

MISE A 4 VOIES SAINT-FONS - GRENAY  
ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

# CONCERTATION PUBLIQUE DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023

## ATELIER DE TRAVAIL DU 3 MAI 2023 COMMUNE DE GRENAY

### COMPTE-RENDU DU DEROULE DE L'ATELIER ET DES CONTRIBUTIONS

VERSION DU 12/05/2023

LES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SONT FINANCEES PAR :



PRÉFÈTE  
DE LA RÉGION  
AUVERGNE-  
RHÔNE-ALPES

Liberté  
Égalité  
Fraternité



**La Région**  
Auvergne-Rhône-Alpes



Cofinancé par l'Union européenne  
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

**DATE ET LIEU**

03/05/2023	Grenay
------------	--------

**NOMBRE DE PARTICIPANTS : 14 personnes****INTERVENANTS SNCF RESEAU**

Jean-François BORELLA	SNCF Réseau - Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes - Coordinateur de projets Etoile Ferroviaire de Lyon
Catherine ULRICH-MICHEL	SNCF Réseau – Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes - Responsable de projet en charge de la conduite des études techniques sur l’Etoile Ferroviaire Lyonnaise

14 personnes ont participé à l’atelier le 3 mai à Grenay, organisé par SNCF Réseau.

Cet atelier animé par Stéphane SAINT-PIERRE, cabinet Nicaya Conseil, s’est déroulé comme suit :

- Mot d’accueil par Alain CAUQUIL, maire de Grenay
- Présentation des intervenants et des consignes de la réunion
- Partage du contexte et des objectifs du projet et diffusion d’une vidéo de présentation des trois partenaires : la Métropole, la Région et l’État
- Présentation des variantes de tracé du projet de mise à 4 voies entre St-Fons et Grenay objet de la concertation publique
- Temps d’échange avec les participants
- Atelier de travail pour mettre en évidence les points forts, les points faibles et les points d’attention de chacune des variantes proposées
- Présentation de la suite de la concertation et clôture de l’atelier

*Le support de présentation et le verbatim de la réunion sont disponibles sur le site internet <https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/concertation/saint-fons-grenay-doublement-des-voies/>*

# 1- PROPOS INTRODUCTIFS

Monsieur CAUQUIL, maire de Grenay, accueille les participants et introduit l'atelier :

- Remercie les participants pour leur présence et leur participation à cet atelier, et en espérant que les habitants de Grenay se mobiliseront pour participer, ces instances étant faites pour cela ;
- Partage l'importance de l'amélioration des mobilités ferroviaires ;
- Indique que cela fait longtemps que des réflexions sont conduites ;
- Partage qu'il s'agit de contribuer au choix entre deux variantes présentées
- Rappelle qu'il avait évoqué un passage en tranchée couverte car le village de Grenay se situe en hauteur par rapport à la plaine de Saint Quentin – La Verpillière, mais qu'il avait compris que cette solution n'était pas envisageable pour SNCF Réseau ;
- Remercie SNCF Réseau pour l'organisation de cette rencontre et souhaite une bonne séance de travail aux participants.

Stéphane SAINT-PIERRE, Nicaya Conseil, remercie M. le maire pour son introduction et présente le rôle des garants de la Commission du Débat Public, avant de passer la parole à SNCF Réseau pour la présentation du projet.

## 2- PARTAGE DU CONTEXTE ET DES OBJECTIFS DU PROJET

Jean-François BORELLA et Catherine ULRICH-MICHEL (SNCF Réseau) présentent le contexte et les objectifs du projet (*cf. diaporama partagé*) :

- SNCF Réseau a pour principaux rôles de proposer un réseau ferroviaire de qualité et d'apporter des réponses adaptées aux besoins des différentes Autorités Organisatrice des Mobilités et à ceux des entreprises ferroviaires.
- Pour cela, SNCF Réseau travaille quotidiennement pour maintenir, régénérer, moderniser et développer le réseau ferroviaire.
- Dans le contexte actuel d'urgence climatique, les objectifs de SNCF Réseau sont d'offrir une alternative décarbonée et durable pour les mobilités des personnes et des marchandises et de faciliter les déplacements du quotidien et longue distance.
- La région lyonnaise est un cœur névralgique ferroviaire régional, national et européen pour le transport des voyageurs et des marchandises.
- Elle est aujourd'hui confrontée à un besoin croissant de mobilité pour accompagner le développement du territoire.
- Un fort déploiement du trafic ferroviaire constitue ainsi une réponse écologique efficace à ce besoin.

- Suite au débat public de 2019 et dans l'objectif de moderniser et renforcer la capacité de l'étoile ferroviaire lyonnaise, la priorité a été donnée par les décideurs publics (État, Région et Métropole de Lyon) au projet de mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay.
- Ce sont ces partenaires et l'Union Européenne qui financent le programme d'études du projet.
- La mise à 4 voies Saint-Fons - Grenay a donc été pensée afin de doubler les capacités ferroviaires de la ligne existante, au service du report modal voyageurs et fret de la route vers le train : à titre d'illustration un train de marchandises permet d'éviter 45 poids lourds sur la route.

Une vidéo des trois partenaires – Etat, Région et Métropole de Lyon - est ensuite diffusée afin de présenter les positions de chacun concernant le projet de mise à 4 voies et son inscription dans le développement de la mobilité au sein de l'aire lyonnaise.

## 3- PRESENTATION DES VARIANTES DE TRACE

Jean-François BORELLA et Catherine ULRICH-MICHEL présentent les différents éléments techniques constitutifs du projet et notamment les variantes de tracé étudiées par SNCF Réseau (*cf. diaporama partagé et cartes détaillées de tracé*).

Actuellement, environ 200 trains circulent en moyenne chaque jour sur la portion ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay dont 65% de TER, 25% de TGV et 10% de fret.

Ce tronçon ferroviaire est aujourd'hui saturé ce qui explique l'importance de construire des voies supplémentaires. Ces dernières visent à permettre de doubler la capacité de cette ligne en faisant circuler les trains rapides et les trains lents sur des voies différentes.

Le coût prévisionnel du projet s'élève à 1,06 milliards d'euros et la phase d'étude réalisée à ce jour a été financée à hauteur de 6,5 Millions d'euros par les différents partenaires.

A ce stade, la démarche de SNCF Réseau consiste à rechercher les variantes envisageables en cherchant à éviter au maximum les impacts sur l'environnement. En effet, la méthodologie de travail suivie par SNCF Réseau est de partir d'un champ des possibles très large avec pour seule contrainte de rester à proximité du tracé actuel afin de pouvoir réaliser des communications ferroviaires entre les différentes voies.

Le projet consiste ainsi à insérer une ou deux voies sur un linéaire d'une vingtaine de kilomètres tout en choisissant le tracé qui évitera ou limitera le plus les impacts.

Les deux variantes (rouge et bleue) au nord et au sud du tracé actuel sont présentées aux participants ainsi que la méthode qui a permis d'aboutir à ces 2 propositions. Il s'agit d'un procédé en entonnoir qui a consisté à éliminer les variantes qui n'étaient pas satisfaisantes du point de vue technique et de leur insertion.

Le tracé rouge avait déjà été étudié avant le débat public de 2019 pour démontrer que le projet de mise à 4 voies Saint Fons - Grenay était un projet techniquement réalisable.

Le tracé bleu a par la suite été pensé comme une alternative en matière d'insertion du projet dans son contexte territorial.

A travers cette concertation, SNCF Réseau souhaite recueillir des contributions des participants sur les points forts, points faibles et points d'attention des variantes afin de compléter son analyse multicritères pour retenir un tracé et poursuivre les études dans une logique d'évitement, de réduction puis de compensation des impacts.

Suite à cette présentation, SNCF Réseau commente une vidéo représentant un survol aérien des deux tracés proposés à la concertation publique.

## 4- TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Les participants formulent leurs remarques, questionnements et contributions sur le projet et les enjeux de la concertation :

- Un participant :
  - Demande si le projet sera réellement réalisé un jour ;
  - Explique que lors de la création de la LGV Lyon-Valence, une voie additionnelle avait été demandée par la Région et que des plateformes ont été réalisées, ce qui a conduit à une perte de surfaces agricoles pour la commune de Grenay ;
  - Demande pourquoi ne pas réutiliser ces emprises pour le projet ?
  - Ajoute qu'il comprend la nécessité de différencier les flux pour augmenter le nombre de train mais qu'il regrette le gaspillage des terres agricoles lié aux plateformes réalisées suite à la création de la LGV ;
  - Demande pourquoi tous les projets (CFAL, mise à 4 voies St-Fons - Grenay) ne sont pas traités en même temps car le fait de les réaliser les uns après les autres laisse planer le risque que de nouvelles contraintes soient ajoutées dans le futur, impactant les capacités de développement du territoire ;
  - Rappelle que l'agriculture est une activité économique qui nécessite une vision à long terme, et que les contraintes qui pèsent depuis de nombreuses années sur le foncier en lien avec les projets pressentis sur le territoire sont très impactantes, même si le projet n'est pas encore décidé ;
  - Précise que cette situation obère les projections des agriculteurs sur le foncier et entravent les possibilités de restructuration du parcellaire ;
  - Indique que le projet pourrait impacter les dessertes des exploitations agricoles riveraines avec des conséquences potentielles très fortes ;
  - Précise que la Région devrait contribuer à réparer ce qu'elle a prélevé aux agriculteurs avec le projet SATORAIL.
  
- Un autre participant :
  - Indique que les travaux ferroviaires réalisés il y a 20 ans sur le territoire de Grenay ont été très impactants et irréversibles compte-tenu de leurs emprises ;
  - Précise que 4 hectares sont cultivés avec des baux précaires par différents agriculteurs ;
  - Indique qu'il semble que SNCF ait l'intention de les récupérer pour ses projets ;
  - Précise que :

- Les agriculteurs craignent que ces terres qui leur ont été données en culture au titre de compensation soient reprises pour être données à d'autres agriculteurs en tant que compensation de projets nouveaux ;
  - La SNCF aurait également tenté de vendre les terrains agricoles de compensation en tant que terrains constructibles ;
  - La décarbonisation des mobilités apparaît comme un prétexte car cette voie ne servira qu'au fret : si c'était pour le TER, les ponts et tunnels qui sont déjà réalisés sur la base du terrain de cross seraient réutilisés préférentiellement ce qui n'est pas le cas avec le projet présenté.
- SNCF Réseau :
  - Entend les attentes concernant le foncier et le besoin de visibilité ;
  - Rappelle que l'étape en cours se situe très en amont des étapes d'élaboration du projet, qui va être progressivement affiné ;
  - Indique que SNCF intègre que l'impact foncier est un aspect majeur pour les agriculteurs, les études à venir devant permettre de rechercher des optimisations ;
  - Rappelle que l'objectif du projet est de construire des voies dédiées trains rapides / trains lents pour pouvoir faire passer globalement plus de trains.
- Un participant :
  - Indique que la suppression des passages à niveau va impacter les agriculteurs pendant 10 ou 15 ans ;
  - Ajoute que la coopérative OXYANE rencontre des difficultés pour utiliser le fret ferroviaire par manque de rapidité et de capacité.
- SNCF Réseau :
  - Précise qu'un passage à niveau a déjà été supprimé au niveau de Saint-Pierre de Chandieu par la création de la D147 et qu'il en reste aujourd'hui 4 ;
  - Indique qu'à terme, et au plus tard à l'horizon de la mise à 4 voies, il faudra supprimer les passages à niveau pour respecter les normes de sécurité et d'exploitation, avec des rétablissements des communications envisagés par pont ou souterrain ;
  - Précise que le projet de mise à 4 voies et la suppression des passages à niveau (déjà engagée par ailleurs pour des raisons de sécurité) sont des projets indépendants qui seront étudiés en cohérence.
- Un participant :
  - Indique que lors des travaux envisagés, il sera important de prendre en considération l'existence d'un ouvrage (canalisation) d'irrigation qui traverse la voie ferrée afin qu'il puisse être en service au printemps et que les agriculteurs puissent irriguer leurs terres entre avril et octobre l'année où les travaux seront réalisés (à défaut, cela conduirait à une perte totale des récoltes) ;
  - Précise également :
    - L'importance de prendre contact avec l'ASA Plaine de Lyon Dauphiné ;
    - La difficulté à faire passer les trains sur une infrastructure construite au-dessus de la canalisation d'irrigation ;
    - L'engagement d'accorder un droit de passage tous les trois ans à la SNCF par l'ASA mais que ce dernier pourrait faire l'objet d'une remise en question pour l'avenir si le projet se réalisait ;
    - L'importance des contraintes subies par les agriculteurs en raison du nombre très important de lignes électriques et de pipelines sur le territoire.
- SNCF Réseau :
  - Indique que ces informations lui sont précieuses pour l'élaboration du projet ;

- Concernant le volet agricole, précise qu'elle travaille avec les chambres agricoles du Rhône et de l'Isère afin d'établir un état des lieux des parcelles agricoles et un diagnostic sur les irrigations.
- Joël DUBOS, Vice-Président de la FNAUT :
  - Exprime qu'il est important d'améliorer et de développer les mobilités : passer de l'étoile à la toile pour bien desservir l'agglomération lyonnaise ;
  - Signale que le pourcentage du fret est indiqué à 15% sur la diapositive alors qu'il est de 10% dans la documentation ;
  - Demande si une carte présentation des niveaux de circulation actuels sur le nœud ferroviaire peut être communiquée par SNCF Réseau (en intégrant toutes les circulations et tous les flux) ;
  - Demande si le coût annoncé du projet comprend le raccordement de Saint Fons ;
  - Considère que la réalisation de l'enquête publique en 2025 arrive tard, alors que le projet de mise à 4 voies avait déjà été évoquée en 2010.
- SNCF Réseau :
  - Précise que le coût comprend le raccordement de St Fons ;
  - Répond que l'actualisation de la carte des circulations diffusée lors du débat public de 2019 est envisageable mais il n'y a pas eu d'évolution significative depuis 2019 car la capacité en heure de pointe est saturée, ce qui bloque le développement du trafic ferroviaire ;
  - Précise qu'aujourd'hui, sur la ligne, il y a en moyenne 200 circulations par jour dont 65% de TER, 25% de TGV et 10% de fret et que l'ambition est de multiplier par deux ces circulations ;
  - Précise également concernant l'ensemble des projets de l'EFL, que :
    - Le conseil d'orientation aux infrastructures (COI) a émis un rapport avec des préconisations de priorisation des grands projets au gouvernement ;
    - La préfète de Région devrait recevoir une lettre de mission du gouvernement pour organiser un « tour de table » de financement des différents projets en lien avec les collectivités.
- Un participant :
  - Exprime que, comme pour les projets ferroviaires, le temps long est une dimension importante pour le monde et les activités agricoles ;
  - Précise qu'actuellement certaines coopératives conduisent des projets avec les agriculteurs pour le stockage carbone ;
  - Signale que les agriculteurs locaux sont dans une forme d'incertitude depuis 20 ans quant au devenir de leurs terres et de leurs exploitations, en lien avec les projets de CFAL et du Lyon-Turin :
    - Les agriculteurs n'arrivent pas à se projeter car ils ne savent pas ce que vont devenir leurs terres et leurs exploitations ;
    - Ils ne savent pas s'ils peuvent planter des cultures pérennes et être indemnisés quand même ;
    - Aujourd'hui, le développement de l'agriculture est bloqué ;
  - Indique qu'il est important pour les agriculteurs de connaître ce qui est prévu, compte-tenu du préjudice qu'ils subissent en lien avec l'existence d'un projet ferroviaire qui les empêche de valoriser leurs terres comme ils le souhaiteraient :
    - Comment mettre en place ce type de compensation de façon anticipée par rapport au préjudice subi par les agriculteurs alors même que le projet n'est pas décidé ?
    - Comment aider ceux qui vont être pénalisés par le projet d'infrastructure, avant même sa réalisation ?
  - Rappelle que la diminution des surfaces nourricières est un problème très grave ;

- Pense que le projet va mettre beaucoup d'années à se réaliser et que pendant ce temps tout le territoire agricole sera gelé sur un très grand périmètre :
  - Comment un agriculteur de 50 ans peut-il valoriser ses terres alors que la vocation agricole des terres territoire est hypothéquée par l'existence d'un projet ?
  - Comment peut-il les vendre ?
  - Comment peut-il transmettre son entreprise agricole ?
- Demande que la question de la compensation soit abordée au plus tôt, dès le début du projet ;
- Pense que quel que soit le tracé retenu (rouge ou bleu), cette situation va ruiner des agriculteurs, des coopératives car, eu égard aux incertitudes pour les terres dans le futur, les banques ne seront pas en confiance et ne prêteront plus aux exploitants et entreprises agricoles.
- SNCF Réseau :
  - Précise que les préoccupations environnementales sont de plus en plus présentes dans les démarches d'enquête publique ;
  - Indique que la concertation vise à permettre d'éviter, réduire et compenser les incidences du projet en choisissant un tracé de moindre impact ;
  - Prend note des remarques et de la demande d'anticipation des compensations pour donner de la visibilité aux agriculteurs ;
  - Précise que la compensation ne fait toutefois pas encore partie des études actuelles et sera traitée dans la phase ultérieure.
- L'Association Lyon Métro et Transports :
  - Milite pour la création d'un RER à la lyonnaise ;
  - Est favorable à ce projet qu'elle considère comme un levier qui permettrait de créer des services avec une fréquence importante ;
  - Ne pense pas que le fret va augmenter.

Stéphane SAINT-PIERRE (Nicaya Conseil) confirme que toutes les contributions ont été relevées et qu'elles seront analysées par SNCF Réseau. Il invite les participants à donner leur avis concernant les deux variantes proposées en passant à l'atelier de travail.

# 5- ATELIER DE TRAVAIL : POINTS FORTS, POINTS FAIBLES ET POINTS D'ATTENTION DE CHACUNE DES VARIANTES PROPOSEES

Durant cette séquence, les participants ont analysé collectivement variantes rouge et bleue dans la section concernant le territoire de la commune de Grenay.

Ces contributions portent respectivement sur chacune des 2 variantes et pour certaines sont communes aux deux variantes.

## Contributions concernant la variante rouge :

- Habitations au début du tracé très impactées : relocalisation envisagée ? (feuille 1) ;
- Présence d'une zone humide : passage en souterrain impossible à cet endroit ;
- Travailler à une optimisation de la variante rouge pour limiter les impacts → secteur du raccordement au CFAL nord ;
- Variante rouge moins impactante que la bleue sur les terres agricoles de Grenay ;
- Présence de pistes motocross homologuées qui vont être impactées par le projet.

## Contributions concernant la variante bleue :

- La variante bleue présente plus d'impacts agricoles sur Grenay mais a moins d'impacts sur Saint-Pierre de Chandieu ;
- Y-a-t-il une possibilité de sous-découper le secteur pour envisager un tracé moins impactant ?
- Le tracé bleu porte plus sur la couronne que le tracé rouge ;
- L'ancienne gare et la maison du garde barrière sont habitées : leurs habitants seront-ils relogés ?
- La variante bleu apparaît plus impactante pour la RD53A ;
- Des canaux d'irrigation sont impactés par la variante bleue.

## Contributions communes aux 2 variantes :

- Coopérative Oxyane :
  - Fort impact de la suppression du passage à niveau ;
  - Besoin plus important de liaisons en saison haute d'activité agricole ;
- Quel devenir pour le foncier SNCF mis à disposition des agriculteurs via des baux précaires au titre des anciennes compensations ?
- Le projet impacte peut-être l'une des deux trames verte et/ou bleue : deux corridors écologiques identifiés par SCOT Nord Isère ;

- Quel sera le traitement envisagé contre le bruit des trains qui générera des nuisances sonores supplémentaires pour le village ?
- Forages : ouvrages d'irrigation à prendre en considération → utilisation impérative du 1er avril – 31 octobre (dates 2023) : 14 bars dans des conduites de diamètre 400 ou 600
- Estimation du coût du projet annoncée par SNCF Réseau : le coût de la future gare est-il pris en compte dans cette estimation ?
- Il existe une plateforme déjà créée pour laquelle il ne manque que les rails (zone : feuille 4) : pourquoi ne pas l'utiliser pour le projet ?
- Importance de travailler avec la Chambre de l'agriculture de l'Isère ;
- Quelles seront les conditions de raccordement à la gare de Lyon Saint Exupéry ?
- Importance d'améliorer la représentation du projet : le schéma du livret de concertation laisse à penser que les nouvelles voies sont uniquement le long des voies existantes, or, les emprises liées à l'échangeur ferroviaire sont beaucoup plus importantes.
- Accès à la future halte : qu'est-il prévu en termes de stationnement ?

## 6- SUITES DE LA CONCERTATION ET CLOTURE DE L'ATELIER

SNCF Réseau remercie les participants et les invite à participer aux permanences se déroulant à Grenay, le cas échéant aux ateliers programmés dans les autres communes ainsi qu'à la réunion de clôture de la concertation qui se tiendra le 1<sup>er</sup> juin 2023 à St-Priest.

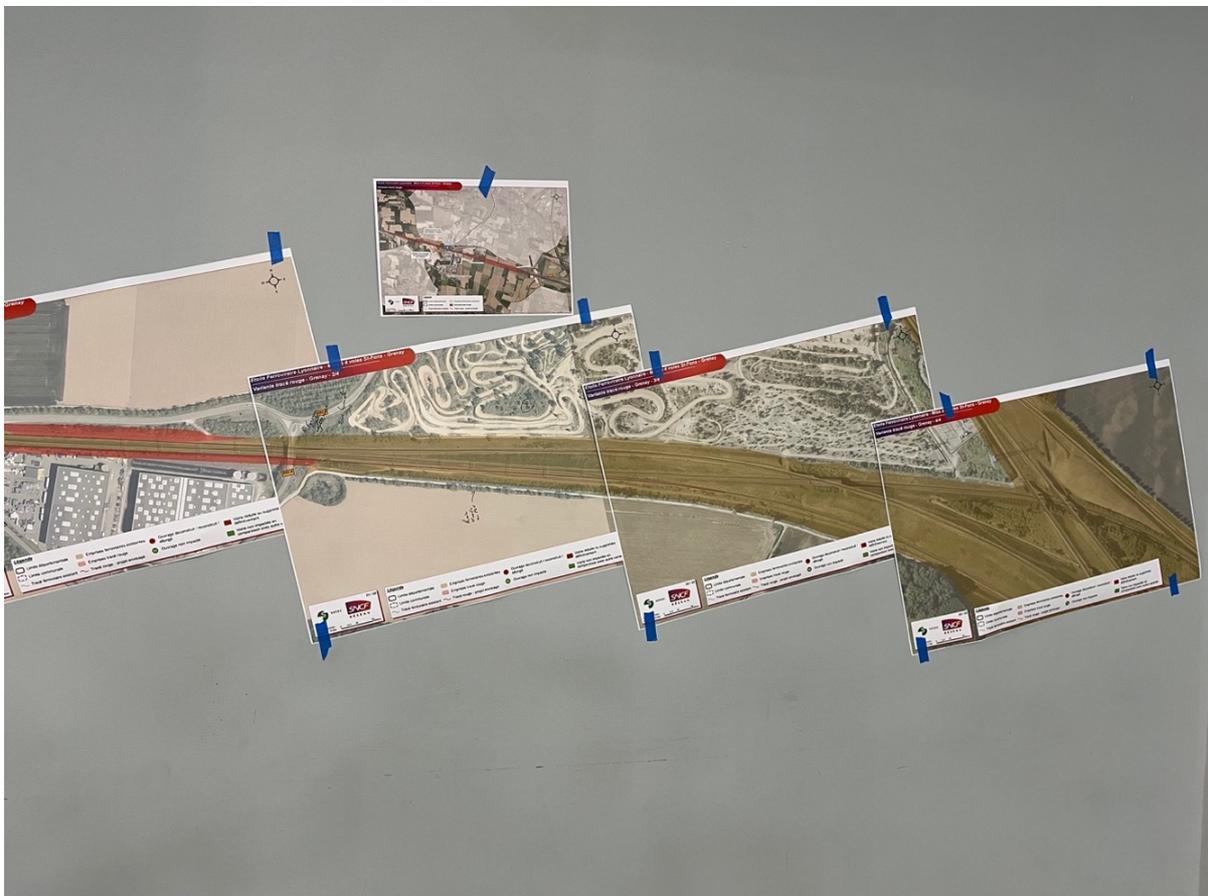
## 7- LISTE DES PARTICIPANTS AYANT SIGNÉ LA FEUILLE D'EMARGEMENT

Nom Prénom	Organisme - Institution
BORELLA Jean-François	SNCF Réseau
ULRICH-MICHEL Catherine	SNCF Réseau
CAUQUIL Alain	Maire de Grenay
PETIT David	Oxyane
FASSINOT Christine	Mairie de Grenay
GONET Matthieu	
BADIN Pierre	
DUBOS Joël	
PRUDHOMME Jean-Paul	
TRABON Annick	
VIAL Martial	Coopérative Dauphinoise
VIAL Anthony	Coopérative Dauphinoise
STRASSARINO Nicolas	
LYOBARD Roger	
MONTAGNON Bruno	Exploitation et EARL de pressoir
PRUDHOMME Florence	
SAINT-PIERRE Stéphane	Nicaya Conseil – AMO Concertation SNCF Réseau
WILLIAMSON Jennifer	Nicaya Conseil – AMO Concertation SNCF Réseau
SAINT-PIERRE Justine	Nicaya Conseil – AMO Concertation SNCF Réseau

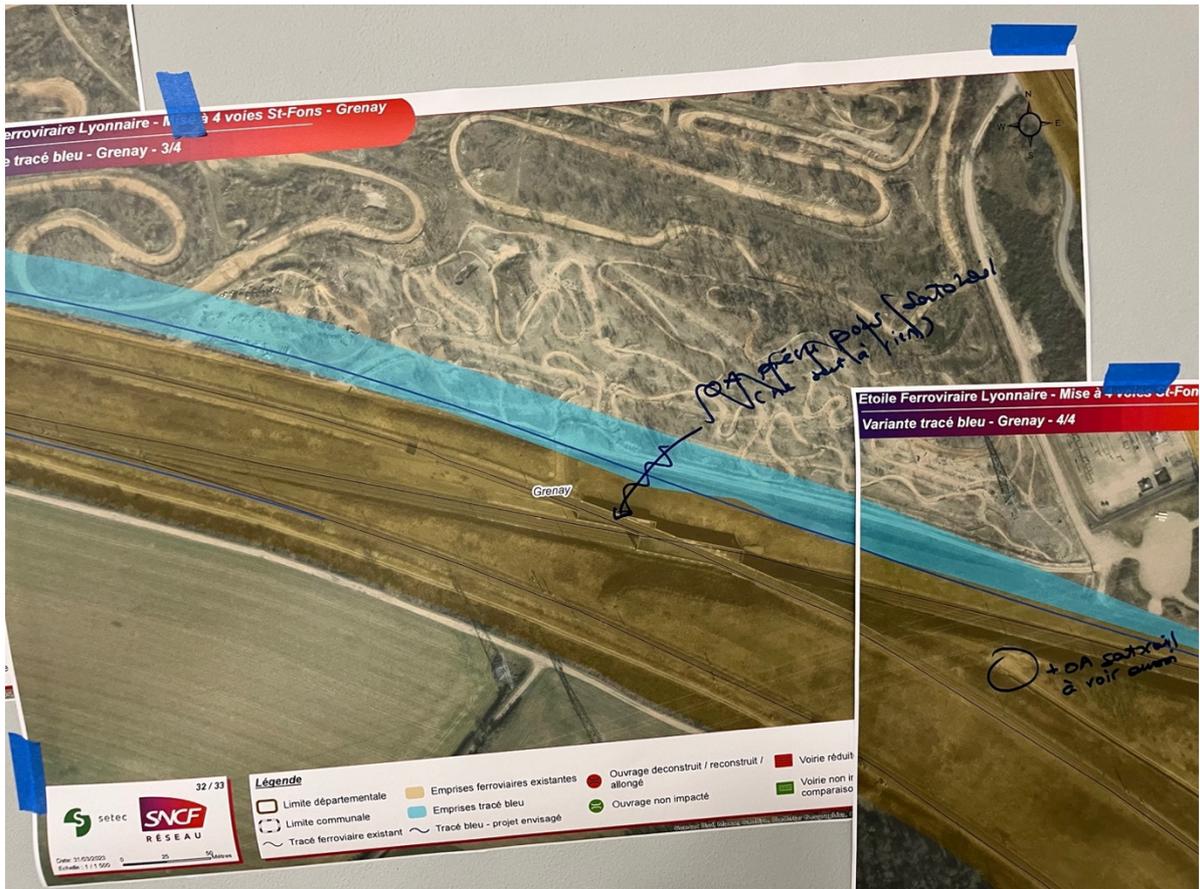
# 8- ANNEXES

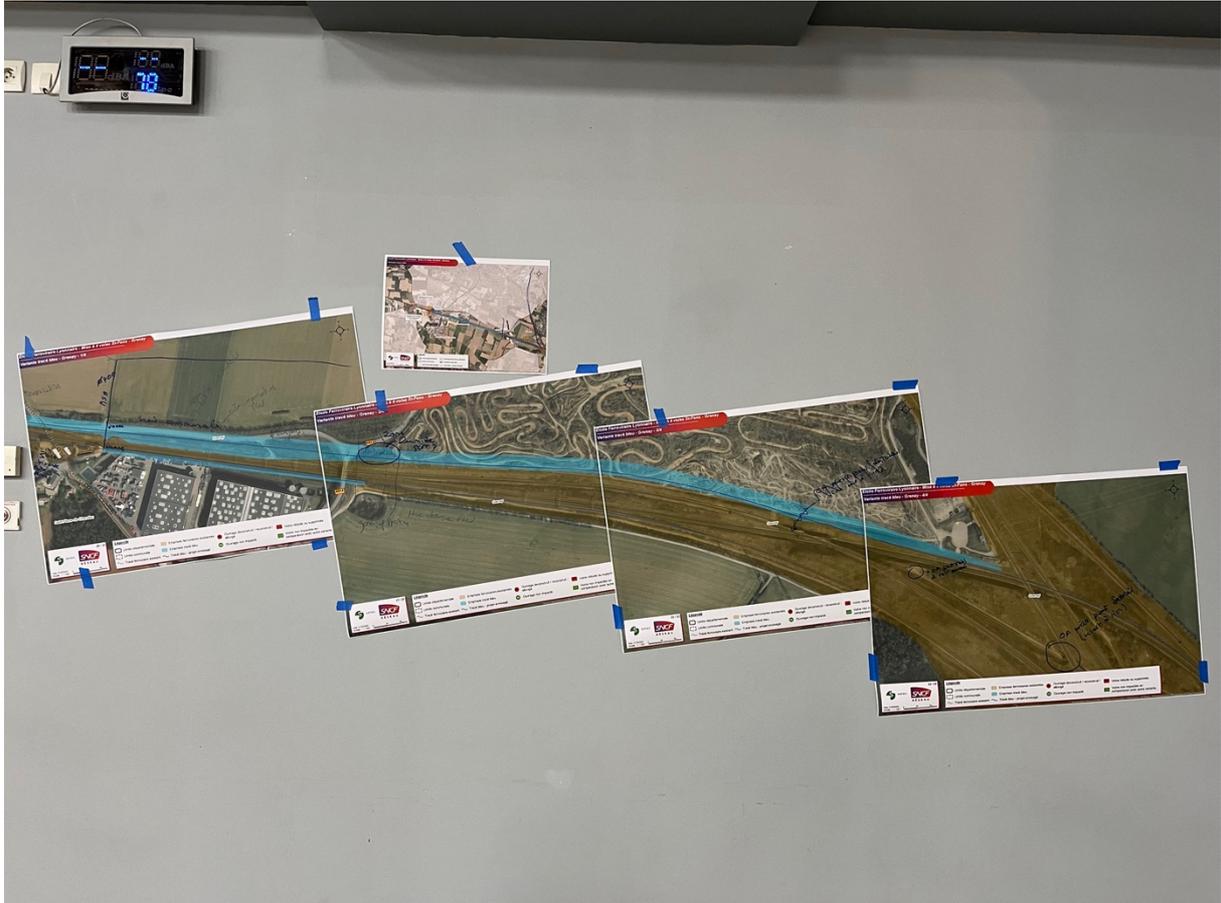
Annotations réalisées par les participants sur le tracé rouge :











**SNCF Réseau**  
Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes  
78 rue de la Villette  
69425 Lyon Cedex 03

