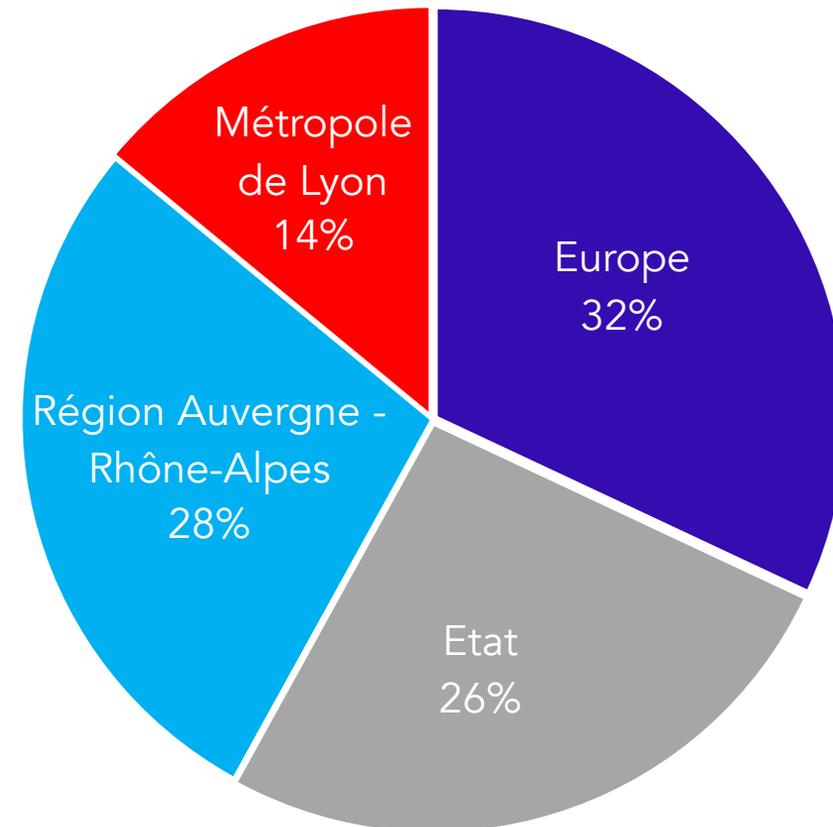


2 fois plus de fret

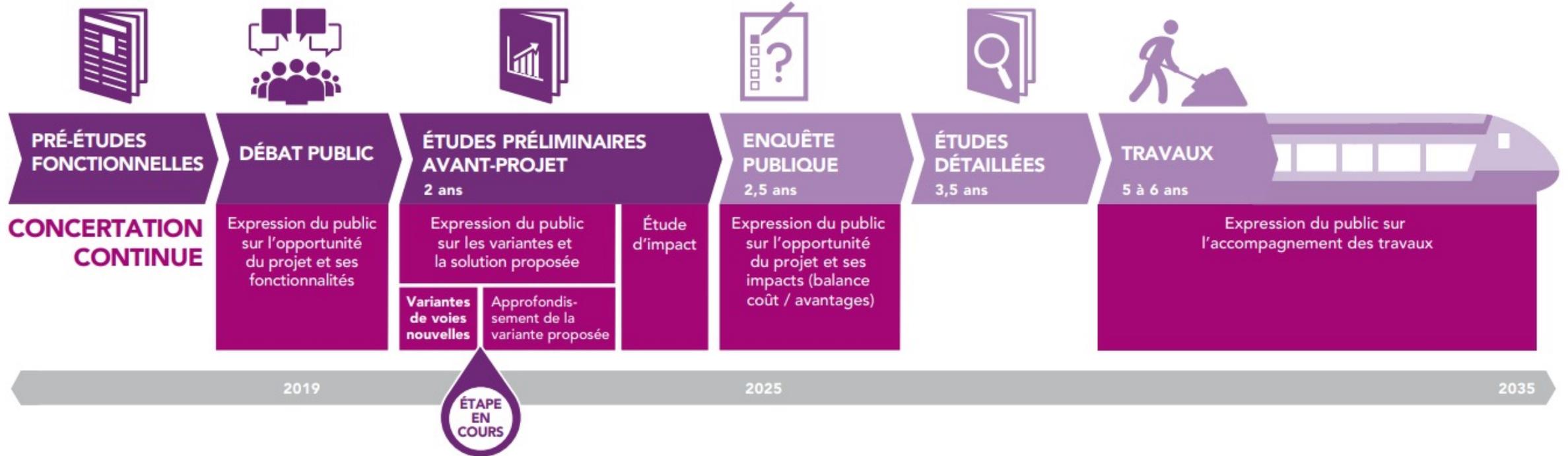
Contribuer à améliorer la qualité de l'air en quasi doublant la part modale du fret ferroviaire (de 9% à 18%) et en accompagnant les besoins de desserte locale

# COÛT PRÉVISIONNEL ET FINANCEMENT

- Coût estimé du projet : environ 1,06 milliard CE 01/2022
- Phase d'études préliminaires engagée
  - 6,5 M€ pour les études préliminaires
  - Objectifs : affiner
    - + Les fonctionnalités
    - + Les solutions techniques
    - + Les enjeux environnementaux
    - + L'insertion dans l'environnement
    - + Les coûts
    - + Le planning de l'opération



# LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET



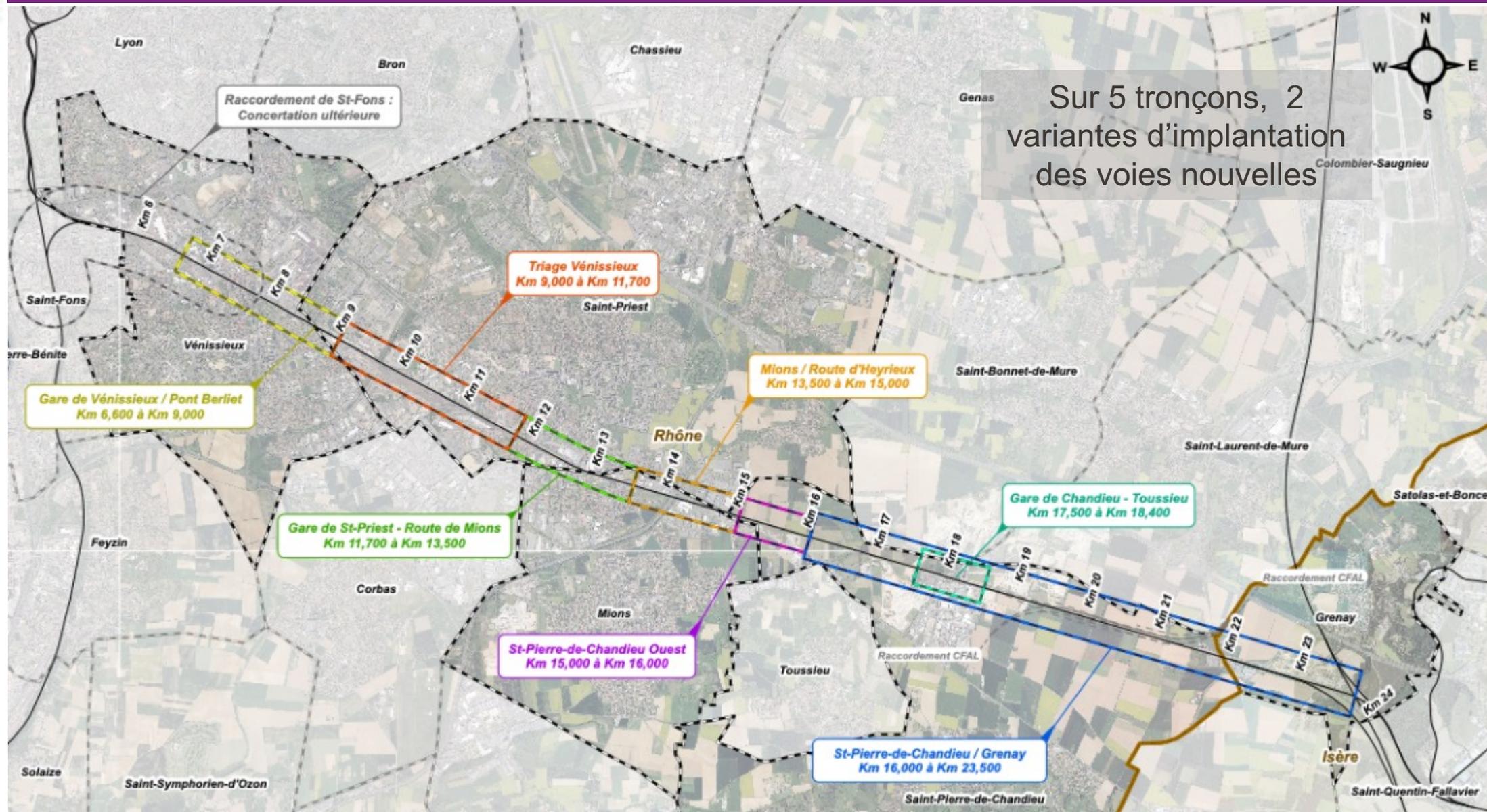
# LES VARIANTES D'IMPLANTATION DES VOIES NOUVELLES POUR LA MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

# DÉMARCHE D'ÉLABORATION DES VARIANTES

- **Différentes variantes étudiées pour l'implantation des voies nouvelles**
  - Objectif premier : éviter au maximum les impacts du projet sur l'environnement urbain, économique, agricole et naturel
- **Parmi les pistes envisagées lors des études**
  - 2 voies nouvelles au nord des voies existantes ?
  - 2 voies nouvelles au sud des voies existantes ?
  - 1 voie nouvelle au nord et une voie nouvelle au sud des voies existantes ?
  - Des voies nouvelles enterrées sur certaines sections ?
- **Principes de sélection des variantes proposées à la concertation**
  - Techniquement réalistes et réalisables
  - Qui évitent certains impacts majeurs

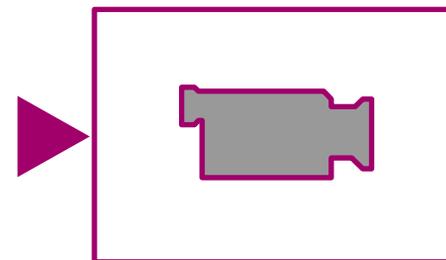
# 6 TRONÇONS D'ÉTUDE

## QUI PEUVENT S'ENVISAGER DE MANIÈRE AUTONOME / VARIANTES PROPOSÉES



# APERÇU DU PARCOURS D'ENSEMBLE

→ Vidéo de l'implantation des variantes proposées à la concertation sur le linéaire de voies entre Saint-Fons et Grenay



# OBJECTIFS CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

## 1<sup>ère</sup> concertation à un stade très amont du projet

- Enrichir les études avec votre regard d'acteurs territoriaux
- Faire ressortir les grands enjeux d'insertion de la voie / des deux voies supplémentaires pour chacune des variantes proposées
- Identifier les points qui seront à affiner dans les phases d'études ultérieures

→ Intégrer la matière issue de la concertation dans la fabrication du choix d'un tracé préférentiel

## Prochaines étapes

- Horizon fin 2023 → nouvelle concertation sur les modalités fines d'insertion du projet dans son environnement urbain
- Horizon 2025 → enquête d'utilité publique
- Après 2026 → concertation continue post DUP

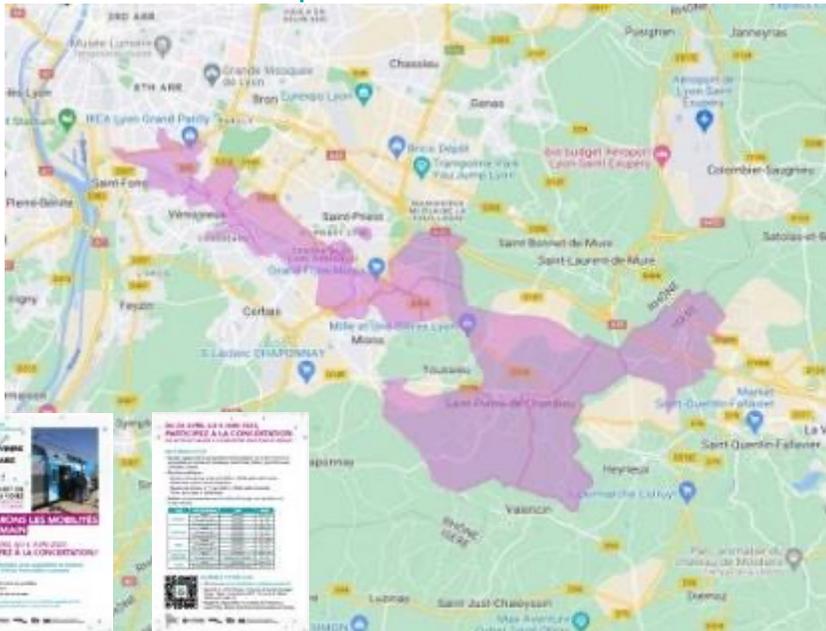
Et d'autres  
concertations  
à venir

# DISPOSITIFS DE MOBILISATION DU PUBLIC

## ■ Relais parties prenantes

- **kit de communication papier** dans chaque mairie concernée par le projet (Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre de Chandieu, Grenay)
- **1 kit de communication numérique** pour diffusion par les mairies et les partenaires (Région AURA, DREAL AURA, Chambres d'agriculture de l'Isère et du Rhône) et les communes de Saint-Fons, Corbas, Toussieu
- **Mail + flyer envoyé aux acteurs rencontrés en phase préparatoire**, avec invitation à relayer

## ■ Distribution en boîtes aux lettres d'un flyer 9655 exemplaires (du 24/04 au 28/04)



## ■ Information dans la PQR

- **Annnonce de la concertation et de la réunion publique d'ouverture** le 21 avril (le Progrès Edition Grand Lyon – 36 000 exemplaires)
- **5 annonces presse d'annonce des ateliers de concertation** dans Le Progrès (du 28 avril au 19 mai) dans les pages locales des 5 communes concernées
- **1 Communiqué de presse d'annonce de la concertation** envoyé le 21/04

## ■ Campagnes Facebook et Instagram

- 18 - 65 ans (465 400 - 547 500 personnes)
- **3 campagnes ciblées sur Vénissieux, Saint-Priest, Saint-Pierre-de-Chandieu, Mions et Grenay**
  - annonce de la concertation
  - inscription aux ateliers (campagne en cours)
  - réunion de clôture

# CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

Commune	Type	Date	Horaires
Vénissieux	Réunion d'ouverture	26 avril	18h30 – 20h30
Grenay	Atelier	3 mai	18h30 – 21h
	Permanence après-midi	5 mai	14h – 17h
	Permanence après-midi	9 mai	14h – 17h
Saint-Pierre de Chandieu	Permanence matin	9 mai	9h – 12h
	Atelier	11 mai	18h30 – 21h
	Permanence matin	17 mai	9h – 12h
Vénissieux	Permanence après-midi	10 mai	14h – 17h
	Atelier	10 mai	18h30 – 21h
	Permanence matin	22 mai	9h – 12h
Mions	Atelier	15 mai	18h30 – 21h
	Permanence après-midi	22 mai	14h – 17h
	Permanence matin	25 mai	9h – 12h
Saint-Priest	Permanence matin	16 mai	9h – 12h
	Atelier	22 mai	18h30 – 21h
	Permanence après-midi	24 mai	14h – 17h
Saint-Priest	Réunion de clôture	1 <sup>er</sup> juin	18h30 – 20h30

## Inscription aux ateliers et permanences

En ligne : <https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/>



Lien direct sur la page d'inscription :  
<https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/concertation/saint-fons-grenay-doublement-des-voies/>

Par tél. **06 75 87 18 30** si pas possible par internet

## Recueil des avis et questions

- Site web : <https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/> → formulaire en ligne
- Registres en mairies : Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu, Grenay + à l'entrée de l'atelier
- Courrier postal : SNCF Réseau - Direction territoriale Auvergne Rhône - Alpes - Concertation M4V - 78 rue de la Villette 69425 Lyon Cedex 03



# ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Des questions ?

Des clarifications ?



▪ **Sollicitez la prise de parole auprès de l'animateur**



▪ **Attendez le micro pour parler**



▪ **Présentez-vous avant d'intervenir**



30 min

## TRAVAIL EN SOUS GROUPE

IDENTIFICATION COLLECTIVE DES  
POINTS FORTS ET POINTS FAIBLES  
DE CHAQUE VARIANTE DE TRACÉ



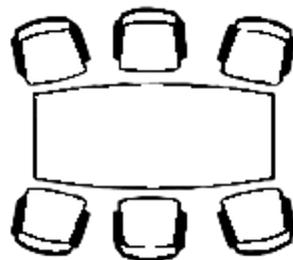
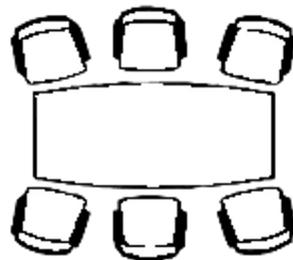
45 min

# TRAVAIL EN X SOUS-GROUPES DE 4 à 6 PERSONNES

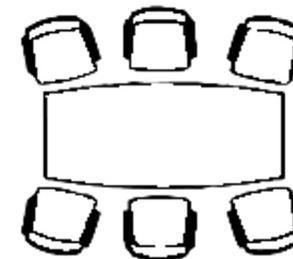
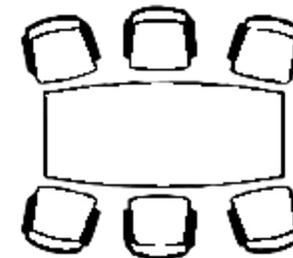
## Questions

- Points forts
- Points faibles
- Points d'attention

### Variante Rouge



### Variante Bleue



# TOUR 1



Les participants s'installent à une table, se présentent entre eux



Désignation d'un hôte de table en charge d'inscrire les contributions du groupe sur le paperboard



Les participants **contribuent à la thématique de leur table**

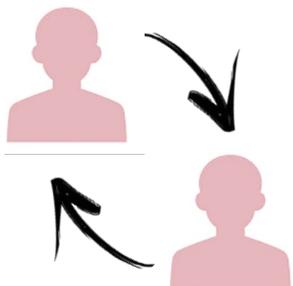
Ex. table n°1 : « Quels **points forts / faibles / points d'attention** de la variante rouge ? »

*Pratiquer le « Oui, et... » et noter toutes les idées*



15 min

# TOUR 2



Les hôtes restent à leur table pour partager les contributions du 1<sup>er</sup> tour puis changent de table

Changement de sous-groupe pour les participants

Les groupes du 1<sup>er</sup> tour ne restent pas ensemble

Prise de connaissance des contributions issues du 1<sup>er</sup> tour

Les sous-groupes approfondissent les réflexion du 1<sup>er</sup> tour  
(ne barrez pas de contributions existantes)

***Pratiquer le « Oui, et... » et noter toutes les idées***



15 min

# PARTAGE DES CONTRIBUTIONS

Partage collectif de l'ensemble des productions *sans jugement ou débat* – *uniquement des questions de clarification si nécessaire*

Des clarifications ? Enrichissements ?



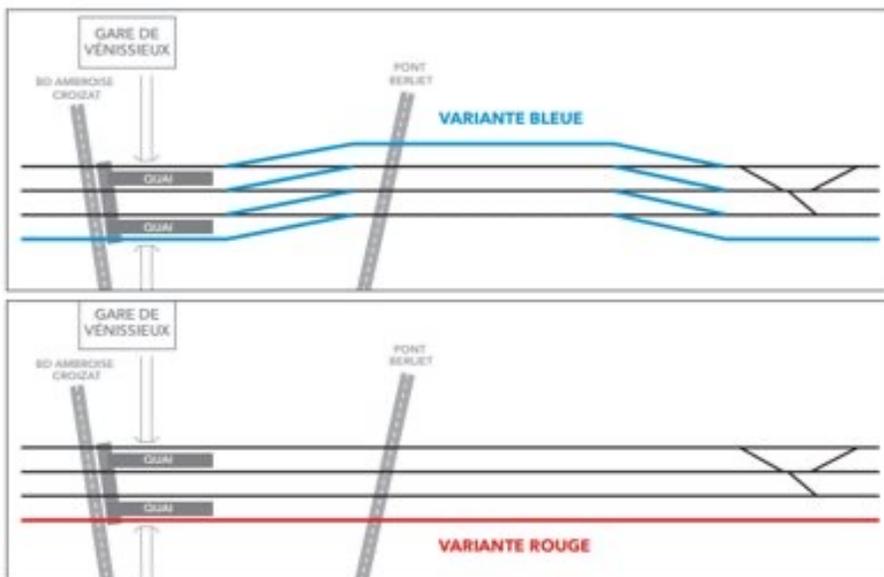
15 min

# À SAINT-PIEST : 3 SECTIONS INDÉPENDANTES DE TRACÉ SECTEUR GARE DE VÉNISSIEUX – PONT BERLIET

<b>Communes</b>	- Vénissieux - St-Priest
<b>Points d'intérêt</b>	- Gare Vénissieux - Pont Berliet - Entrée Triage



Plan de voie projeté



## Principes de construction des variantes +1 voie

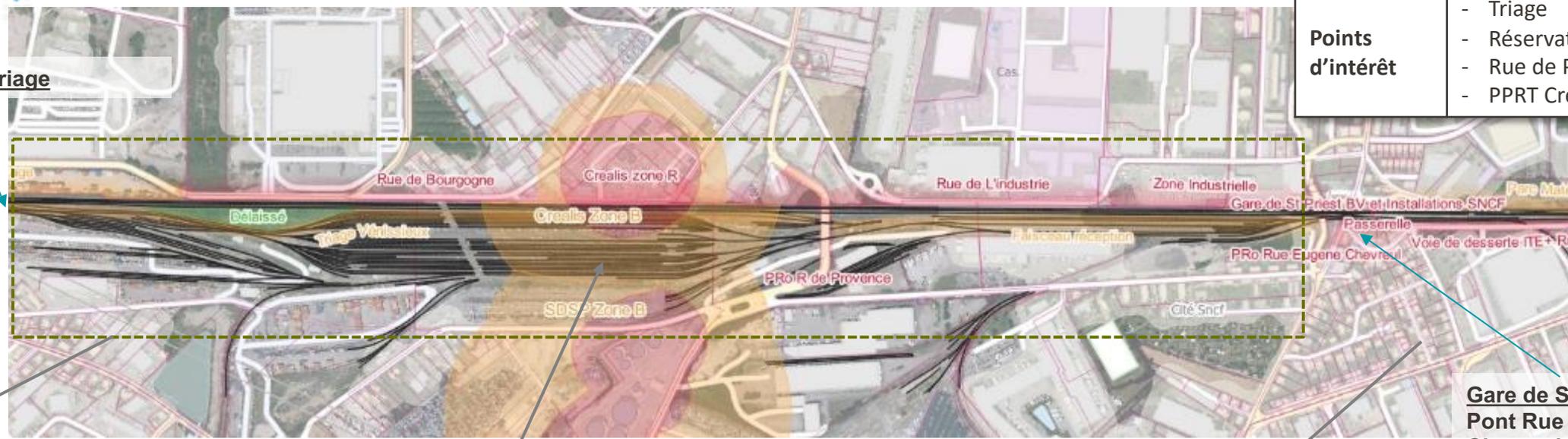
<b>Tracé Bleu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création de la voie supplémentaires au <b>nord</b> des voies existantes</li> <li>Bascule de la voie en sortie de gare de Vénissieux</li> </ul>
<b>Tracé Rouge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création de la voie supplémentaire au <b>sud</b> des voies existantes</li> </ul>

# À SAINT-PIEST : 3 SECTIONS INDÉPENDANTES DE TRACÉ SECTEUR GARE DE TRIAGE

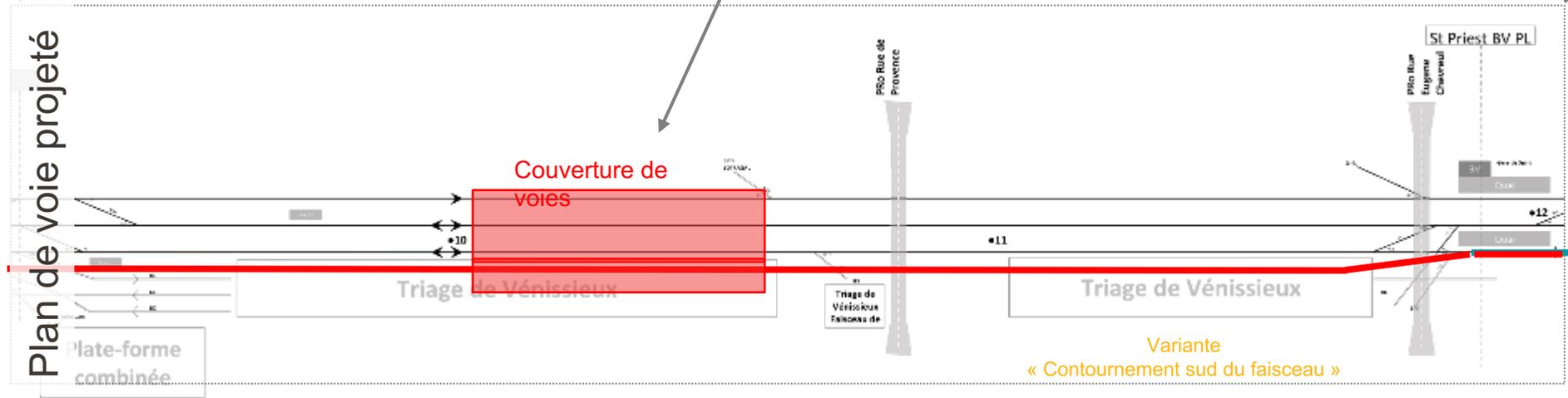
<b>Commune</b>	- St-Priest
<b>Points d'intérêt</b>	- Triage - Réservation BUE - Rue de Provence - PPRT Crealis

Accès au triage

Contraintes d'implantation



Gare de St Priest :  
Pont Rue Eugène  
Chevreul



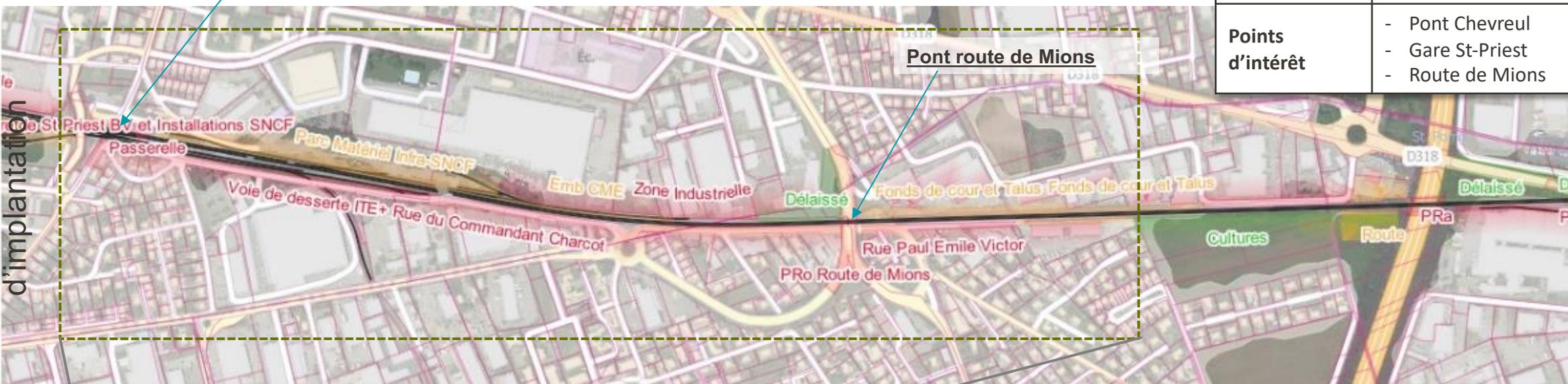
Un seul tracé sur ce secteur

# À SAINT-PIRIEST : 3 SECTIONS INDÉPENDANTES DE TRACÉ SECTEUR GARE DE ST-PIRIEST / ROUTE DE MIONS

Gare de St Priest

<b>Communes</b>	- Saint-Priest - Mions
<b>Points d'intérêt</b>	- Pont Chevreul - Gare St-Priest - Route de Mions

Contraintes d'implantation



Plan de voie projeté



Principes de construction des variantes +2 voies	
<b>Tracé Bleu</b>	- Bascule des voies en sortie de gare de St Priest - Création de deux voies supplémentaires au <b>nord</b> des voies existantes
<b>Tracé Rouge</b>	- Création de deux voies supplémentaires au <b>sud</b> des voies existantes.

# VARIANTE ROUGE

## SECTEUR GARE DE VÉNISSIEUX – PONT BERLIET



# VARIANTE ROUGE

## TRONÇON GARE DE SAINT-PIRIEST – ROUTE DE MIONS (vue d'ensemble)



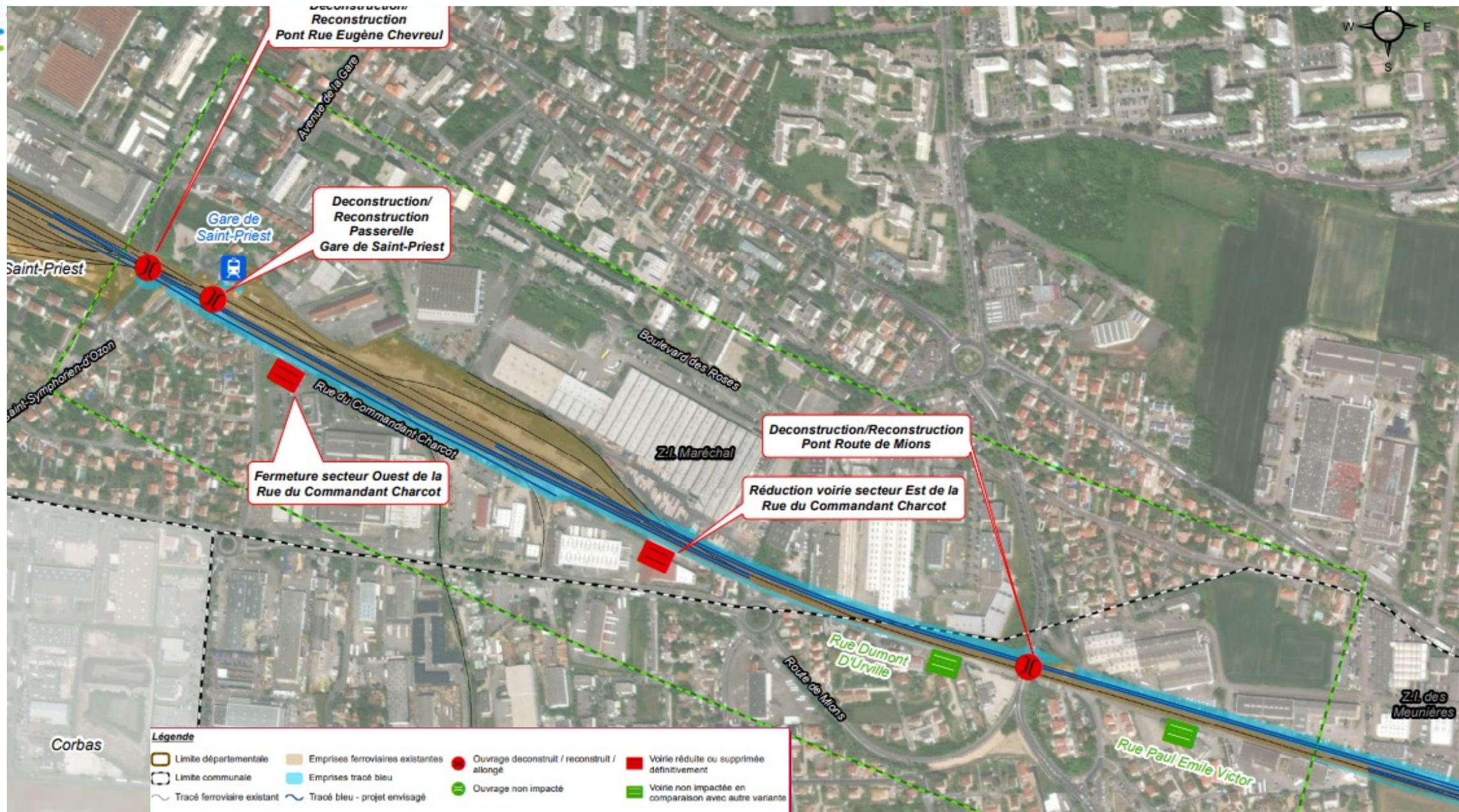
# VARIANTE BLEUE

## SECTEUR GARE DE VÉNISSIEUX – PONT BERLIET

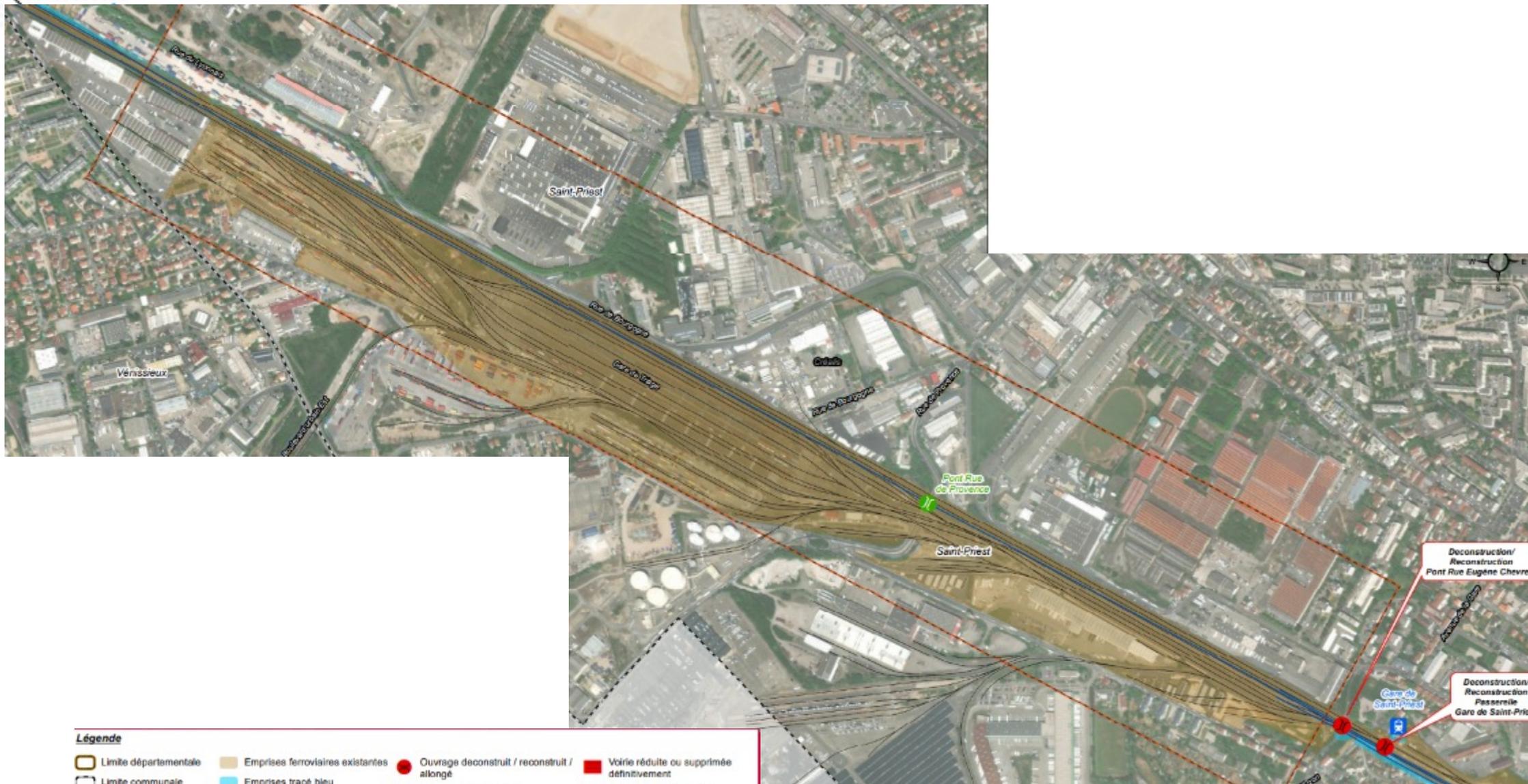


# VARIANTE BLEUE

## TRONÇON GARE DE SAINT-PIEST – ROUTE DE MIONS (vue d'ensemble)



# VARIANTE BLEUE / ROUGE (UN SEUL TRACÉ) TRONÇON GARE DE TRIAGE



**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     |   |  |

# UNE PREMIERE ANALYSE MULTICRITÈRES À APPROFONDIR LOCALEMENT

## TRONÇON : GARE DE VÉNISSIEUX / PONT BERLIET

*En grisé les impacts concernant la commune de Vénissieux*

	Variante bleue	Variante rouge
<b>Aménagements nécessaires</b>		
Ouvrages d'arts	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintien du pont Ambroise Croizat (utilisation de la réserve foncière existante)</li> <li>Maintien du pont Berliet (24 000 circulations/j tous modes, 17200 véhicules/j)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Destruction/reconstruction du Pont Berliet (a minima travées sur voies SNCF) 24 000 circulations/j tous modes, 17200 véhicules/j</li> </ul>
<b>Impacts urbains</b>		
Bâtis et activité économique	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact sur les accès aux bâtis entre les n° 40 et 55 rue Eugène Maréchal</li> <li>Impact sur le bâtiment à l'angle rue Victor Hugo – rue Eugène Maréchal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact sur les parkings des sociétés le long des voies à l'est de l'avenue Pierre Semard (American Glass et SCENETECH SA et Car D'OM)</li> <li>Impact sur les accès aux bâtis entre les n° 40 et 55 rue Eugène Maréchal</li> <li>Impact sur le bâtiment à l'angle rue Victor Hugo – rue Eugène Maréchal</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact sur les fonds de jardins des habitations de la rue Felix Brun</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact sur 7 habitations le long des voies rue Felix Brun</li> <li><b>Impact sur les bâtiments industriels du Parc Eco + situés le long des voies</b></li> </ul>
Voirie et projets urbains	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fermeture de la rue Eugène Maréchal entre le n°40 et 54</li> <li>Impact sur passerelle rue Raimu – rue Victor Hugo</li> <li>Impact sur la réserve foncière de la Métropole de Lyon pour le quartier de gare de Vénissieux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fermeture de la rue Eugène Maréchal entre le n°40 et 54</li> <li>Impact sur passerelle rue Raimu – rue Victor Hugo</li> <li><b>Réduction de voirie sur le chemin du Charbonnier</b></li> <li><b>Mise en cohérence avec réaménagement envisagé du quartier entre le Chemin du Charbonnier et la rue Rouget de L'Isle</b></li> </ul>
<b>Impacts environnementaux</b>		
Milieu physique	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas d'impact identifié à ce stade</li> </ul>	
Milieu naturel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas d'impact identifié à ce stade</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quelques espaces végétaux à valoriser</li> </ul>
Milieu humain	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact sur les Jardins potagers côté nord (rue des Lyonnais)</li> <li>Impact sur les terrains des anciens jardins potagers côté sud (rue Félix Brun)</li> <li><b>Impacts sur une zone de stockage de matériaux (Vénissieux) et de containers (Saint-Priest)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact sur les terrains des anciens jardins potagers côté sud (rue Jules Vallès / Félix Brun à Vénissieux)</li> <li>Interception d'un périmètre d'intérêt patrimonial identifié au PLU-h de Lyon (quartier Berliet)</li> </ul>
<b>Impacts en phase travaux</b>		
Impacts routiers		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Impact sur les conditions de circulation sur le Pont Berliet et ses accès (dont bus 54,87, Zi1 et voie lyonnaise vélo).</b></li> </ul>

# UNE PREMIERE ANALYSE MULTICRITÈRES À APPROFONDIR LOCALEMENT

## TRONÇON : GARE DE TRIAGE

Aménagements nécessaires	
Ouvrages d'art	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas d'impact à ce stade sur le pont de la rue de Provence</li> </ul>
Réserves techniques	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dimensionnement de la couverture des voies au droit de Créalis / SDSP et mise en comptabilité réglementaire</li> </ul>
Impacts urbains	
Bâti et activité économique	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas d'impact sur le bâti</li> <li>Impact sur les fonds de jardin (voie auxiliaire de la gare)</li> </ul>
Voirie et projets urbains	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact possible sur la rue de Bourgogne au droit de Créalis / SDSP</li> <li>Fermeture de la rue du commandant Charcot sur environ 260m pour accommoder la voie auxiliaire de la gare de St-Priest -&gt; reprise du plan de circulation du quartier</li> </ul>
Impacts environnementaux	
Milieu physique	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas d'impact identifié à ce stade</li> </ul>
Milieu naturel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas d'impact identifié à ce stade</li> </ul>
Milieu humain	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modification nécessaire du PPRT de Créalis / SDSP (en cours d'instruction avec les autorités)</li> </ul>
Impacts en phase travaux	
Impacts routiers	Cf impacts voirie

# UNE PREMIERE ANALYSE MULTICRITÈRES À APPROFONDIR LOCALEMENT

## TRONÇON : GARE DE SAINT-PIEST / ROUTE DE MIONS

*En grisé les impacts concernant la commune de Mions*

	Variante bleue	Variante rouge
<b>Aménagements nécessaires</b>		
Équipements et ouvrages	• Démolition/reconstruction du Pont Eugène Chevreul et de la passerelle de la gare de St Priest	
	• Déconstruction/reconstruction du pont de la route de Mions	• Maintien du pont de la route de Mions
	• Impact sur les dessertes ferroviaires des entreprises situées au sud de la gare	
<b>Impacts urbains</b>		
Bâti et activité économique	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact sur les parcelles secteur ouest de la rue du Commandant Charcot au niveau de la rue Louis Paulhan</li> <li>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) (SP emballages, Jacquet, Castel sur fond de parcelle)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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 Dumont d'Urville et rue Paul Emile Victor.</li> <li>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.</li> </ul>
Voirie et projets urbains	Fermeture ou rétrécissement rue du Commandant Charcot sur la quasi-totalité de sa longueur	• Fermeture de la rue du Commandant Charcot sur toute sa longueur
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conservation de la rue Dumont d'Urville (bus C25) et de la rue Paul Emile Victor</li> <li>Interface avec un futur projet de réaménagement de la gare de Saint Priest</li> <li>Emplacement réservé pour élargissement de voie (rue du commandant Charcot) au PLUH</li> <li>Interface avec un futur projet de réaménagement de la gare de Saint Priest</li> </ul>	• 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
<b>Impacts environnementaux</b>		
Milieu physique		
Milieu naturel		
Milieu humain	Interception d'une parcelle industrielle d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement, bld des Roses	
<b>Impacts en phase travaux</b>		
Impacts routiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact sur les conditions de circulation Pont Route de Mions (dont bus C25, 62, T36 et VL2, convois exceptionnels) - (+740 PL/j)</li> <li>Impact sur les conditions de circulation Pont Chevreul (11400 véhicules/j)</li> </ul>	• Impact sur les conditions de circulation Pont Chevreul (11400 véhicules/j)

# POUR LA SUITE



<https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr>



5 min

# POUR LA CONCERTATION QUI S'OUVRE

- Informez-vous
- Venez échanger et travailler avec SNCF Réseau
- Contribuez

Site web : <https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/>

→ Documents d'information

→ Formulaire en ligne pour donner votre avis

→ Formulaire d'inscription aux ateliers et permanences



# CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

Commune	Type	Date	Horaires
Vénissieux	Réunion d'ouverture	26 avril	18h30 – 20h30
Grenay	Atelier	3 mai	18h30 – 21h
	Permanence après-midi	5 mai	14h – 17h
	Permanence après-midi	9 mai	14h – 17h
Saint-Pierre de Chandieu	Permanence matin	9 mai	9h – 12h
	Atelier	11 mai	18h30 – 21h
	Permanence matin	17 mai	9h – 12h
Vénissieux	Permanence après-midi	10 mai	14h – 17h
	Atelier	10 mai	18h30 – 21h
	Permanence matin	22 mai	9h – 12h
Mions	Atelier	15 mai	18h30 – 21h
	Permanence après-midi	22 mai	14h – 17h
	Permanence matin	25 mai	9h – 12h
Saint-Priest	Permanence matin	16 mai	9h – 12h
	Atelier	22 mai	18h30 – 21h
	Permanence après-midi	24 mai	14h – 17h
Saint-Priest	Réunion de clôture	1 <sup>er</sup> juin	18h30 – 20h30

<https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/>



Hotline pour s'inscrire aux  
 ateliers ou permanences  
**06 75 87 18 30**



# MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION



<https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr>

# ANALYSE D'UN TRACÉ EN SOUS-TERRAIN AU NIVEAU DE MOINS

## Tracés alternatifs : protection contre le bruit

D'autres solutions peuvent permettre de faciliter l'insertion des infrastructures nouvelles (et accompagner la réduction des nuisances des infrastructures existantes) parmi les plus efficaces :

- construction d'écrans anti-bruit : faible consommation foncière et gain acoustique important, mais co-visibilité importante
- construction de merlons : gain acoustique important et végétalisation possible, mais consommation foncière plus importante

### ACTIONS CONTRE LE BRUIT LE LONG DES VOIES FERRÉES



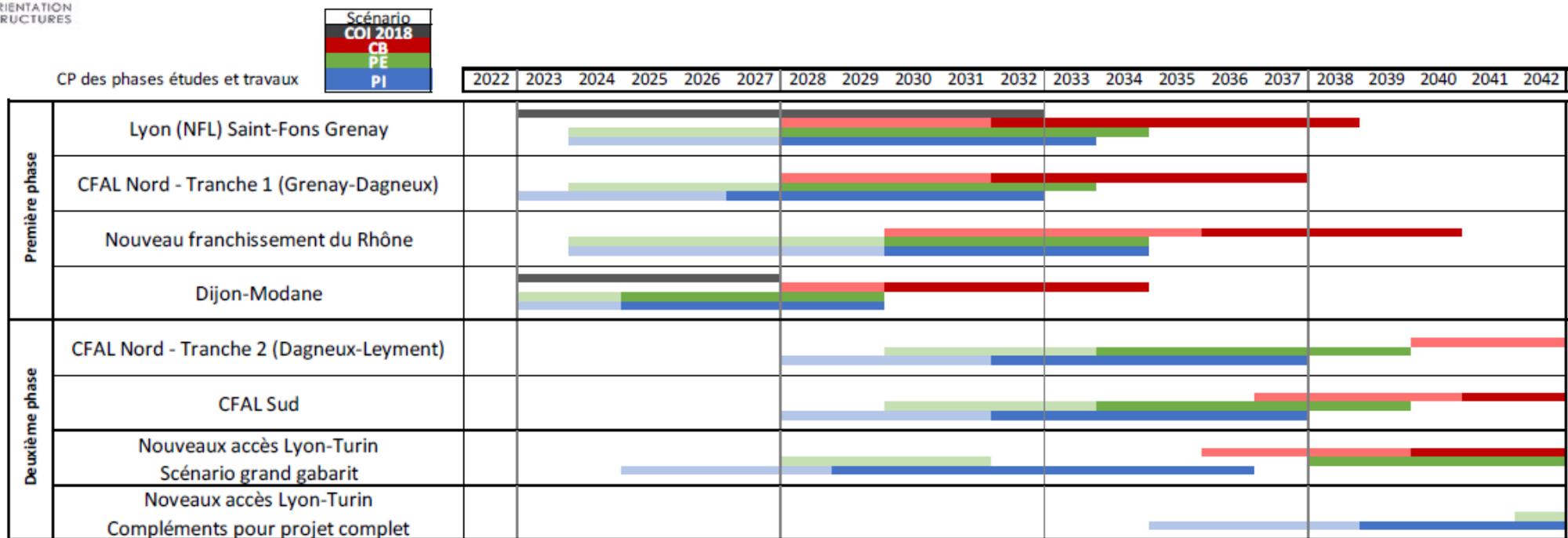
Source : SNCF-Réseau

# Le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI)



Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) a remis son rapport à la Première ministre le 24 février 2023.

**Orientation retenue: scénario de « planification écologique »**

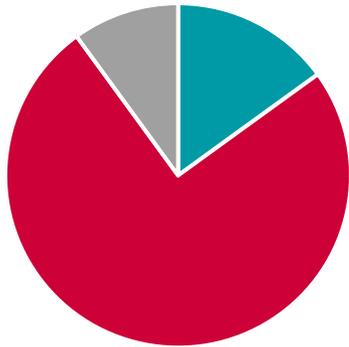


## Suites

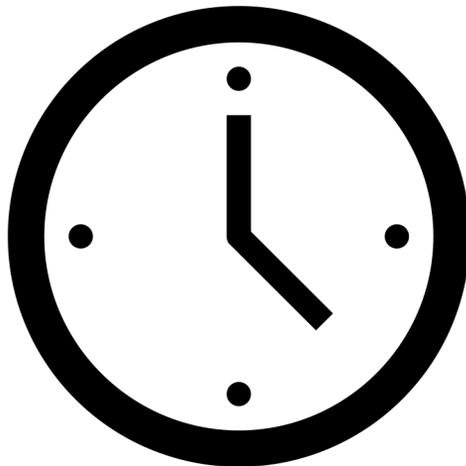
- **Organisation des échanges avec les collectivités → mandat à la Préfète de Région**
- **Déclinaison opérationnelle annoncée « d'ici l'été 2023 »**

<https://www.ecologie.gouv.fr/conseil-dorientation-des-infrastructures-coi>

2023  
env 200 trains quotidiens en semaine



■ TGV ■ TER Régional ■ Fret



Période	Nbre de trains
0h – 5h	1 à 2 trains par semaine
5h – 6h	4 à 5 trains par jour
6h – 9h	Environ 35 trains par jour
9h – 16h	Environ 75 trains par jour
16h – 19h	Environ 47 trains par jour
19h – 22h	Environ 33 trains par jour
22h – 23h	4 à 5 trains par jour
23h – 0h	4 à 5 trains par semaine

# SECTEUR MIONS / ROUTE D'HEYRIEUX

Pont route de Mions

Pont rail Autoroute A46

Pont route d'Heyrieux

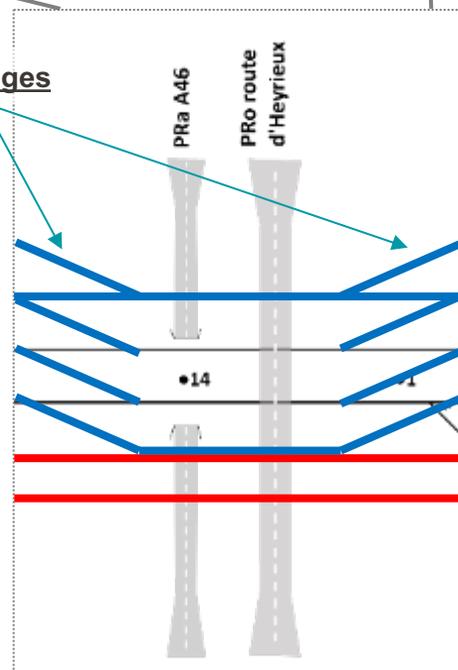
<b>Communes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mions</li> <li>- St-Priest</li> <li>- St-Pierre-de-Chandieu</li> </ul>
<b>Points d'intérêt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A46</li> <li>- Route d'Heyrieux</li> </ul>

Contraintes d'implantation



Basculages

Plan de voie projeté



Variante Nord

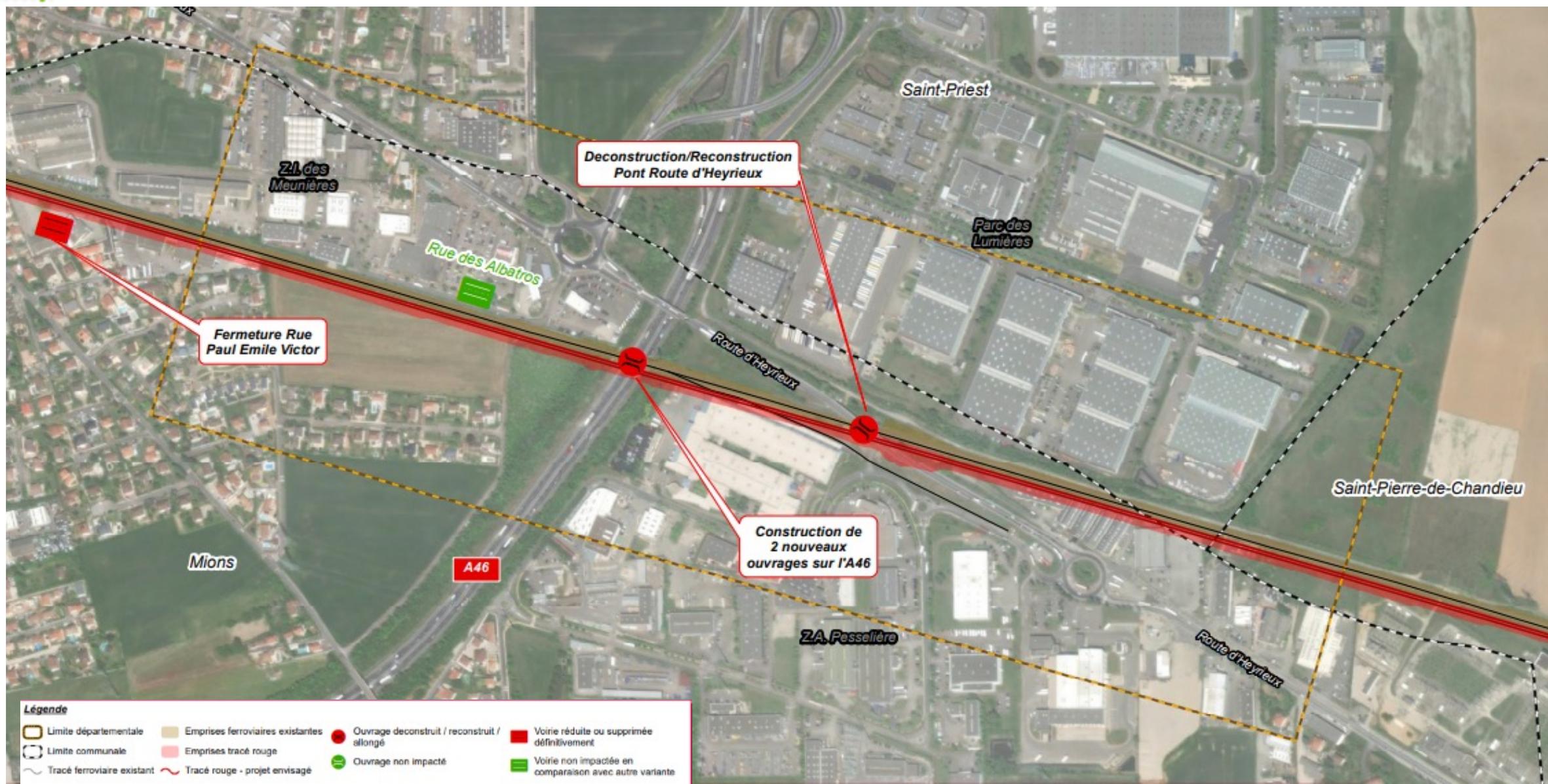
Variante Sud

## Principes de construction des variantes

<b>Tracé Bleu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Création d'une voie supplémentaire au <b>nord</b> et une voie au <b>sud</b> supplémentaire des voies existantes</li> </ul>
<b>Tracé Rouge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Création de deux voies supplémentaires au <b>sud</b> des voies existantes</li> </ul>

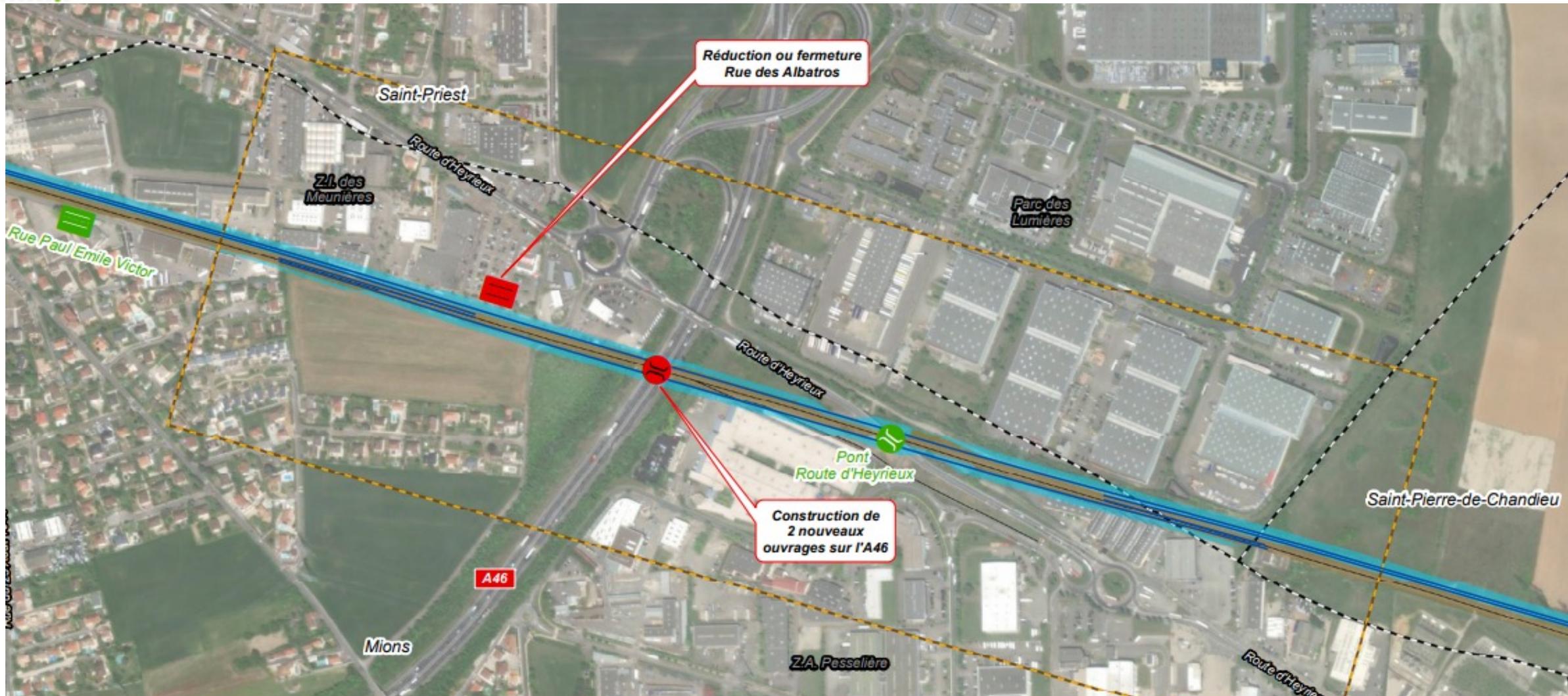
# VARIANTE ROUGE

## TRONÇON MIONS – ROUTE D'HEYRIEUX (vue d'ensemble)



# VARIANTE BLEUE

## TRONÇON MIONS – ROUTE D'HEYRIEUX (vue d'ensemble)



**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		

# UNE PREMIERE ANALYSE MULTICRITÈRES À APPROFONDIR LOCALEMENT

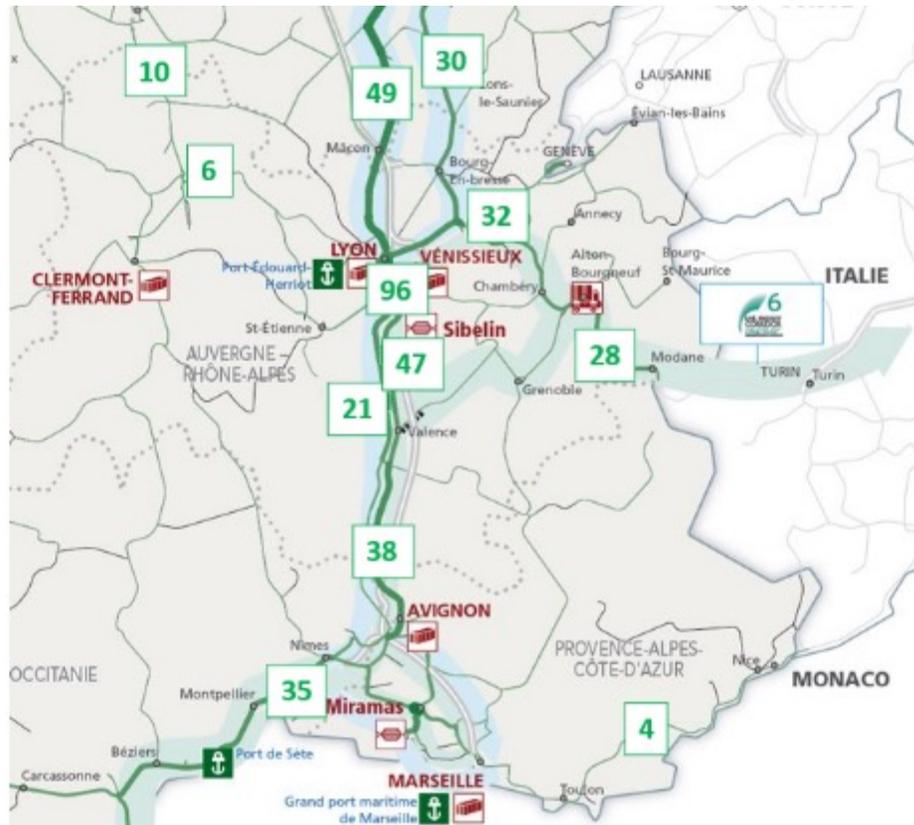
## TRONÇON 4 : MIONS / ROUTE D'HEYRIEUX

	VARIANTE BLEUE	VARIANTE ROUGE
<b>Aménagements nécessaires</b>		
Ouvrages d'art	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conservation du pont Route d'Heyrieux</li> <li>Construction 2 nouveaux ouvrages sur l'A46</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Déconstruction / reconstruction pont Route d'Heyrieux</li> <li>Construction 1 nouvel ouvrage sur l'A46</li> </ul>
<b>Impacts urbains</b>		
Bâti et activité économique	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact modéré sur un bâtiment logistique rue Joseph-Marie Jacquard au sud des voies (à l'ouest de l'A46).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact sur un bâtiment logistique rue Joseph-Marie Jacquard au sud des voies à l'ouest de l'A46 (Logista France).</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact sur les bâtis commerciaux rue Barthélémy Thimonnier.</li> </ul>	
Voirie et projets urbains	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fermeture du chemin des Frères Lumières.</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en impasse de la Rue Barthelemy Thimonnier.</li> </ul>	
<b>Impacts environnementaux</b>		
Milieu physique	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas d'impact identifié à ce stade</li> </ul>	
Milieu naturel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Un espace de prairie (zone naturelle) potentiellement impacté de part et/ ou d'autre de l'A46</li> <li>Un alignement d'arbres potentiellement impacté (ne faisant l'objet d'aucun classement réglementaire) – à l'ouest de l'A46</li> </ul>	
Milieu humain	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas d'impact identifié à ce stade</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact sur des parcelles agricoles/naturelles de la commune de Mions (à l'ouest de l'A46).</li> </ul>
<b>Impacts en phase travaux</b>		
Impacts routiers		<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact 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)</li> </ul>

## ELEMENTS PARTAGES AU DEBAT PUBLIC 2019 (TRAFIC 2016)

38

Nombre  
de trains  
par jour  
(2 sens)



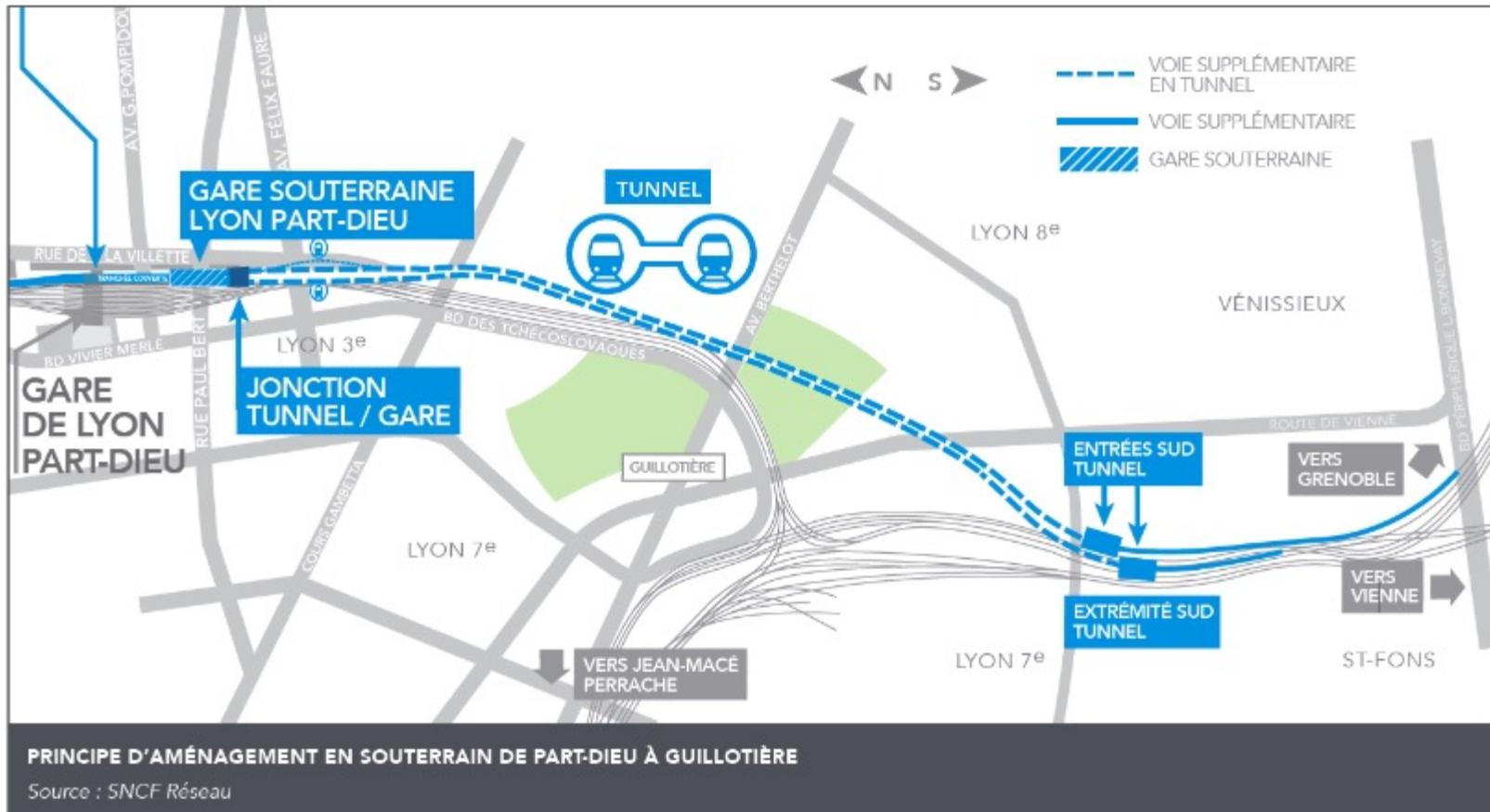
2



Trains de fret entre la France et le Nord de l'Italie traversant le NFL (comptage T1 2019) :

- entre Vénissieux et Modane (environ 75 circulations dans chaque sens),
- entre Sibelin et Modane (environ 70 circulations dans chaque sens).

## TRAFIC FRET EN SOUS TERRAIN



- Les pentes des accès aux tunnels (rampes > 35mm/m) ne permettent pas la circulation des trains de fret, qui sont plus lourds.
- La sécurité en tunnel empêche la présence simultanée de trains de fret acheminant des marchandises dangereuses et de trains de voyageurs à l'intérieur de l'ouvrage, notamment dans la gare souterraine.

# ANALYSE D'UN TRACÉ EN SOUS-TERRAIN AU NIVEAU DE MIONS

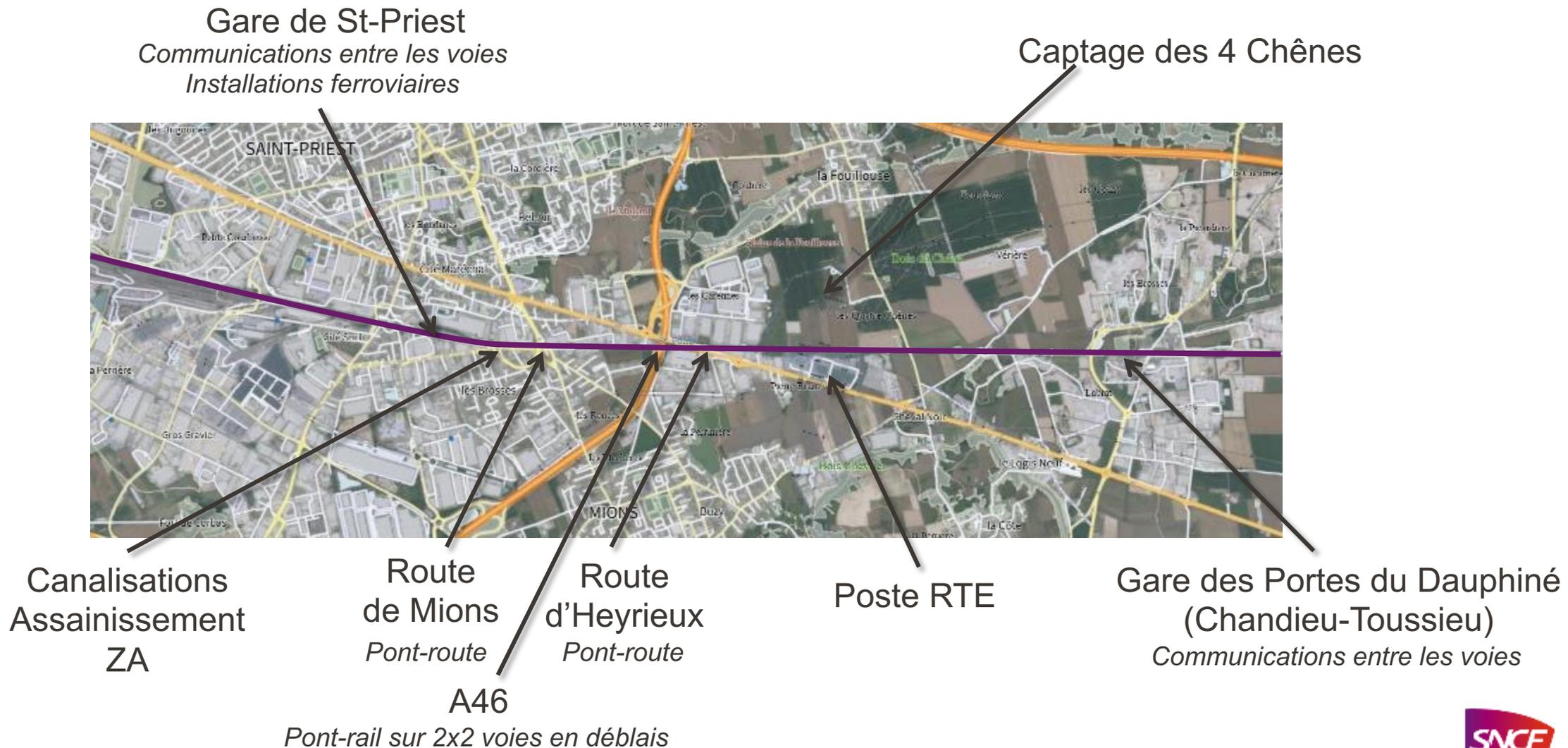
Étudier la possibilité de réaliser un tunnel ou une tranchée pour la création des nouvelles voies sur le périmètre de de la commune de Mions.

## Objectifs recherchés :

- Ne pas consommer d'emprises supplémentaires localement (sur la portion enterrée)
- Éviter les nuisances liées à des circulations supplémentaires

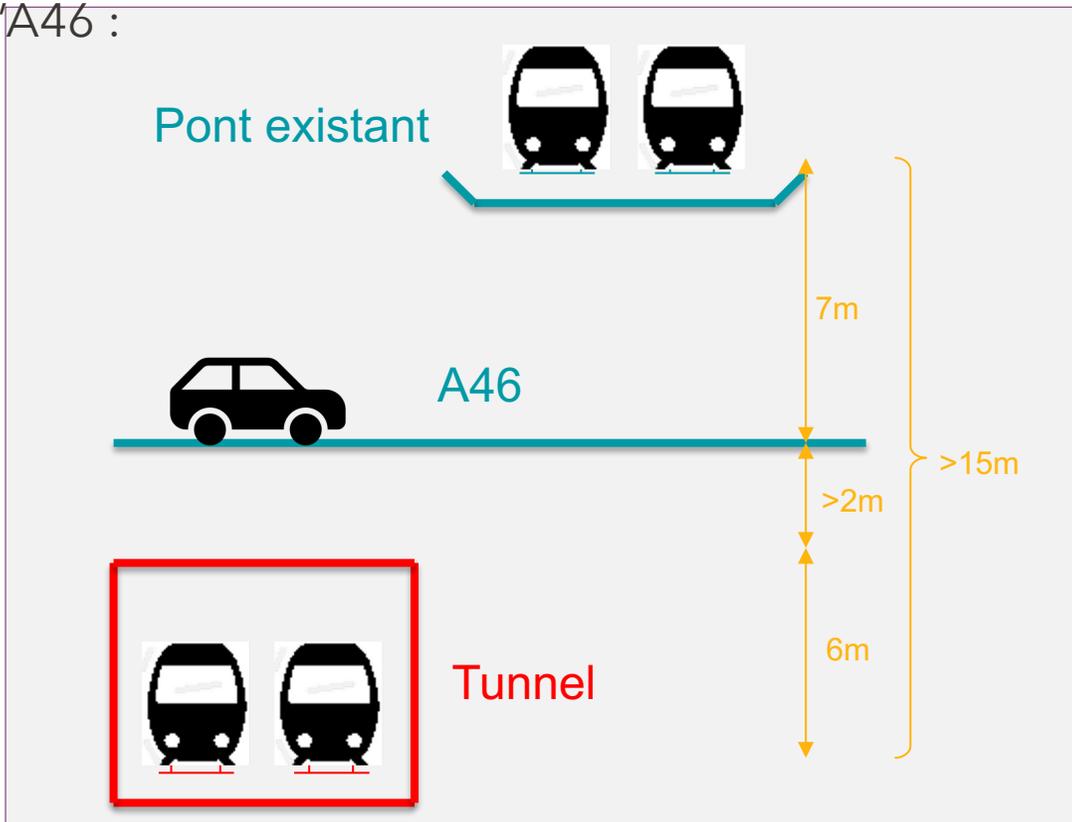
# ANALYSE D'UN TECHNIQUE D'UN TRACÉ SOUTERRAIN AU NIVEAU DE MIONS

## Principaux enjeux techniques et environnementaux



## Le franchissement de l'A46 : principale contrainte

- Représentation schématique en coupe au droit de l'A46 :



- Vue aérienne



**Un franchissement souterrain sous l'A46 nécessite un approfondissement minimal de 15m vis-à-vis des voies existantes**

# ANALYSE D'UN TECHNIQUE D'UN TRACÉ SOUTERRAIN AU NIVEAU DE MIONS

## Etude du profil en long

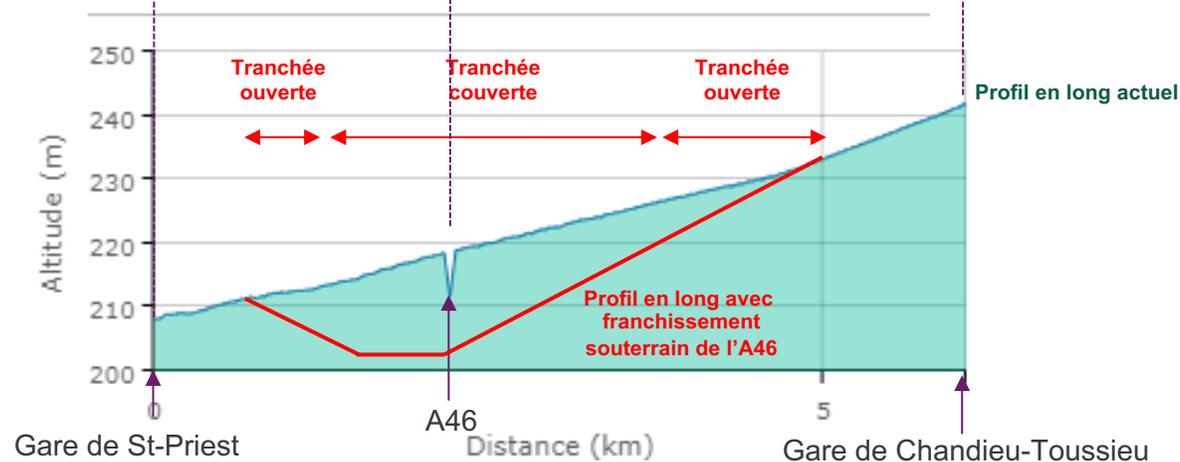
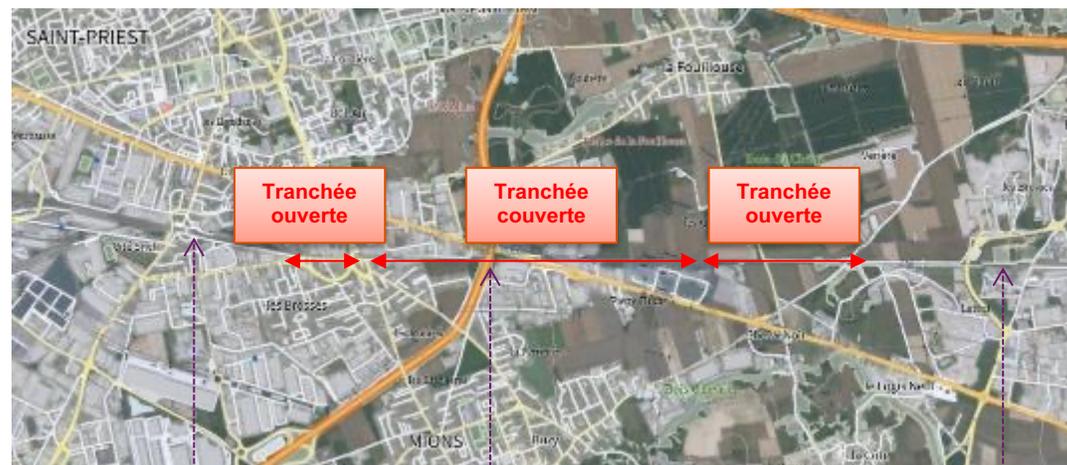
Profil en long = pentes et rampes possibles pour permettre la circulations des trains et la gestion de certaines situations d'exploitation (arrêt des trains par exemple).

Ligne existante en pente naturelle ascendante (rampe) de Lyon vers Grenoble :

- Environ 3 m/km avant le pont de la route de Mions
- Environ 6 m/km après le pont de la route de Mions
- Environ 8 m/km après le Chemin de la Fouillouse (St-Pierre-de-Chandieu)

Ligne enterrée :

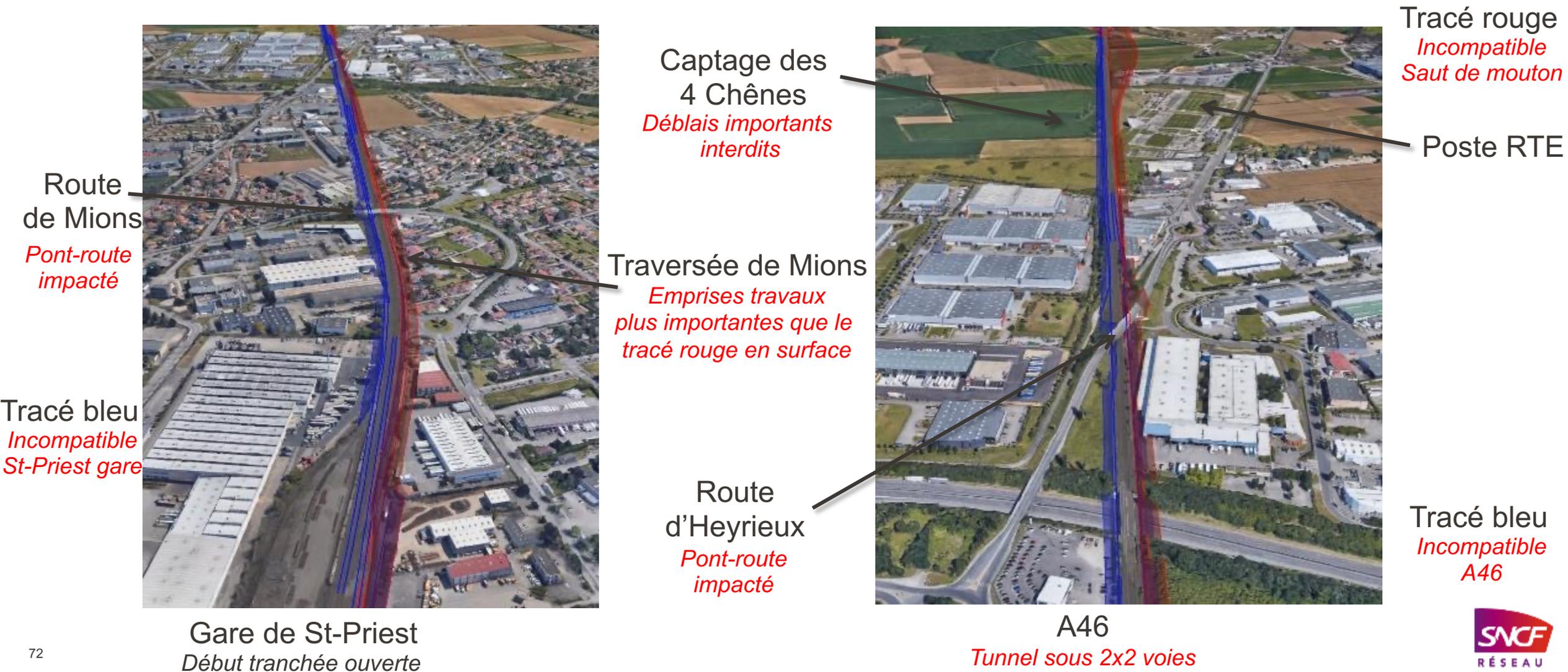
- **Environ 10 m/km pour les trains de fret transnationaux (« pente de 1% ») - max 12,5 sur cet axe**
- Environ 15 m/km pour les trains vers Grenoble (1,5%)
- Jusqu'à 25 m/km pour des trains voyageurs sur ligne classique



**Une longueur totale d'ouvrage d'environ 4500 m**  
**Dont tranchée couverte env. 2 km – avec rampes de 500 m (ouest) et 2000 m (est)**

# ANALYSE D'UN TECHNIQUE D'UN TRACÉ SOUTERRAIN AU NIVEAU DE MIONS

Construction de la tranchée : Impacts plus importants sur les bâtis, les voiries, les infrastructures et les milieux naturels

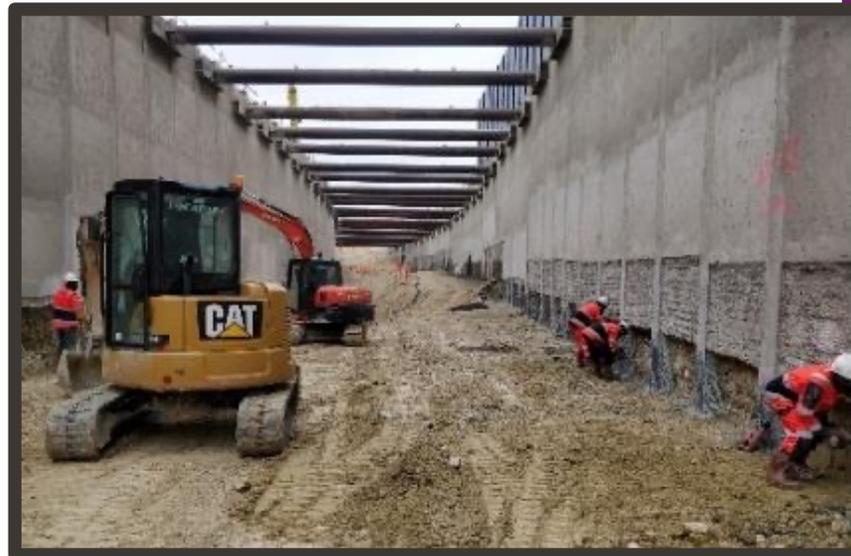


# ANALYSE D'UN TECHNIQUE D'UN TRACÉ SOUTERRAIN AU NIVEAU DE MIONS

**Construction de la tranchée** : Impacts plus importants sur les bâtis, les voiries, les infrastructures et les milieux naturels

Emprises nécessaires pour les travaux plus importantes qu'un tracé en surface  
*nécessité de décaler les futures voies vis-à-vis des voies existantes pour réaliser les travaux sans interrompre la circulation des trains pendant plusieurs mois*

- installation de foreuses + grues + centrale à béton
- évacuation des gravats, installation de puits de ventilation et évacuation...



*Surcoût non expertisé d'environ  
60M€ au kilomètre*

# ANALYSE D'UN TRACÉ EN SOUS-TERRAIN AU NIVEAU DE MIONS

Étudier la possibilité de réaliser un tunnel ou une tranchée pour la création des nouvelles voies sur le périmètre de de la commune de Mions.

## Objectifs recherchés :

- Ne pas consommer d'emprises supplémentaires localement (sur la portion enterrée)
- Éviter les nuisances liées à des circulations supplémentaires



- Limites techniques et impacts environnementaux majeurs
- Emprises nécessaires plus importantes pour la phase travaux => plus impactant que les solutions en surface
- *d'autres solutions peuvent permettre de faciliter l'insertion des infrastructures nouvelles (et accompagner la réduction des nuisances des infrastructures existantes).*