

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

# CONCERTATION PUBLIQUE DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023

## RÉUNION PUBLIQUE DE CLOTURE DU 1<sup>ER</sup> JUIN 2023

### COMPTE-RENDU

VERSION DU 09/06/2023


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

**MÉTROPOLE**  
GRAND LYON

**SNCF**  
RÉSEAU

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

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



## DATE ET LIEU

01/06/2023	Saint-Priest
------------	--------------

**NOMBRE DE PARTICIPANTS :** personnes

## INTERVENANTS

Béatrice LELOUP	SNCF Réseau - Directrice territoriale pour la région Auvergne-Rhône-Alpes
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'étoile ferroviaire lyonnaise
Jean-Claude RUYSSCHAERT	CNDP – Garant de la concertation
Barbara SERRANO	CNDP – Garante de la concertation

58 personnes ont participé à la réunion publique de clôture le 1<sup>er</sup> juin 2023 à Saint-Priest, organisée par SNCF Réseau et animée par le cabinet Nicaya Conseil, qui s'est déroulée comme suit :

- Mot d'accueil par Monsieur GASCON, maire de Saint-Priest
- Présentation des intervenants et des consignes de la réunion
- Partage du contexte et des objectifs du projet par Béatrice LELOUP, directrice territoriale Auvergne-Rhône-Alpes pour SNCF Réseau
  - Diffusion d'une vidéo de présentation du projet par les trois partenaires : la Métropole de Lyon, la Région et l'État
- Intervention des garants de la Commission Nationale du Débat Public
- Présentation des variantes de tracé proposées à la concertation
- Présentation du dispositif d'information du public mis en œuvre par SNCF Réseau
- Présentation des retours de la concertation et des premiers enseignements de SNCF Réseau
- Temps d'échange avec les participants
- Présentation des suites de la concertation et clôture de la réunion

*NB : Un certain nombre de personnes ont choisi de rester à l'extérieur de la salle, malgré l'invitation faite par M. Gilles GASCON et M. Jean-Claude RUYSSCHAERT, garant de la Commission Nationale du Débat Public, de venir s'exprimer dans le cadre de la réunion afin que leurs avis puissent figurer au compte-rendu et au bilan de concertation.*

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

# 1- PROPOS INTRODUCTIFS

Monsieur GASCON, maire de Saint-Priest, accueille les participants et introduit la réunion de clôture :

- Remercie Monsieur le maire de Mions, les garants de la concertation, les représentants SNCF Réseau, les associations Non au shunt, FRACTURE et APACHE pour leur présence ;
- Remercie SNCF Réseau pour cette séance de partage des premiers résultats de la concertation qui donne la possibilité à chaque participant de s'exprimer ;
- Rappelle sa position concernant le projet :
  - Favorable à la mise à 4 voies pour contribuer à l'amélioration du transport des voyageurs et à la construction d'un RER à la lyonnaise ;
  - Opposé à la circulation du fret en transit à l'intérieur des communes de la métropole de Lyon ;
  - Conditionne la réalisation de la mise à 4 voies St-Fons – Grenay à la réalisation du CFAL Sud le long de la ligne LGV ;
- Souhaite que les résultats de la concertation permettent d'envisager l'avenir plus sereinement.

Stéphane Saint-Pierre (Nicaya conseil) introduit la réunion et présente les règles de conduite proposées à tous les participants.

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

Béatrice LELOUP (SNCF Réseau) remercie les élus, les associations et le public d'être présents pour cette séance de clôture de la concertation qui s'est déroulée du 24 avril au 4 juin. L'objectif de la réunion est de faire un point sur les contributions exprimées lors de la concertation et les premiers enseignements pour SNCF Réseau.

Béatrice LELOUP présente le contexte et les objectifs du projet :

- 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- INTERVENTION DES GARANTS DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC

Mme Barbara SERRANO et M. Jean-Claude RUYSSCHAERT présentent le rôle de la Commission Nationale du Débat Public et des garants de la concertation.

La CNDP est une autorité indépendante défendant le droit du public à être informé et à participer sur les projets ayant un impact sur l'environnement et le cadre de vie des citoyens.

Elle est une instance neutre et n'émet pas d'avis sur les projets.

Les garants ont suivi avec attention le déroulement de la concertation. Ils rédigeront un rapport indépendant à l'automne.

## 4- 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.

Cette circulation est vite saturée ce qui explique l'importance de construire une ou deux voies supplémentaires. Ces dernières visent à permettre de doubler la capacité de cette ligne en faisant circuler les trains rapides sur des voies différentes des trains lents.

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. Cette estimation va être actualisée dans le cadre des études en cours.

SNCF Réseau a étudié les variantes envisageables en cherchant à éviter au maximum les impacts sur l'environnement.

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 (procédé en entonnoir qui a consisté à éliminer les variantes qui n'étaient pas les plus optimales du point de vue technique et de leur insertion).

Une solution souterraine a été étudiée mais elle apporte des impacts supérieurs aux variantes proposées.

A travers cette concertation, SNCF Réseau a souhaité recueillir les contributions des participants sur les points forts, points faibles et points d'attention des variantes afin de compléter son analyse multicritères pour retenir au terme de la concertation un tracé préférentiel 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.

Une précision est apportée concernant le raccordement de St-Fons qui fait l'objet d'une étude qui se mène en parallèle de la mise à 4 voies St Fons Grenay. Ce projet pourra être proposé à la concertation en fonction des résultats de ces études.

## 5- PRESENTATION DU DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC

L'information du public sur cette concertation a été réalisée grâce à divers moyens de diffusion :

- Des communiqués de presse ;
- Des annonces presse ;
- Les réseaux sociaux : Twitter, LinkedIn, Facebook et Instagram ;
- Des flyers ;
- Des courriers et emails envoyés aux parties prenantes (rencontrées au préalable) ;
- Des kits d'information distribués en mairie ;

- Le site web du projet.

Suite à la réunion d'ouverture du 26 avril, 5 ateliers ont été animés dans les communes suivantes : Grenay, Vénissieux, Saint Pierre de Chandieu, Mions et Saint Priest ainsi que deux permanences dans chacune des communes [NB : à Mions, l'atelier a été écourté suite au départ de la plupart des participants]. A travers ces ateliers et permanences, SNCF Réseau a noté un besoin d'expression et d'information très fort venant des participants. SNCF Réseau remercie les participants pour la richesse de leurs échanges.

Tout au long de la concertation, SNCF Réseau a proposé aux participants de déposer des avis sur le site internet ou bien dans les registres présents en mairies ou lors des ateliers et permanences organisés.

## 6- PRESENTATION DES RETOURS ET DES 1<sup>ERS</sup> ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Catherine ULRICH-MICHEL et Jean-François BORELLA présentent les différentes contributions recueillies tout au long de la concertation de manière globale puis relatives à chacun des territoires (cf. support de présentation).

## 7- TEMPS D'ECHANGE AVEC LES PARTICIPANTS

Les participants formulent différentes remarques, questions et contributions sur le projet et les retours et 1<sup>ers</sup> enseignements de la concertation :

- Gilles GRANDVAL, membre de l'association Non au Shunt et conseiller municipal à Saint Priest :
  - Indique que la synthèse présentée par SNCF Réseau correspond bien à ce qui a été dit à l'atelier de Saint-Priest ;
  - Réaffirme le rejet du transit de fret et la nécessaire coordination avec le CFAL Sud le long de la LGV ;
  - Ajoute que ces éléments remettent en question de manière significative le projet tel qu'il est présenté et l'importance à coordonner les différents projets ;
  - Demande à SNCF Réseau comment elle envisage de procéder à partir de maintenant : envisage-t-elle de revoir l'ensemble du projet, de réfléchir et de repenser sa coordination, ou bien de continuer comme prévu ?
- Béatrice LELOUP, SNCF Réseau :
  - Remercie le participant pour sa question ;
  - Indique que les interrogations concernant le CFAL Sud ont bien été notées SNCF Réseau et par les garants ;

- Précise que le CFAL Sud est toujours inscrit dans les perspectives formulées par le Comité d'orientation des infrastructures et qu'il n'est pas mis de côté et doit faire l'objet d'une prise de position par le gouvernement ;
  - Indique que la crainte que la mise à 4 voies se substitue au CFAL n'est pas avérée mais qu'il était important que les participants aient pu l'exprimer afin que SNCF Réseau identifie cette position et la partage avec les partenaires ;
  - Précise concernant les suites de la concertation qu'une proposition plus précise sur le choix du tracé sera faite en prenant en compte les avantages et inconvénients qui ont été exprimés et qui viennent compléter les premières analyses de SNCF Réseau ;
  - Précise que les retours effectués vont permettre à SNCF Réseau de poursuivre ses études et que SNCF Réseau n'envisage pas d'arrêter les études sur le projet de mise à 4 voies ;
  - Indique que la demande de mise en cohérence du projet de mise à 4 voies avec les autres grands projets du territoire sera également partagée avec les partenaires.
- Un participant :
    - Partage son opposition au passage du fret de transit dans l'agglomération urbaine.
- Béatrice LELOUP, SNCF Réseau :
    - Souligne l'importance du développement du fret ferroviaire qui permet une réduction du transport des marchandises par poids-lourds ;
    - Indique sur les enjeux d'insertion et d'atténuation des incidences du projet de mise à 4 voies seront pris en considération par SNCF Réseau, afin de minimiser les impacts en termes de bruit et de vibrations ;
    - Indique les études à venir permettront d'éclairer les enjeux d'insertion du projet et que leurs résultats seront partagés avec le public par la suite.
- Jean François BORELLA, SNCF Réseau :
    - Rappelle l'utilité de la mise à 4 voies : permettre à un train rapide de doubler un train lent ;
    - Souligne que le RER à la lyonnaise est un invariant essentiel et que les 4 voies sont indispensables pour améliorer les transports du quotidien.
- Gilles RENEVIER, président de la Fédération FRACTURE, représentant 10 associations sur 28 communes :
    - Fait part de sa légitimité à s'exprimer et précise que les opinions de sa fédération sont souvent justes ;
    - Exprime son désaccord quant à l'honnêteté de la concertation et reproche à la SNCF de parler d'une petite augmentation de 40 trains, estimant ce chiffre erroné ;
    - Évoque le CFAL et l'élargissement de l'A46 sud et accuse la SNCF de ne pas réellement prendre en compte les remarques formulées ;
    - Affirme ne plus faire confiance à la SNCF et autres partenaires, faisant référence à la décision passer à 2x3 voies sur l'A46 malgré les avis négatifs exprimés ;
    - Critique également la portée du rôle joué par les garants et invite les participants à manifester leur mécontentement envers les représentants de la SNCF : invitation à siffler les représentants de SNCF Réseau pour leur montrer qu'ils sont hors-jeu.
- Stéphane SAINT-PIERRE, Nicaya Conseil :
    - Rappelle que l'expression des points de vue sur le contenu du projet est légitime ;
    - Demande aux intervenants de bien vouloir respecter les personnes présentes et de ne pas s'en prendre à elle ;

- Indique qu'il considère que cette limite a été dépassée et invite les participants à ne pas recommencer et rester bienveillants.
- Gérard LAROZE, Président d'APACHE :
  - Souhaite revenir sur un point qu'il estime avoir été oublié ;
  - Indique qu'il considère que cette concertation se résume à un choix entre le rouge et le bleu -Fons, avec tout un trafic induit qui passera ensuite sur la ligne entre St-Fons et Givors ;
  - Souligne que les membres de « Fer autrement » ne sont pas rentrés dans la salle car ils ne font pas partie de la concertation et qu'il n'y a pas eu d'atelier pour eux ;
  - Ajoute que Sibelin n'est jamais évoqué alors qu'il y a tous les jours des accidents, plus au moins graves ;
  - Demande, dans la mesure où SNCF arrive à entendre les contributions et que le CFAL Sud soit fait le long de la ligne LGV, dans quelle mesure la 4 voies est nécessaire car les trains lents pourraient s'arrêter en gare le temps que les trains rapides passent ;
  - Considère ainsi, que le problème n'est qu'un problème de synchronisation et qu'il serait ainsi possible d'économiser de l'argent en ne le réalisant pas.
- Jean François BORELLA, SNCF Réseau :
  - Rappelle que l'objet de la concertation est de définir là où les voies peuvent être insérées. Ce choix est élaboré à partir d'un partage des résultats des études qui ont été réalisées et en échangeant avec les acteurs territoriaux ;
  - Précise que les communes qui sont plus au sud ou plus au nord ne sont pas concernées par ce choix d'implantation de futures voies ;
  - Rappelle qu'il y aura une étude d'impact qui concernera un périmètre plus large et qui engendrera une analyse plus globale des impacts du projet, notamment concernant les niveaux de trafic ferroviaires qui seront connus à cette échéance ;
  - Explique, concernant le programme de l'opération qui consiste à décider s'il faut deux voies supplémentaires tout au long de la ligne ou bien si on peut mettre un évitement au niveau des gares, que :
    - Pour accélérer et ralentir, les trains ont besoin de temps et que l'espacement minimum nécessaire entre deux trains est de l'ordre de 2min30 ;
    - De ce fait, un train ralentissant pour entrer en gare impacterait tous ceux qui le suivent.
- Catherine ULRICH-MICHEL, SNCF Réseau :
  - Rappelle l'objectif cible du projet est de contribuer à desservir au quart d'heure les gares périurbaines ;
  - Précise que cet objectif pour les voyageurs ne peut pas être atteint sans la mise à 4 voies de la section St-Fons - Grenay.
- Béatrice LELOUP, SNCF Réseau :
  - Ajoute que la question de la sécurité du site de Sibelin fait l'objet d'une grande attention de tous les acteurs, dont SNCF, sous l'égide du préfet ;
  - Indique qu'en cas d'incident, la SNCF est mobilisée avec tous les autres partenaires, au service de la sécurité de tous.
- Jean François BORELLA, SNCF Réseau :
  - Complète l'intervention en indiquant que les potentiels effets du projet sur l'activité du site de Sibelin feront partie de l'étude d'impact.



- Salomé AHERFI, membre du cabinet de conseil Arcturus groupe :
  - Remercie SNCF pour l'organisation de la concertation ;
  - Questionne la précision des études de fret mentionnées au début de la présentation ;
  - Souhaite revenir sur les modalités des études de fret, leurs objectifs, les dates de résultats attendus.
  
- Jean François BORELLA, SNCF Réseau :
  - Indique que l'étude d'exploitation qui est engagée permettra de caractériser le nombre de trains pouvant circuler au regard de l'infrastructure créée et ses performances ;
  - Partage l'importance de mener ce travail pour assembler ces hypothèses et que des études sont en cours dans un contexte où différentes d'hypothèses ne sont pas encore stabilisées ;
  - Précise que les résultats de cette étude devraient être disponibles en fin d'année ;
  - Explique que l'étude d'impact est normalisée et que le document sera mis à disposition du public dans le cadre de l'enquête publique à l'horizon 2025.
  
- Paul COSTE, président du collectif d'association du sud est lyonnais :
  - Rappelle que lors du premier débat sur le CFAL, il était prévu un doublement du fret en 2020 et un triplement en 2030 et que ce dernier a été divisé par deux entre temps ;
  - Indique que l'augmentation du fret est une bonne chose car cela voudra dire que les associations auront gagné et cela serait formidable ;
  - Affirme l'importance de sortir le fret de la Part Dieu grâce au CFAL Sud (même si ce dernier passe devant chez lui) ;
  - Indique qu'il vaut mieux que le fret transite sur le territoire que part Part Dieu ;
  - Souhaite cependant qu'il passe plus loin du territoire ;
  - Demande si l'étude en cours dans la zone de captage vers Saint-Pierre de Chandieu sera intégrée à celles de la SNCF.
  
- Catherine ULRICH-MICHEL, SNCF Réseau :
  - Indique que le sujet du captage des 4 chênes représente un enjeu important pour le projet et que SNCF Réseau est très attentif à l'enjeu hydrologique de cette zone. Cette dernière a été repérée et les interdictions et obligations la concernant vont bien être approfondies par SNCF Réseau pour la suite des études ;
  - Indique que le sujet va être travaillé avec les autorités compétentes ;
  - Rajoute que l'enjeu est de ne pas augmenter les risques et de respecter les normes ;
  - Rappelle que SNCF Réseau a pleinement conscience de l'attention toute particulière à donner à la ressource en eau.
  
- Marc REA, co-président du conseil de quartier de Vénissieux, habitant de Saint-Priest, secrétaire de Non au shunt, ancien président de FRACTURE :
  - Souhaite rappeler l'historique du projet :
    - En 2001 la rencontre avec le préfet avait donné une très forte impulsion pour sortir le fret de la métropole, non pas seulement de la Part Dieu
    - Aujourd'hui, le tracé de la mise à 4 voies est au sein de la métropole
  - Se questionne sur la démarche à suivre ;
  - Est favorable au développement du transport de fret ferroviaire mais hors agglomération ;
  - Indique que plus de 100 000 habitants sont concernés par le projet uniquement en considérant le captage des 4 chênes qui alimente tout l'Est lyonnais ;

- Pense que le passage des voies ferrées est trop proche de la zone de captage et que le détour de 10m envisagé ne suffira pas car le puits de captage à un cône de pompage de plus d'un kilomètre ;
  - Précise que la réalisation du CFAL Sud doit impérativement démarrer avant la fin des travaux de la mise à 4 voies, ce qui n'est pas le cas dans le planning annoncé par le COI : il démarre un an après la fin des travaux de mise à 4 voies ;
  - S'inquiète de la volonté de réalisation du CFAL et s'oppose donc au projet de de mise à 4 voies.
- Alain FAYET, Conseiller de quartier Manissieux :
    - Partage les arguments de Marc REA ;
    - Pense que le CFAL Sud ne verra jamais le jour car il a travaillé au sein de bureaux d'études et n'a jamais vu le CFAL Sud être mentionné sur les plans de la SNCF alors que le minimum aurait été d'envisager un tracé provisoire.
- Jean François BORELLA, SNCF Réseau :
    - Rappelle que le tracé du CFAL Nord est déclaré d'utilité publique avec un tracé qui est officiellement défini ;
    - Indique que sur la partie sud, il n'y a pas eu de déclaration d'utilité publique ;
    - Partage que le CFAL Sud est bien indiqué dans la carte présentée par SNCF Réseau sans localisation précise et qu'il fait bien partie du listing des projets sur lesquels le COI a proposé des horizons de réalisation au gouvernement.
- Joël Dubos, vice-président de la FNAUT Auvergne - Rhône-Alpes :
    - Rappelle sa participation depuis le début des années 2000 aux concertations et aux débats publics sur les infrastructures routières et ferroviaires de cette agglomération ;
    - Indique avoir vu évoluer le projet du CFAL : en 2003 le cahier des charges de SNCF prévoyait déjà l'éventualité du passage à 4 voies de la ligne St Fons Grenay et évidemment le passage du fret par cette ligne ;
    - Rejoint les personnes qui craignent que le passage à 4 voies se substitue à la réalisation du CFAL Sud et c'est ce qu'il s'efforce de dire depuis 2010 en participant aux ateliers ;
    - Demande des précisions sur les dates de réalisation du CFAL Nord et Sud et les accès au Lyon Turin et demande que les dates de réalisation soient concomitantes ;
    - Indique que le nouveau calendrier présenté prouve que la concertation sert à quelque chose puisque les dates de réalisation qui ont été présentées sont un peu plus en avance que celles annoncées au départ (2035) ;
    - Précise qu'il souhaiterait tout de même que le projet se réalise pour 2028, que le CFAL Nord soit fait en même temps car celui-ci est déjà déclaré d'utilité publique et qu'une enquête publique soit mise en place concernant le CFAL Sud ;
    - Intervient concernant le risque que représenterait le passage à 4 voies pour le passage du fret :
      - Dans la présentation, la réalisation du CFAL Nord entre Lagnieu et St Pierre de Chandieu est annoncée : cela correspond selon lui à une boucle qui été déjà envisagée dans le dossier du CFAL de 1996 et qui consistait à relier la gare de St Exupéry aux gares de Perrache et Part Dieu en passant par des lignes historiques ;
      - Exprime son incompréhension face à la séparation en deux phases de la réalisation du CFAL Nord ;
      - Souhaite que ce dernier soit réalisé en entier depuis Lemans jusqu'à Saint Pierre de Chandieu ;

- Rappelle qu'en 2008, une concertation s'est tenue sur le projet de CFAL Sud comprenant 7 fuseaux :
    - Un fuseau a été acté par le ministre des transports et une autre concertation a eu lieu en 2015 pour définir les différents tronçons et les options qui étaient favorables ;
    - Indique donc que les débats ont donc eu lieu et que les autorités savent ce qu'il faut faire ;
    - Pense qu'il y a un manque de décisions prises au niveau de l'Etat et du gouvernement ;
    - Indique toutefois que ce n'est pas surprenant lorsqu'on observe que depuis 2000 il y a eu 12 ministres ou secrétaires d'état au transport, 9 préfets de région et que Madame LELOUP est la 7<sup>ème</sup> directrice de réseau ferret de France sur ces projets ;
  - Pense qu'il y a eu une importante perte d'information sur la durée ;
  - Indique que cette concertation a permis de mettre à jour les projets même si une étude sur le passage à 4 voies St Fons Grenay avait déjà été réalisée en 2015 ;
  - Ne comprend pas pourquoi autant de temps a été perdu ;
  - Est favorable, avec la FNAUT, au passage à 4 voies pour permettre le développement des TER au quart d'heure ;
  - Indique qu'il faudra régler le problème de la liaison St Fons - Grenay - Chambéry qui ne comporte qu'une voie ;
  - Pense qu'il n'y aura pas autant de fret sur la ligne St Fons - Grenay
  - Pose les questions suivantes :
    - Quel est le mode de transport le plus sécuritaire ?
    - Par où passent les trains qui alimentent l'agglomération lyonnaise aujourd'hui ? : par des lignes existantes et ces dernières sont à proximité de certaines communes
  - Précise que l'alimentation de l'agglomération crée des nuisances ailleurs et donne l'exemple des voitures qui créent des nuisances sur les parcours des automobilistes ;
  - Conclut que le développement du fret ferroviaire ne se fera sans nuisances ;
  - Souhaite qu'un réseau avec le moins d'impact possible soit envisagé ;
  - Considère que la variante bleue est moins impactante que la rouge sur l'environnement et du point de vue humain, cependant elle semble plus impactante sur les circulations et coûtera certainement plus cher ;
  - Indique qu'il appartient à SNCF Réseau d'approfondir cela en fonction de ce qui a été formulé lors de la concertation ;
  - Est d'accord en grande partie avec ce qui a été relevé lors des ateliers.
- Béatrice LELOUP, SNCF Réseau :
    - Remercie la FNAUT pour ce panorama très détaillé sur les grands projets de la région ;
    - Rappelle la nécessité de mobiliser de lourds financements pour les sujets d'articulation et de phasage ;
    - Remercie la FNAUT pour les éléments apportés sur les variantes qui feront partie des prochaines étapes.
  - Jean François BORELLA, SNCF Réseau :
    - Évoque le risque lié aux circulations des trains de marchandises :
      - Les chiffres donnés à la réunion d'ouverture sur ce volet peuvent être trouvés par tout à un chacun sur internet ;
      - Indique qu'en 2022, il y a eu plus de 57 000 accidents routiers et 123 incidents dans le ferroviaire.

- Gérard LAROZE, Président d'APACHE :
  - Questionne SNCF Réseau sur la différence de gravité entre un accident ferroviaire ou un accident routier.
- Jean François BORELLA, SNCF Réseau :
  - Précise qu'il y a eu environ 3 200 / 3 400 morts pour la route et 53 pour le ferroviaire, que les données précises sont disponibles sur internet (site data.gouv.fr)
- Un membre d'APACHE :
  - Ne comprend pas pourquoi la réalisation de la mise à 4 voies se ferait aux normes concernant les trains de fret de 700 m alors qu'elle permettra le passage de future trains européens d'un kilomètre de long, 4 000 tonnes et circulant à 120 km/h ;
  - Accuse SNCF de vouloir faire passer des monstres au sein de l'agglomération ;
  - Exprime son opposition au projet de mise à 4 voies.
- Catherine ULRICH-MICHEL, SNCF Réseau :
  - Confirme l'existence d'une expérimentation pour faire circuler un train d'un kilomètre et demi mais que cela n'est pas du tout d'actualité et encore moins une norme ;
  - Ajoute que le réseau ferré national français ne permet pas la circulation de trains aussi longs et donc que ce type de circulation nécessiterait au préalable de repenser et réaménager la quasi totalité du réseau ferroviaire français.
- Un membre d'APACHE :
  - S'étonne que les données d'entrée de l'étude du projet de mise à 4 voies ne soient pas alignées avec les projets européens notamment concernant des projets de cette ampleur ;
  - Ajoute que des études ont montré que le transport de fret pour être rentabilisé nécessite plus de capacité et plus de vitesse.
- Stéphane SAINT-PIERRE :
  - Demande aux participants s'ils souhaitent apporter des éléments nouveaux aux échanges pour la suite, la question du fret ayant été très largement abordée durant les ateliers, mentionnée par SNCF Réseau dans son reporting des contributions et à nouveau partagée dans les échanges qui viennent d'avoir lieu.
- Une participante :
  - Explique que la présentation faite par SNCF a été parfois redondante mais qu'elle a été écoutée entièrement par les participants ;
  - Demande à ce que les participants soient à leur tour écoutés malgré la redondance de leurs propos.
- Béatrice LELOUP, SNCF Réseau :
  - Complète la réponse de Catherine ULRICH-MICHEL ;
  - Évoque la démarche actuelle de ne pas dépasser les trains de 750 m voire 800 m et que si cela était envisagé il faudrait adapter tout le réseau français ;
  - Ajoute que la SNCF travaille aujourd'hui sur le passage de trains de fret avec des tailles aux standards.
- Roger RIVAT, membre de Halte au bruit et à la vitesse Vénissieux St Priest :
  - Souligne la nécessité d'avoir des lignes dédiées au fret allant du Nord au Sud pour développer le fret.

- Stéphane MEYER, président COVIFER membre de FRACTURE :
  - Indique la nécessité de relativiser le fonctionnement de la concertation malgré tous les efforts qui ont été faits pour que la population soit informée au regard de la population et des retours qui ont été formulés ;
  - Insiste sur le caractère technique du dossier avec des précisions par segment mais témoigne de son impression que le projet s'arrête à St Fons et qu'il manque de visibilité sur la suite du tracé ;
  - Demande à SNCF Réseau si la quantité d'expressions sera reprise dans le bilan pour mettre en évidence leur proportionnalité notamment sur le sujet du fret ;
  - Insiste sur le sujet du fret car il a été peu évoqué dans la vidéo ;
  - Ne comprend pas comment les entreprises vont pouvoir faire circuler plus de fret sans encombrer les rives du Rhône ;
  - Est favorable à un projet qui permette une augmentation du trafic passagers ;
  - Souhaite que le CFAL Sud soit réalisé le long de la ligne LGV pour avoir un axe Nord Sud permettant aux trains de transit de circuler rapidement ;
  - A trouvé SNCF Réseau très approximatif sur toutes les questions chiffrées du fret, peu d'éléments tangibles au regard de tout le travail fourni
  
- Jean-Claude RUYSSCHAERT, garant de la concertation :
  - Rappelle que la concertation fait suite au débat public de 2019 portant sur le nœud ferroviaire lyonnais et que ce débat a porté sur les éléments abordés notamment le fret ;
  - Indique que le périmètre de cette concertation est donc celui des communes qui sont le plus impactées par le tracé afin que les participants puissent s'exprimer directement ;
  - Ajoute que le débat public de 2019 a eu lieu sur un périmètre beaucoup plus large : il couvrait l'ensemble de la région Auvergne-Rhône-Alpes et portait sur l'ensemble des projets abordés ;
  - Précise agir dans le cadre de la loi indiquant que tous projets doivent être soumis à la concertation ;
  - Précise le rôle de la CNDP : permettre l'information du public et s'assurer de la capacité du public à exprimer son point de vue à l'attention des décideurs ;
  - Indique que c'est l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique qui permettra d'échanger sur l'utilité du projet.
  
- Jean François BORELLA, SNCF Réseau :
  - Indique, concernant les flux prévisionnels de fret, que les études en cours ne sont pas finalisées et pense qu'elles le seront d'ici la fin de l'année ;
  - Confirme que le dénombrement des contributions sera retranscrit dans le bilan de la concertation ;
  - Rappelle que l'ordonnancement prévisionnel de tous ces projets a été évoqué lors la présentation (cf. rapport du conseil d'orientation des infrastructures).
  
- Un participant :
  - Demande si le fret circulant entre le Nord et le Sud passera sur la mise à 4 voies jusqu'à ce qu'il y ait une autre solution.
  
- Jean François BORELLA, SNCF Réseau :
  - Indique que cette situation serait temporaire et limitée par la capacité des voies à faire circuler les trains de voyageurs (TER et TGV) et les trains de marchandises.

- Un membre de Corbas Vigilance Fer :
  - Demande s'il existe une étude sur le transport de fret le long de la ligne LGV ;
  - Manifeste son opposition au passage du fret en zone urbaine ;
  - Pense que le tracé du CFAL Sud le long de la ligne LGV permettra de décharger Vienne et le nord de la vallée du Rhône ;
  - Évoque la possibilité de faire du multimodal dans la vallée du Rhône, ce qui ne sera pas le cas si le tracé passe par Sibelin ;
  - Trouve dommage l'impact futur sur les zones agricoles à cause de leur artificialisation.
  
- Béatrice LELOUP, SNCF Réseau :
  - Affirme qu'il n'y a pas d'étude sur le CFAL Sud le long de la LGV à date ;
  - Considère qu'il sera important de travailler sur le CFAL Sud en partageant les résultats de la concertation avec les partenaires et en considérant leurs points de vue ;
  - Entend les attentes exprimées d'une perspective concernant le CFAL Sud le long de la ligne LGV ;
  - Indique que la position exprimée par les participants sur le CFAL Sud sera mentionnée dans les conclusions de la concertation et permettra d'alimenter les échanges avec les partenaires.
  
- Gérard LAROZE, président d'APACHE :
  - Rappelle ne pas vouloir du fret en traversée d'agglomération urbaine ;
  - Trouve déplorable que la conclusion de la concertation concerne le choix entre le tracé rouge et celui bleu considérant que le problème n'est pas celui du tracé mais celui du passage du fret.
  
- Joël Dubos, vice-président de la FNAUT Auvergne – Rhône-Alpes :
  - Rappelle que la concertation du CFAL Sud a eu lieu et que le tracé a été acté par le ministre des transports.
  
- Stéphane SAINT-PIERRE :
  - Rappelle que la concertation sur le projet de mise à 4 voies ne porte pas sur le CFAL Sud ;
  - Indique que ce qui a été exprimé concernant le fret en transit dans l'agglomération urbaine et le CFAL Sud a bien été entendu par SNCF Réseau ;
  - Propose de mettre en perspective la suite de la concertation.

## 8- SUITES DE LA CONCERTATION ET CLOTURE DE LA REUNION

Jean-François BORELLA rappelle que la concertation reste ouverte jusqu'au 4 juin et qu'il est encore possible de déposer des avis, sur le site internet, sur les registres disponibles en mairie ou par courrier postal.

Il précise que le bilan de la concertation sera publié sous 4 mois, et permettra d'alimenter une décision quant au choix du tracé.

Gilles GASCON, maire de Saint-Priest clôture la réunion en indiquant :

- Se questionner sur les impacts des flux de poids-lourd qui transporteront le fret à la fin de la chaîne de desserte du territoire ;
- Ne pas souhaiter de débordement du type ZAD qui s'installerait, mais privilégier un dialogue constructif et respectueux entre les différentes parties prenantes.

# ANNEXE- LISTE DES PARTICIPANTS AYANT EMERGE

Nom Prénom	Organisme - Institution
LELOUP Béatrice	SNCF Réseau
BORELLA Jean-François	SNCF Réseau
ULRICH-MICHEL Catherine	SNCF Réseau
RUYSCHAERT Jean-Claude	Commission nationale du débat public
SERRANO Barbara	Commission nationale du débat public
LAVAL Claude	Garage LAVAL
PENDARIES Guy	COVIFERA
CANTINI Thierry	Mairie de Saint-Priest
BOULARD Paul	COVIFER
PREVOST Bernard	AILF
BEURRIER Chantal	APACHE
DURAND Marie-Christine	APACHE
MILAUEAU François	APACHE
FAYET Alain	Conseiller de quartier Manissieux
AHERFI Salomé	OMF / Arcturus
BOUILLARD Yvette	
REA Marc	Co-président conseiller de quartier Manissieux
KUNTZ Pierre	
KUNTZ Catherine	
RIVAT Roger	Halte au bruit et à la vitesse
DUFAUD Fabrice	Expressions
CASATI Regis	
PONSDE	
BURLAT	Élu
GUIGUET	Maire adjoint
DELFORT	
LUQUAIN	
COHEN Claude	Maire de Mions
MEGARD François	Élu
IMBERT Laurent	Le Progrès



DUBOS Joël	DARLY - FNAUT AURA
SERVE Éliane	Conseil de quartier
MACHARD Michèle	Élue
LAROZE Gérard	Président APACHE
LAGNOUS Christophe	
MEYER Stéphane	COVIFER
BACK Marie	Conseiller du quartier
ASSELOT Séverine	Sepal
LUCOT Valentine	CA6g
BLANCHET Pierre	
FRAISSE Paul	DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
CHRISTOPH Gisèle	Conseil de quartier centre-ville - gare
ROCHE Marine	Collaboratrice parlementaire Caroline ADARIE
COSTE Paul	CAEL
PEILLET Stéphane	CA6g vice-président adjoint mairie St Priest
SAPONARA Jean Michel	Maire adjoint Mions
MARTINAUD PICOT Caroline	Ville de St Priest
GRANVAL Gilles	NASA – Conseil municipal St Priest
BEAL Orannie	
FALLECKER Dominique	
PONTIER Pascale	
BOUILLARD Gilles	
RENEVIER Gilles	FRACTURE
ONNALLI Amel et Tarak	
GALDEANO Sylvain	Ville de Vénissieux
PASCOLETTI Yvan	CEMEX
SAINT-PIERRE Stéphane	Nicaya Conseil – AMO Concertation de SNCF Réseau
SAINT-PIERRE Justine	Nicaya Conseil – AMO Concertation de SNCF Réseau