

DEMAIN
MIEUX CIRCULER

ÉTOILE

FERROVIAIRE

LYONNAISE

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



PRÉPARONS LES MOBILITÉS
DE DEMAIN

COMPTE-RENDU
DE LA CONCERTATION
sur les variantes d'implantation des voies



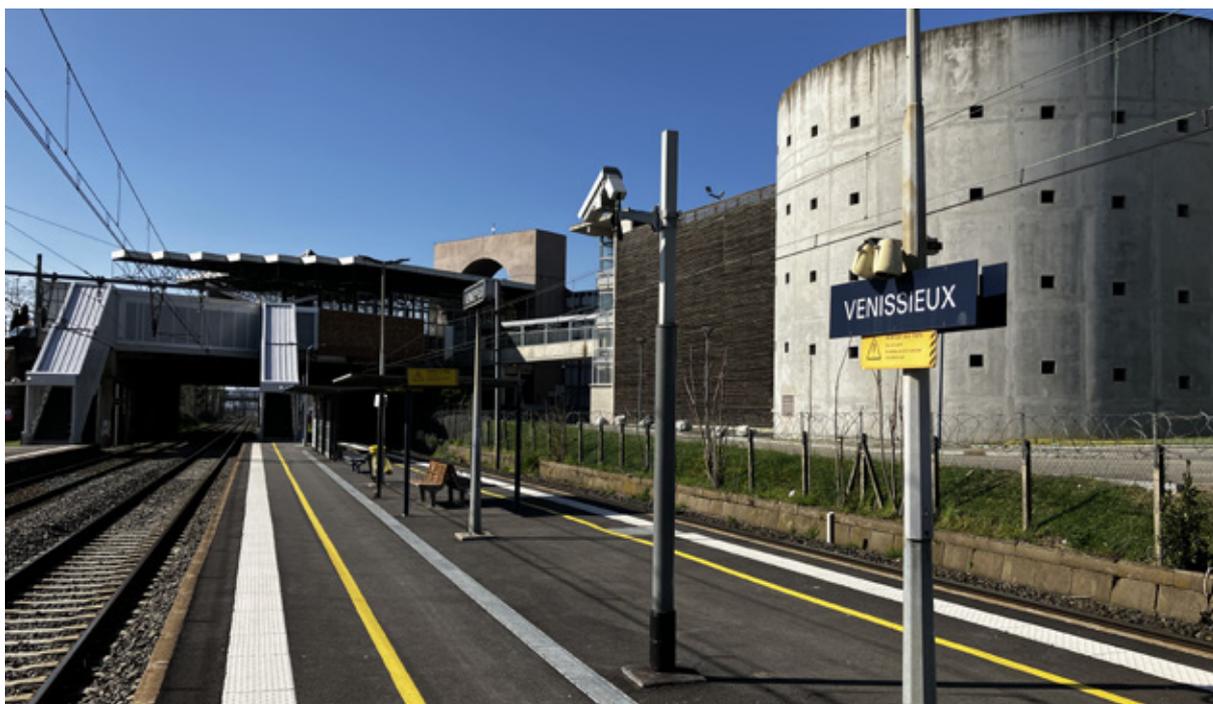


SOMMAIRE

PRÉAMBULE	5	L'ANALYSE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC	15
LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY	6	La participation du public	15
Le projet en résumé	6	Une participation plurielle et complémentaire	15
Le projet au sein de l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise	7	Une participation plus importante en présentiel qu'en ligne	15
Le coût et les partenaires co-financeurs du projet	7	La fréquentation de la page dédiée à la concertation sur le site www.etoileferroviairelyonnaise.fr	16
Le calendrier du projet	8	L'activité sur les réseaux sociaux	16
LE CADRE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC	9	Les retombées médiatiques	16
Le cadre réglementaire	9	La couverture médiatique	16
Une concertation sous l'égide de garants nommés par la commission nationale du débat public	9	L'évolution des retombées médiatiques pendant la période	16
L'objectif de la concertation	9	Le contenu et la tonalité des articles	16
Les territoires concernés	9	Les expressions du public	17
LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC ...	10	Les thématiques les plus fréquemment abordées	17
Les échanges préparatoires	10	Les expressions sur le fret entre Saint-Fons et Grenay	18
Les échanges avec les élus des communes concernées	10	Les expressions relatives au CFAL	18
Les échanges avec les parties prenantes	10	Les expressions sur les impacts du projet, les mesures compensatoires et de protection	19
Le dispositif d'invitation du public à participer à la concertation	11	Les expressions de soutien à l'amélioration des mobilités	20
La campagne presse	11	Les expressions d'opposition au projet ou aux variantes présentées	21
Les campagnes réseaux sociaux	11	Les expressions sur des aménagements urbains ou sur l'amélioration des fonctionnements urbains	22
Le site internet du projet	11	Les expressions sur l'information et la concertation	22
La distribution d'imprimés en boîte aux lettres	12	Les expressions sur les fonctionnalités et le coût détaillé du projet	23
Les kits d'information	12	Les expressions sur les variantes d'implantation des voies nouvelles	23
Les courriers et e-mailings	12	Les expressions sur l'intermodalité, les gares et l'accessibilité	24
Le dispositif d'information du public sur le projet	13	LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC	25
Le site internet www.etoileferroviairelyonnaise.fr	13	Sur le dispositif mis en place et les documents mis à disposition du public	25
Le dossier support de la concertation	13	Une bonne information, qui aurait gagnée à être d'avantage anticipée	25
Les panneaux d'information	13	Des échanges riches et globalement respectueux	25
Le dispositif de participation et d'expression du public	14	Sur la poursuite du projet	26
Les réunions publiques	14	Une attente convergente d'un développement rapide des offres de mobilité du quotidien	26
Les ateliers communaux	14	Des éléments à approfondir	26
Les permanences de SNCF réseau	14	Des échanges à poursuivre avec les parties prenantes	26
Les supports de recueil des expressions	14	Sur le choix du tracé de la variante préférentielle d'implantation de la (des) voie(s) nouvelle(s)	27
		LISTE DES ANNEXES	28







PRÉAMBULE

Le présent document développe le compte-rendu de la concertation avec le public sur les variantes d'implantation des voies envisagées dans le cadre du projet de mise à 4 voies de la section ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay, conduite par SNCF Réseau, maître d'ouvrage, du 24 avril au 4 juin 2023.

Ce compte-rendu, établi par SNCF Réseau, rappelle le contexte, les enjeux et la consistance du projet, présente le cadre, les objectifs et le dispositif de la concertation mise en place et synthétise les avis recueillis. Il propose les principaux enseignements de cette concertation avec le public.

Le présent compte-rendu est mis à la disposition du public sur le site internet

www.etoileferroviairelyonnaise.fr



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

LE PROJET EN RÉSUMÉ

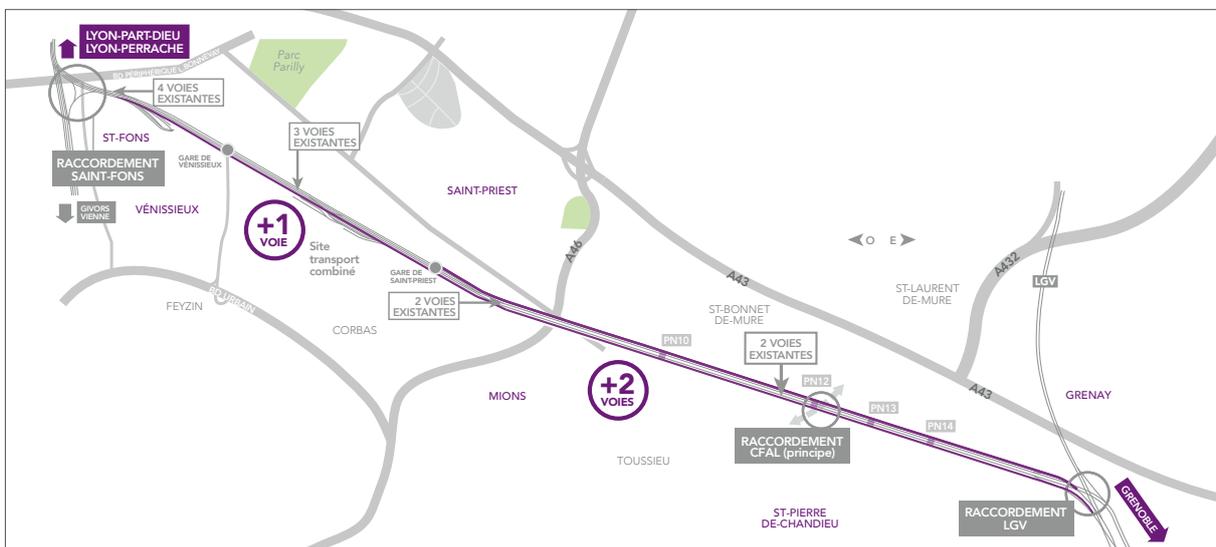
Les 19 kilomètres de la ligne Lyon-Grenoble, entre Saint-Fons et Grenay, sont empruntés en moyenne chaque jour par 200 trains aux caractéristiques différentes (TER, trains grandes lignes et trains de fret), auxquels s'ajoutent des circulations dites « techniques », notamment les acheminements des trains "à vide" entre les gares de l'Étoile de Lyon et le centre de maintenance de Vénissieux.

Cette multiplicité et cette hétérogénéité des circulations sur les voies existantes impliquent une exploitation particulièrement complexe et sensible aux aléas, les trains les plus rapides ne pouvant pas doubler les trains les plus lents : le moindre incident peut générer des retards conséquents par effet boule de neige, voire des annulations de trains. Surtout, la contrainte de capacité limite le nombre de trains pouvant circuler sur la ligne.

En permettant de dédier deux voies aux circulations dites « lentes » (TER omnibus et fret) et deux autres voies aux circulations dites « rapides » (trains de voyageurs sans arrêt : TER directs et trains à grande vitesse), la mise à 4 voies de la section entre Saint-Fons et Grenay doit contribuer à la **fiabilisation des circulations** et est une condition indispensable pour **augmenter de l'offre de service ferroviaire**, tant pour les voyageurs du quotidien ou grandes lignes, que pour les marchandises.

Le projet consiste à créer :

- 1 voie supplémentaire de la gare Vénissieux à celle de Saint-Priest, 3 voies existant déjà sur cette section ;
- 2 voies supplémentaires de la gare de Saint-Priest à Grenay, jusqu'à la zone de raccordement à la Ligne à Grande Vitesse, où 2 voies existent actuellement.



LE PROJET AU SEIN DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

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

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

- **Pour les voyageurs nationaux et internationaux**, l'axe rhodanien constitue une véritable colonne vertébrale des liaisons à grande vitesse et Intercités, entre le quart sud-est de la France, la région parisienne, l'ensemble des grandes régions françaises et les pays européens ;
- **Pour le transport de marchandises**, l'EFL se situe à la croisée de deux corridors européens de fret, et ses plateformes logistiques constituent des centres importants pour le fret ferroviaire ;
- **Pour les voyageurs régionaux**, l'EFL est un point de convergence d'importants trafics TER, parmi lesquels des axes très fréquentés, comme Lyon - Saint-Étienne, Lyon - Macon - Dijon, Lyon - Grenoble, Lyon - Valence, ou Lyon - Ambérieu...

Les infrastructures de l'EFL conditionnent donc à la fois la performance de la mobilité voyageurs et marchandises sur la longue distance et l'efficacité des liaisons locales et régionales.

Avec un trafic en constante augmentation (notamment + 60% de trafic TER en 15 ans), l'EFL est aujourd'hui congestionnée aux heures de pointe. Cette situation génère non seulement des retards mais également des effets en cascade en cas d'aléas. Aussi, il est impossible aujourd'hui d'accueillir des trains supplémentaires en heures de pointe dans l'Étoile de Lyon.

Compte-tenu de cette situation, SNCF Réseau a présenté, à l'occasion d'un débat public organisé par la Commission Nationale du Débat Public¹ d'avril à juillet 2019, différents projets ferroviaires visant à développer la capacité de l'étoile lyonnaise pour pouvoir accueillir plus de trains.

La section entre Saint-Fons et Grenay, zone de raccordement entre la Ligne à Grande Vitesse Paris - Marseille et la ligne classique Lyon - Grenoble, étant l'un des secteurs les plus contraints de l'EFL, sa mise à 4 voies a été considérée au cours du débat public comme **un projet déterminant et prioritaire pour décongestionner ce secteur et permettre l'accroissement de l'offre de services ferroviaires. Elle constitue un invariant commun à tous les scénarios de développement de l'offre ferroviaire actuelle.**

Dans sa décision du 11 décembre 2019 faisant suite au débat public sur l'EFL, SNCF Réseau a exprimé sa volonté de poursuivre en priorité les études de la mise à 4 voies de la section Saint-Fons - Grenay.

La décision ministérielle du 18 janvier 2021 a confirmé la volonté de l'État que les « premières études préalables à la déclaration d'utilité publique soient lancées pour la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay, en portant notamment une attention particulière aux enjeux d'insertion ».

LE COÛT ET LES PARTENAIRES CO-FINANCEURS DU PROJET

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

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

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

Ces études traitent notamment de la mise à 4 voies entre St Fons et Grenay (et également d'autres projets interconnectés, nécessaires à l'augmentation du nombre de trains).

¹ Pour en savoir plus sur le débat public de 2019 : <https://www.noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr/>

LE CALENDRIER DU PROJET

En préparation du débat public de 2019 sur l'EFL, des premières études avaient permis d'évaluer la faisabilité technique et réglementaire du projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay, et à en estimer le coût, sur la base d'une hypothèse d'implantation des voies nouvelles. Le débat public a confirmé l'opportunité du projet au regard des fonctionnalités attendues.

Suite à la décision de poursuivre en priorité les études sur ce projet, des études préliminaires d'avant-projet détaillé ont été engagées, pour :

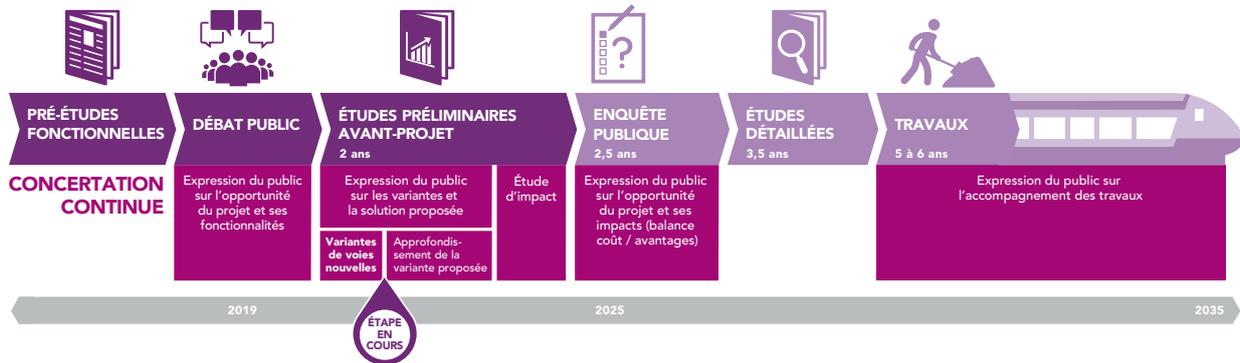
- D'une part préciser et actualiser le tracé d'implantation des voies supplémentaires initialement retenu dans la première étude de faisabilité ;
- D'autre part identifier et approfondir, lorsque possible, des alternatives envisageables au regard des fonctionnalités et performances attendues et des points de contrainte.

SNCF Réseau a choisi de solliciter la participation du public à cette étape afin d'enrichir la comparaison des solutions d'implantation, et d'alimenter les études d'approfondissement sur les modalités d'insertion des voies nouvelles sur la base d'une variante préférentielle.

Ces modalités d'insertion – emprises nécessaires, protections (anti-bruit, anti-vibratoires,..), rétablissement des franchissements et des circulations, feront l'objet d'une nouvelle concertation.

Une étude d'impacts sera ensuite réalisée en préparation de l'Enquête d'Utilité Publique, projetée courant 2025.

Cette étape réglementaire permettra au public de s'exprimer sur l'opportunité du projet et ses impacts au regard de sa balance « coûts / avantages ». Si le projet est déclaré d'utilité publique, des études détaillées s'engageront, afin de préparer un démarrage des travaux à l'horizon 2030, et une mise en service à l'horizon 2035.





LE CADRE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

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

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

À l'issue du débat public de 2019, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a nommé respectivement le 5 février 2020, M. Jean-Claude Ruyschaert (antérieurement président de la Commission Particulière du Débat public sur les aménagements de long terme de l'EFL) et Mme Barbara Serrano (antérieurement membre de cette Commission), garants de la concertation sur les projets d'aménagements de l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise, dont la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay est la première opération présentée au public lors d'une concertation.

Indépendants du maître d'ouvrage, les garants sont chargés de veiller à la bonne information du public et à sa participation. Ils représentent la CNDP et portent ses valeurs auprès du maître d'ouvrage et du grand public.

Les garants ont été associés par SNCF Réseau à la préparation de la concertation et ont été présents aux réunions d'ouverture et de clôture de la concertation. Ils ont également suivi les différentes phases d'information et de participation du public.

L'OBJECTIF DE LA CONCERTATION

La concertation, organisée du 24 avril au 4 juin 2023, a consisté à informer le public des différentes variantes de tracés étudiées en début de phase d'études préliminaires, à recueillir son point de vue et à répondre à ses questions.

Pour SNCF Réseau, l'objectif de cette concertation à cette étape des études était d'enrichir les premières analyses multicritères relatives aux différentes variantes étudiées d'implantation des voies nouvelles, afin de pouvoir ensuite choisir un tracé préférentiel sur lequel poursuivre les études techniques et d'insertion urbaine du projet.

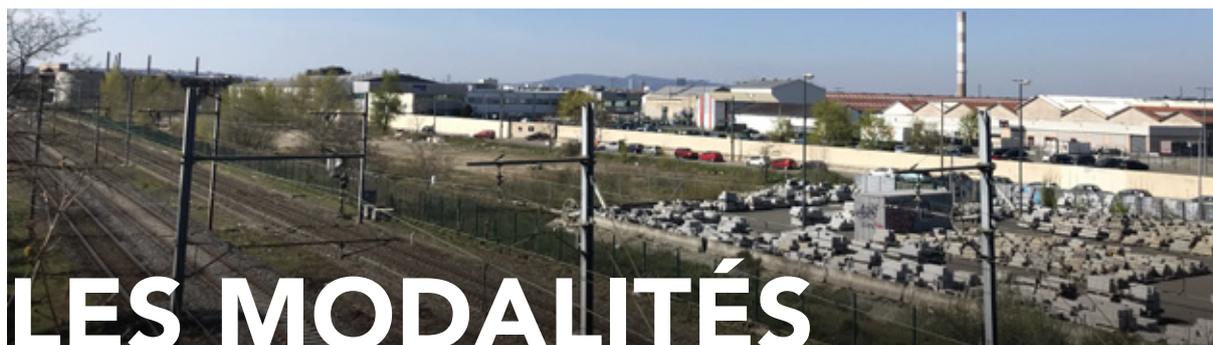
LES TERRITOIRES CONCERNÉS

L'information et la participation ont prioritairement visé les élus, habitants, associations, collectivités, milieux socio-économiques, y compris agricoles et acteurs industriels des 5 communes concernées par l'implantation des voies supplémentaires, à savoir :

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

L'information globale sur la concertation et les objectifs du projet a été élargie aux communes limitrophes (Saint-Fons, Corbas, Toussieu) et, plus largement, via Internet, la presse locale ou sous d'autres formes, au périmètre de l'aire urbaine de Lyon.

À Saint-Fons, le doublement du raccordement entre la ligne Lyon-Grenoble et la ligne Lyon-Valence fait l'objet d'études spécifiques, qui portent sur la faisabilité de l'opération et sont à ce stade à un niveau moindre de maturité. Une concertation ad hoc sera organisée lorsque ces études auront suffisamment avancé.



LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

L'ensemble des modalités de la concertation a été préalablement partagé avec les partenaires du projet, les garants de la concertation, les élus des communes concernées et différentes parties prenantes.

LES ÉCHANGES PRÉPARATOIRES

LES ÉCHANGES AVEC LES ÉLUS DES COMMUNES CONCERNÉES

En vue de préparer la concertation et d'affiner les variantes d'implantation des voies nouvelles qui ont ensuite été proposées à la concertation, SNCF Réseau a rencontré, dès l'automne 2022, les maires des 5 communes directement concernées par le projet, ainsi que les maires de Corbas et Saint-Fons et le président de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais, également maire de Toussieu.

Les maires des 5 communes ont été rencontrés à 2 reprises :

- Les premières réunions ont permis d'échanger sur la consistance du projet de mise à 4 voies et ses impacts possibles sur la commune, sur les enjeux locaux à prendre en considération et sur la préparation de la concertation ;
- Les secondes réunions ont permis de partager les variantes de tracés pour l'implantation de la ou des voie(s) nouvelle(s) et leurs impacts respectifs sur le territoire communal ainsi que le dispositif de concertation envisagé. Deux réunions de travail complémentaires ont eu lieu avec les services concernés de la mairie de Vénissieux.

Ainsi, **16 réunions bilatérales** avec les communes concernées ont été menées par SNCF Réseau entre octobre 2022 et mars 2023.

LES ÉCHANGES AVEC LES PARTIES PRENANTES

Début 2023, SNCF Réseau a également organisé **16 rencontres** avec des acteurs du monde économique et associatif. Ces rencontres ont permis

de partager la consistance du projet proposé à la concertation ainsi que les modalités envisagées pour celle-ci.

Ces rencontres ont eu lieu avec :

- Des représentants de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports Auvergne-Rhône-Alpes
- Des représentants de la fédération Fracture et de l'association Apache
- Des représentants de l'association France Nature Environnement
- Les chambres d'agriculture du Rhône et de l'Isère
- Des exploitants agricoles
- La coopérative agricole Oxyane
- Des membres de la commission locale de l'eau du SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de l'Est Lyonnais) gestionnaires du champ de captage des quatre Chênes (CD69 ARS, DREAL, DDT, Métropole de Lyon)
- La société SICMM
- Lyon Métropole Habitat
- Les carriers Cemex, Quiblier Carrières, Eurovia et Lafarge Holcim
- L'entreprise Créalis
- L'entreprise Derichebourg
- L'entreprise GRS Valtech
- L'entreprise Parexlanko

NB : d'autres parties prenantes identifiées par le maître d'ouvrage, comme par exemple l'association ALYSEE (entreprises de l'Est Lyonnais), l'association des carriers, ou le silo F Cholat, ont également été sollicitées en amont de la concertation mais n'ont pas pu être rencontrées avant son lancement. Elles en ont néanmoins été informées spécifiquement et invitées à y participer.

LE DISPOSITIF D'INVITATION DU PUBLIC À PARTICIPER À LA CONCERTATION

Pour assurer la plus large participation possible du public à la concertation, d'importants moyens d'information ont été mis en œuvre par SNCF Réseau :

- Une campagne presse ;
- Des campagnes sur les réseaux sociaux ;
- Une annonce sur le site internet du projet
- La distribution de flyers en boîtes aux lettres ;
- La mise à disposition de kits d'information auprès des mairies concernées par le projet ;
- Des courriers et e-mailings.

LA CAMPAGNE PRESSE

Afin d'annoncer la concertation et notamment les réunions publiques et les ateliers de concertation et inviter le public à participer :

- **1 communiqué de presse** a été diffusé le 21/04 ;
- **10 insertions presse** (format ¼ de page) ont été publiées dans le Progrès :
 - Le 21/04 annonce du lancement de la concertation, dans l'édition du Grand Lyon, pour une diffusion globale de 36 000 exemplaires ;
 - Du 28/04 au 19/05 5 annonces des ateliers communaux, dans l'édition de l'Est Lyonnais, pour une diffusion de 8 213 exemplaires ;
 - Du 20/05 au 01/06 4 annonces de la réunion publique de clôture dans l'édition de l'Est Lyonnais, pour une diffusion de 8 213 exemplaires.



LES CAMPAGNES RÉSEAUX SOCIAUX

Les réseaux sociaux ont permis de relayer l'information sur le lancement, puis l'actualité de la concertation.

Sur Twitter, 2 tweets d'information ont été publiés :

- Depuis le compte de la Directrice Territoriale Auvergne-Rhône-Alpes (@beatriceloup) le 24 avril pour annoncer le lancement de la concertation ;
- Depuis le compte de SNCF Réseau, le 16 mai pour mobiliser le public à participer à la concertation en cours.

Sur Facebook et Instagram, 3 campagnes sponsorisées et géolocalisées sur les 5 communes concernées par le projet ont été réalisées (500 000 comptes utilisateurs ciblés) :

- Du 27 avril au 6 mai pour annoncer la concertation ;
- Du 9 au 23 mai pour annoncer les ateliers et permanences communaux ;
- Du 25 mai au 1er juin pour annoncer la réunion publique de clôture.

LE SITE INTERNET DU PROJET

L'annonce de la concertation a été relayée sur le site Internet www.ettoileferroviairelyonnaise.fr, avec les informations relatives au projet, ainsi que les dates et lieux des ateliers, permanences et réunions publiques.



LA DISTRIBUTION D'IMPRIMÉS EN BOITE AUX LETTRES

Pour informer plus spécifiquement les riverains concernés des permanences et ateliers organisés sur leur commune, **9 655 flyers** ont été distribués durant la semaine du 24 au 28 avril dans les boîtes aux lettres des riverains de la voie ferrée :

- Vénissieux : 2 950 flyers
- Saint-Priest : 3 910 flyers
- Saint-Pierre-de-Chandieu : 1 349 flyers
- Mions : 934 flyers
- Grenay : 512 flyers

Le périmètre de distribution englobait au minimum les riverains situés jusqu'à 100 mètres de part et d'autre des voies ferrées, et a été étendu par le prestataire spécialisé missionné, en fonction de ses zonages de distribution standard.



En plus de ces envois par mail, SNCF Réseau a adressé aux mairies des 5 communes concernées par le projet, des kits d'information papier comprenant :

- 10 exemplaires de l'affiche (format A3) de la concertation ;
- 50 flyers ;
- 50 exemplaires du dossier de concertation



Tous les partenaires du projet et les communes concernées par le projet ont relayé l'information sur la concertation sur leur site internet et / ou via divers moyens : affichages, relai aux comités de quartier, articles dans les journaux communaux...

LES KITS D'INFORMATION

De manière à permettre aux partenaires du projet (État, Région AURA, DREAL AURA, Métropole de Lyon), aux 5 communes concernées, ainsi qu'aux mairies de Saint-Fons, Corbas et Toussieu et aux Chambres d'agriculture de l'Isère et du Rhône de relayer aisément l'information via leurs dispositifs d'information et de communication et auprès de leurs réseaux, des courriers et des kits d'information en version numérique leurs ont été adressés, comprenant :

- Le fichier de l'affiche de la concertation ;
- Le fichier du flyer ;
- Des bannières pour leurs réseaux sociaux

LES COURRIERS ET E-MAILINGS

Des courriers et e-mailings ont été adressés :

- Le 29 mars et le 5 avril, respectivement aux élus des communes directement concernées et aux communes limitrophes, pour leur confirmer les dates et modalités détaillées de la concertation ;
- Le 17 avril et le 26 mai à 103 élus de l'aire urbaine de Lyon (maires, députés, sénateurs et présidents d'EPCI) pour leur annoncer l'ouverture de la concertation et en préciser les modalités et pour les inviter à la réunion publique de clôture ;
- Le 17 avril aux parties prenantes rencontrées en amont de la concertation (associations, industriels, agriculteurs...), pour les inviter à participer, avec un flyer en format numérique, pour qu'elles puissent relayer l'information au sein de leurs réseaux et auprès du public.

LE DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC SUR LE PROJET

LE SITE INTERNET

WWW.ÉTOILEFERROVIAIRELYONNAISE.FR

Le 5 avril 2023, une version actualisée du **site Internet de l'EFL** a été mise en ligne, avec 3 pages dédiées à la concertation sur la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay :

- ① « Le projet » présente les enjeux, les bénéfices et les cofinanceurs du projet, les variantes de tracé pour l'implantation de la (des) voie(s) nouvelle(s) ainsi que les modalités de la concertation. Cette page permet également de télécharger le dossier support de la concertation et de s'inscrire aux ateliers et permanences communaux.
- ② « Les actualités » fournissent les informations sur les prochaines réunions et ateliers de concertation ;
- ③ « Restez informé » permet de s'inscrire pour obtenir des informations sur les suites du projet.

Le 24 avril, la page « Exprimez-vous » a été ouverte au public afin de lui permettre de poser des questions à SNCF Réseau, de transmettre un avis et de consulter les réponses apportées, ainsi que tous les autres avis publiés.

La page « Le projet » a été alimentée, durant toute la phase de concertation, des différents supports en lien avec les réunions et ateliers (présentations Powerpoint, comptes-rendus et tracés des variantes par commune).



LE DOSSIER SUPPORT DE LA CONCERTATION

Un **dossier support de la concertation**, de 56 pages format A4, organisé en 5 grandes parties, a été réalisé et imprimé en 1 000 exemplaires.

Il comportait cinq grandes parties :

- ① Le projet au sein de l'EFL
- ② Les bénéfices du projet
- ③ L'essentiel du projet
- ④ Les variantes de tracés
- ⑤ La concertation

Ce dossier a été mis en ligne sur le site internet du projet puis diffusé sous forme papier ou clé USB, lors des réunions publiques, des ateliers riverains et à l'occasion des permanences.

Il a également été mis à disposition dans chacune des cinq mairies concernées par le projet.

Au total, le dossier support de la concertation a été

- Distribué à 480 exemplaires ;
- Téléchargé depuis le site internet à 79 reprises.



LES PANNEAUX D'INFORMATION

Trois **panneaux d'information** (format 80x200 cm) ont été mis à disposition du public sur chaque lieu de réunion, d'atelier et de permanence.

Ces panneaux présentaient :

- Les objectifs du projet
- Ses modalités de réalisation
- Les modalités de la concertation



LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC

LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Deux réunions publiques ont été organisées par SNCF Réseau afin de recueillir les avis du public :

- Le 26 avril à Vénissieux : la réunion publique d'ouverture a porté sur la présentation du contexte du projet, ses objectifs, ses bénéfices, les variantes d'implantations de(s) voie(s) nouvelle(s) et le dispositif de concertation ;
- Le 1er juin à Saint-Priest : la réunion publique de clôture a porté sur les retours et les premiers enseignements de la concertation.

LES ATELIERS COMMUNAUX

Cinq ateliers, principalement à destination des riverains des communes concernées, et ouverts à tout public, ont été organisés par SNCF Réseau pour échanger sur le projet et les variantes de tracé proposées sur chaque commune :

- Le 3 mai à Grenay ;
- Le 10 mai à Vénissieux ;
- Le 11 mai à Saint-Pierre-de-Chandieu ;
- Le 15 mai à Mions ;
- Le 22 mai à Saint-Priest.

Le public intéressé était invité à s'inscrire préalablement sur le site internet ou par téléphone, un numéro dédié ayant été diffusé pour les personnes non familiarisées avec le numérique. Ce dispositif d'inscription visait essentiellement à faciliter l'organisation logistique, les personnes non inscrites pouvant accéder librement aux ateliers.

LES PERMANENCES DE SNCF RÉSEAU

Afin de répondre aux questions individuelles et faciliter les échanges portant sur des situations particulières, 10 permanences d'une demi-journée chacune, ont été organisées dans les 5 communes concernées par le projet :

- 2 permanences à Grenay ;
- 2 permanences à Vénissieux ;
- 2 permanences à Saint-Pierre-de-Chandieu ;
- 2 permanences à Mions ;
- 2 permanences à Saint-Priest.

Ces permanences ont été planifiées sur des jours de semaine et des créneaux horaires (matin ou après-midi) différents, afin de permettre au maximum de personnes de pouvoir s'y inscrire, en fonction de leurs contraintes personnelles d'agenda.

Le public intéressé était invité à s'inscrire préalablement sur le site internet ou par téléphone, un numéro dédié ayant été diffusé pour les personnes non familiarisées avec le numérique. Toutes les personnes s'étant présentées sans inscription préalable ont par ailleurs pu être accueillies.

LES SUPPORTS DE RECUEIL DES EXPRESSIONS

Le site Internet a permis au public qui le souhaitait de donner son avis sur le projet et sur les variantes d'implantations de(s) voie(s) nouvelle(s) et de poser des questions à SNCF Réseau.

Cinq registres de la concertation ont été mis à disposition dans les cinq mairies des communes concernées par le projet, ainsi qu'un registre itinérant disponible lors des réunions publiques, des ateliers et des permanences.

Une adresse postale (SNCF Réseau - Direction territoriale Auvergne Rhône - Alpes - Concertation M4V - 78 rue de la Villette 69425 Lyon Cedex 03) a été diffusée pour recevoir des avis et/ou questions par courrier.





L'ANALYSE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

LA PARTICIPATION DU PUBLIC

UNE PARTICIPATION PLURIELLE ET COMPLÉMENTAIRE

Les actions d'information mises en œuvre par SNCF Réseau durant la concertation et relayées par les parties prenantes ont abouti à **461** participations :

- 134 participants aux 2 réunions publiques organisées et 36 prises de parole enregistrées lors de ces réunions publiques ;
- 150 participants ayant élargé aux 5 ateliers communaux ;
- 12 participants aux 10 permanences avec le maître d'ouvrage ;
- 114 avis postés sur le site internet ;
- 38 avis déposés dans les registres papier mis à disposition, dont 16 signatures d'une pétition ;
- 7 avis reçus par courrier ou courriel ;
- 1 délibération du conseil municipal de Saint-Priest reçue par mail ;
- 5 questions posées à SNCF Réseau sur le site internet.

La participation des élus des 5 communes concernées par le projet, du monde associatif régional et local (FNAUT, DARLY, FNE, Fédération Fracture, Apache, collectif des associations de l'Est Lyonnais, Non au Shunt, conseils de quartier, Halte au bruit et à la vitesse Vénissieux St Priest...) et des acteurs économiques (entreprises, coopératives et syndicats agricoles, agriculteurs, carriers) a été significative.

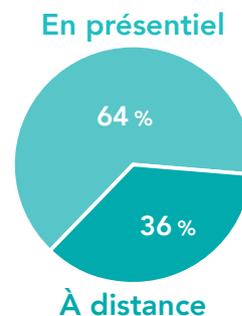
En effet, les premiers ont participé aux ateliers communaux et contribué en ligne ou par écrit, les seconds ont été très présents aux réunions publiques et sur internet, tandis que les derniers ont principalement rencontré le maître d'ouvrage à l'occasion des ateliers et des permanences.

La participation individuelle des habitants des 5 communes concernées a été quantitativement plus modérée, notamment lors des réunions publiques, à l'exception de Mions, où le public s'est fortement exprimé via le site internet et le registre de concertation.

Cette diversité des participants a permis l'expression de points de vue différents, balayant un large spectre de thématiques.

UNE PARTICIPATION PLUS IMPORTANTE EN PRÉSENTIEL QU'EN LIGNE

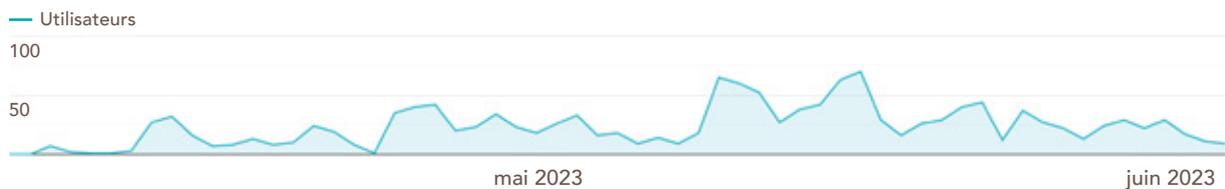
Les participants aux réunions, ateliers et permanences ont été plus nombreux que ceux ayant utilisé le site internet pour s'exprimer.



LA FRÉQUENTATION DE LA PAGE DÉDIÉE À LA CONCERTATION SUR LE SITE WWW.ÉTOILEFERROVIAIRELYONNAISE.FR

Du 5 avril, date de mise en ligne de la nouvelle version du site Internet, au 4 juin 2023, date de fin de la concertation, le site a été visité à **1 083 reprises**. L'activité a été plus importante au moment des ateliers de Mions puis de Saint-Priest autour desquels

la mobilisation contre le développement du fret ferroviaire dans l'agglomération urbaine a été exprimée par les participants. Les visites ont duré en moyenne 2 minutes, ce qui est relativement faible. 8 776 pages ont été vues au total.



L'ACTIVITÉ SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

Sur l'ensemble de la période de concertation, les 3 campagnes sponsorisées et géolocalisées ont généré près de **395 000 vues** et **3 400 clics** soit vers les formulaires d'inscription aux ateliers ou aux permanences, soit vers le site internet.

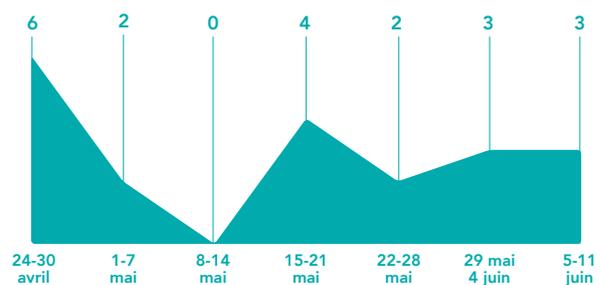
Ces impressions et ces clics se répartissent comme suit :

CAMPAGNE	VUES	CLICS
Annonce de la concertation	73 665	375
Participation aux ateliers	208 409	1 749
Réunion de clôture	112 310	1 279

L'ÉVOLUTION DES RETOMBÉES MÉDIATIQUES PENDANT LA PÉRIODE

Durant la période de concertation, trois temps forts ont été repris dans les médias :

- La réunion publique d'ouverture, son annonce et son compte-rendu ;
- La mobilisation des acteurs contre le développement du fret ferroviaire dans l'agglomération lyonnaise, à l'occasion des ateliers de Mions et Saint-Priest notamment ;
- La réunion de clôture et les suites de la concertation.

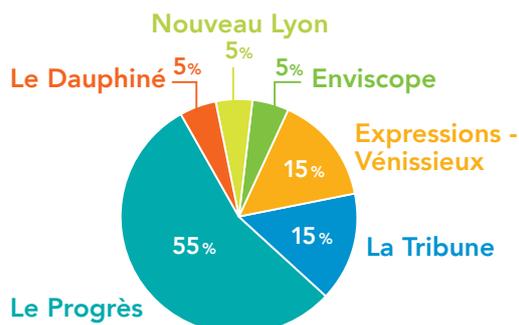


ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ARTICLES SUR LA PÉRIODE DE CONCERTATION

LES RETOMBÉES MÉDIATIQUES¹

LA COUVERTURE MÉDIATIQUE

La concertation sur la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay a généré **19 retombées médiatiques** entre le 23 avril et le 13 juin, pour plus de la moitié dans le journal Le Progrès.



LE CONTENU ET LA TONALITÉ DES ARTICLES

La tonalité des articles a été majoritairement informative et factuelle. Si les paroles des associations ont été reprises, celles de SNCF Réseau et de ses partenaires l'ont été également.

La **mobilisation contre le passage de trains de fret dans l'agglomération**, initiée, dès la réunion publique d'ouverture, notamment par les associations FRACTURE et APACHE, ainsi que la **demande**, soutenue notamment par Monsieur le maire de Saint-Priest,

¹ La liste des retombées médiatiques et les articles publiés sont disponibles en annexes

d'accélérer la réalisation d'un CFAL sud longeant le tracé de la LGV Méditerranée ont fait l'objet de la majorité des articles.

La réunion publique d'ouverture, qu'il s'agisse de son annonce ou de son résumé, a été le second sujet qui a été relayé dans la presse, devant les modalités de concertation et la réunion publique de clôture.

Il apparaît intéressant de noter que si la très grande majorité des articles a mentionné que le projet consistait à élargir la ligne ferroviaire sur 19 km entre Saint-Fons et Grenay de manière à désaturer l'EFL, un seul article a été entièrement consacré à la description du projet, à ses enjeux et aux variantes d'implantations de(s) voie(s) nouvelle(s).



THÉMATIQUES TRAITÉES DANS LA PRESSE

LES EXPRESSIONS DU PUBLIC

Nota : en matière de comptabilisation des expressions, nous avons considéré qu'un avis peut aborder plusieurs thématiques, il est en ce cas comptabilisé sur chaque thème. Les participants à la concertation ont également pu s'exprimer sur un même thème mais à différentes reprises, ou selon différents modes (avis déposé sur

internet ou sur des registres, ateliers ou réunions publiques) – chaque expression a été comptabilisée dans les statistiques. Enfin, chaque signature de pétition a été comptabilisée comme un avis.

LES THÉMATIQUES LES PLUS FRÉQUEMMENT ABORDÉES

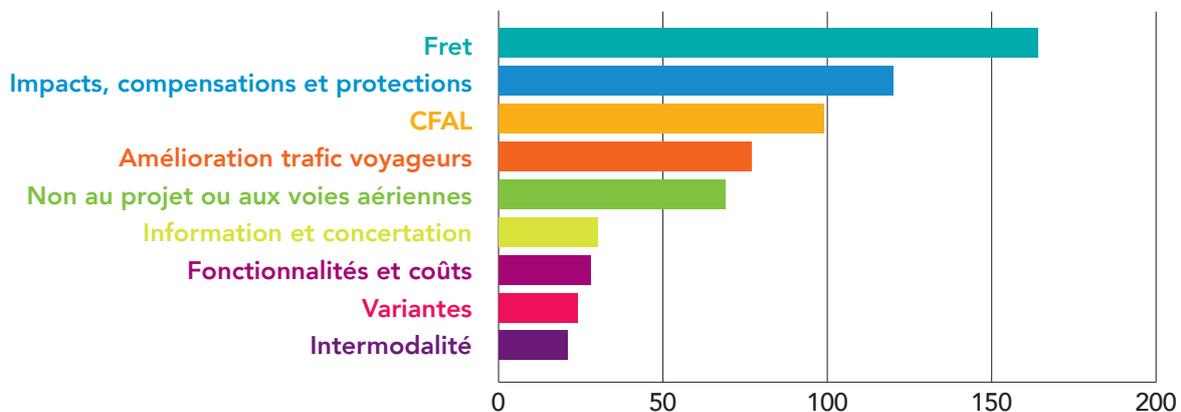
Tous modes d'expression confondus, les participants à la concertation se sont exprimés :

- En premier lieu, sur le **fret ferroviaire**, essentiellement pour exprimer leur opposition vis-à-vis de l'augmentation de sa circulation entre Saint-Fons et Grenay, et/ou pour préciser des craintes quant aux nuisances ou risques qu'elle induirait ;

En second lieu, sur :

- Leurs craintes et questionnements sur les **nuisances et impacts** générés par le projet et les **mesures de protection / compensation** envisagées ;

- Le **CFAL Sud**, dont la réalisation a souvent été considérée par les participants comme une alternative au projet de mise à 4 voies pour répondre aux enjeux de développement du fret ferroviaire, et dont la mise en service a majoritairement été demandée de façon concomitante ou synchronisée avec celle de la mise à 4 voies, considérant que cette dernière devrait servir en premier lieu à l'augmentation des services ferroviaires pour les voyageurs (TER notamment) ;
- Le **soutien à l'amélioration du trafic ferroviaire pour les voyageurs** et à la réalisation d'un RER à la lyonnaise.



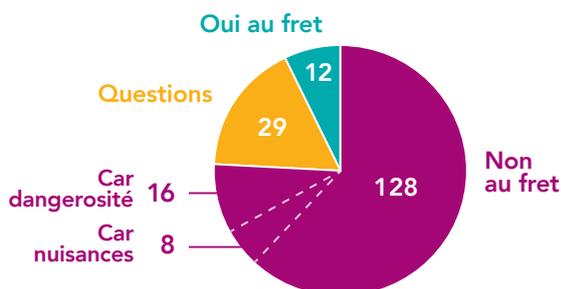
RÉPARTITION DES EXPRESSIONS

LES EXPRESSIONS SUR LE FRET ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

Le premier sujet de préoccupation, majoritairement exprimé via le site internet, lors des réunions publiques et sur le registre de concertation en mairie de Mions, a porté sur le trafic fret.

Une grande partie des expressions recueillies s'oppose au développement du fret entre Saint-Fons et Grenay, certains participants précisant que le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay doit être réservé à l'augmentation du trafic voyageurs.

Les raisons de cette opposition ont été développées dans une minorité de cas. Quelques expressions plus détaillées ont porté sur les **risques redoutés** liés au transport ferroviaire de marchandises dangereuses en agglomération, sur les **nuisances**, principalement sonores et vibratoires que le fret ferroviaire pourrait générer et, de façon plus marginale, sur la limitation du développement des trafics voyageurs qu'il impliquerait. Un participant a spécifiquement fait part de sa souffrance en lien avec le bruit et l'angoisse d'un accident ferroviaire impliquant des matières dangereuses.



LES EXPRESSIONS SUR LE FRET

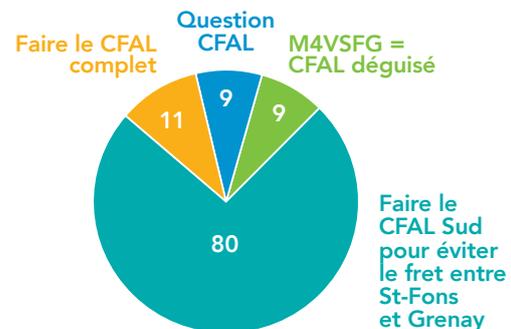
Des **questions** relatives au fret ont également été posées au maître d'ouvrage :

- Sur les prévisions de trafic fret et le degré de précision et de fiabilité des projections annoncées, remettant parfois en question les chiffres présentés ;
- Sur la prise en compte des caractéristiques (poids, taille...) des trains de fret dans la conception des tracés ;
- Sur l'augmentation des circulations de fret attendues dans l'hypothèse de la réalisation du CFAL Nord et/ou des accès alpins du Lyon Turin ;
- Sur les horaires des circulations fret ;
- Sur les risques d'accident liés à la mixité des circulations ;
- Sur le mode de transport le plus sécuritaire ;
- Sur la rentabilité pour le fret de circuler sur la section entre Saint-Fons et Grenay ;
- Sur la gestion de l'intermodalité train-camion et les perspectives de report modal.

Les participants s'étant exprimés **en faveur du développement du fret** ont mis en avant le besoin d'augmenter le report modal de la route vers le fer pour des raisons environnementales, tout en soulignant la nécessité que ce développement se fasse en dehors des agglomérations urbaines, et sur des lignes dédiées comme le CFAL (majoritairement souhaité le long de la LGV Valloire pour la partie sud). Un participant a exprimé la nécessité de sortir le fret de Part-Dieu pour dégager plus de capacité pour les trains de voyageurs.

LES EXPRESSIONS RELATIVES AU CFAL

En lien avec les expressions sur le fret, de nombreux avis ont porté sur le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise.



LES EXPRESSIONS SUR LE CFAL

En lien avec leur opposition à l'augmentation du trafic fret sur la ligne Saint-Fons - Grenay, les participants ont demandé, dans leur très grande majorité, la **réalisation du CFAL Sud**, la plupart précisant que celui-ci devrait se raccorder à la ligne grande vitesse (« tracé LGV Valloire »).

Pour ceux qui l'ont explicité plus en détails, la réalisation de la mise à 4 voies ne peut ainsi être envisagée qu'à la condition que le fret (du moins le fret de transit) soit détourné, à terme ou concomitamment, sur le CFAL Sud. En conséquence, l'articulation des calendriers respectifs des deux projets, est perçue, par ces participants, comme la seule garantie de ne pas avoir de fret en transit sur la ligne entre Saint-Fons et Grenay.

Certains participants ont d'ailleurs exprimé leur crainte que le CFAL Sud ne se réalise pas, compte-tenu de l'absence de portage clair à court terme par l'État, et suspectant que le projet de mise à 4 voies soit utilisé comme échappatoire pour absorber l'augmentation du trafic fret de transit qu'induirait la mise en service du CFAL Nord et du Lyon-Turin. Certains participants souhaitent en conséquence conditionner la réalisation de la mise à 4 voies entre St Fons et Grenay à l'engagement des travaux du CFAL Sud.

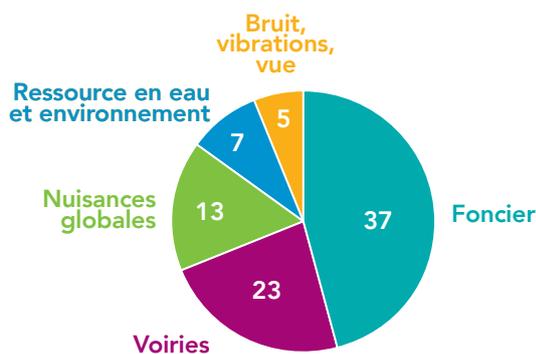
Des participants ont par ailleurs rappelé que le tracé du CFAL Sud avait fait déjà l'objet d'une décision ministérielle en 2009, après une phase de concertation spécifique. Outre le CFAL Sud, des participants ont demandé la réalisation de l'intégralité du CFAL Nord pour disposer d'un itinéraire complet dédié au fret, permettant de sortir le transport de marchandises de l'EFL et de disposer ainsi des capacités suffisantes pour développer le transport de voyageurs.

Enfin, des **questions** ont été posées à SNCF Réseau sur :

- Les calendriers de réalisation du CFAL Nord et Sud ;
- Sur leur tracé et raccordement ;
- Sur les raisons du découpage en 2 tronçons du CFAL Nord alors même que ce dernier a été déclaré d'utilité publique ;
- Sur les trafics prévus sur ces axes ou encore sur la date de mise à disposition des études sur le CFAL Sud.

LES EXPRESSIONS SUR LES IMPACTS DU PROJET, LES MESURES COMPENSATOIRES ET DE PROTECTION

81 expressions ont porté sur les craintes vis-à-vis des impacts du projet, indépendamment de la variante retenue, et 46 ont, en outre, soit questionné SNCF Réseau sur les mesures envisagées pour les réduire ou les compenser, ou soit demandé explicitement qu'elles soient effectivement prévues et intégrées dès à présent dans le projet et son estimation financière.



LES EXPRESSIONS SUR LES IMPACTS

Les impacts fonciers et leurs conséquences directes ou indirectes sur les activités ou les bâtis

Le sujet des **impacts fonciers** directs du projet, leurs éventuelles **répercussions économiques** ou sur le fonctionnement des exploitations, a particulièrement mobilisé la **filière agricole** (exploitants, coopérative et syndicats agricoles) et les **carriers**, et, dans une moindre mesure en termes de nombre d'expressions, les particuliers, les entreprises et, dans une vision plus globale, les associations.

Pour les agriculteurs et les carriers, les expressions et questionnements sur ces impacts, et sur les compensations prévues, ont notamment porté :

- Sur les impacts directs de réduction des surfaces exploitables ou sur les bâtis
- Sur les impacts indirects de pérennité ou de complexité d'exploitation, liés à un morcellement potentiel (continuités de parcelles, franchissements, accès)
- sur un besoin de visibilité long terme, nécessaire pour envisager des investissements futurs

Spécifiquement, des **exploitants agricoles** ont mis en avant l'importance des impacts liés au « gel » de parcelles sur le temps long de maturation d'un grand projet d'infrastructure : incertitudes sur l'avenir, frein aux investissements, dévalorisation des exploitations agricoles et complexification de leur transmission ou cession.

Les acteurs du monde agricole se sont également inquiétés de l'impact direct que le projet pourrait avoir sur les silos situés le long des voies, ces silos étant une « plaque tournante » (distribution d'intrants et collecte) de la filière à l'échelle locale, voire au niveau de plusieurs départements.

Plus globalement, c'est une inquiétude générale sur l'avenir de la **filière agricole** sur le territoire qui a été ainsi exprimée.

Les **carriers** se sont eux plus spécifiquement exprimés sur les impacts que le projet pourrait avoir sur leur activité, directement selon l'emprise prévue pour chaque variante, ou par effet indirect sur l'exploitation – convoyeuse de matériaux au-dessus des voies, accès... Ils expriment, comme les agriculteurs, un besoin de visibilité au plus tôt sur le choix du tracé pour être en mesure de pouvoir anticiper les modalités de poursuite de leur activité et leurs projets d'investissement.

Trois particuliers se sont individuellement exprimés sur les incidences que le tracé pourrait avoir sur des domiciles bâtis.

Une entreprise a contribué spécifiquement pour exprimer son inquiétude quant à la pérennité de son activité. Les autres entreprises sont en attente de visibilité et ont sollicité des échanges avec le maître d'ouvrage afin de définir les modalités de compatibilité de leur activité avec le projet, ou à défaut de compensation.

Les associations s'étant exprimées sur le sujet des impacts fonciers du projet, sans prendre parti directement au nom des riverains directement intéressés, ont souligné la taille des emprises liées à chaque variante et posé la question de leur optimisation.

En conséquence, il a été demandé à SNCF Réseau de **préciser les emprises réellement nécessaires et d'optimiser l'insertion du projet** pour en réduire les impacts fonciers, et **d'affiner au plus tôt les modalités de compensation ou d'indemnisation** de ces impacts, directs ou indirects.

Le maître d'ouvrage a notamment été questionné sur :

- Les relocalisations d'habitations ou d'entreprises impactées ;
- Le chiffrage et les modalités d'indemnisation des propriétaires, exploitants ou acteurs économiques ;
- L'avenir du foncier antérieurement mis à disposition via des baux précaires au titre d'anciennes compensations.

Certains ont également demandé au maître d'ouvrage de leur proposer par anticipation de **compenser** les pertes de revenus engendrées par le projet.

Les impacts sur les circulations et les accès

Le second impact du projet sur lequel les participants se sont exprimés a concerné les **circulations et les fermetures éventuelles de voiries existantes** (rue Maréchal, rue du Commandant Charcot, rue du Beaujolais,) la déconstruction / reconstruction de ponts (Berliet, Chevreul, route d'Heyrieux...), ou l'impact sur les **chemins agricoles** que le projet et/ou les travaux pourraient occasionner.

Des participants ont notamment demandé comment les accès, la circulation routière et en transport en commun, ainsi que les cheminements seraient maintenus, ou quelles solutions de substitution seraient envisagées, notamment pendant les travaux.

En particulier, l'importance du rétablissement des cheminements agricoles, déjà impactés par la suppression des passages à niveau sur la commune de Saint-Pierre-de-Chandieu a été soulignée. Les participants s'étant exprimés sur le sujet attendent notamment que soit assurée une vision globale de l'ensemble des projets existants sur le territoire (le tram T10 ayant été cité le plus spécifiquement) et susceptibles d'impacter les circulations et les accès.

Les nuisances et impacts sur la qualité de vie, et les enjeux d'insertion urbaine

En troisième lieu, les participants ayant exprimé leur inquiétude sur les impacts potentiels du projet ont fait part de leur refus de subir davantage de **nuisances**, « à tous les niveaux », ou plus précisément une aggravation des nuisances **sonores, vibratoires, visuelles** dégradant leur qualité de vie.

Les participants ont en conséquence questionné le maître d'ouvrage sur les mesures d'insertion des voies nouvelles et sur les protections envisagées pour les protéger des nuisances, en particulier les traitements contre le bruit.

Ils ont demandé que des mesures efficaces de réduction des nuisances sonores, notamment rue du Commandant Charcot, route de Saint-Symphorien d'Ozon, boulevard des Roses, soient effectivement prévues et intégrées dans le coût du projet.

Au-delà de l'efficacité de ces protections, certains participants ont demandé que soit pris en compte l'aspect visuel et esthétique : insertion paysagère (arbres, espaces verts), murs anti-tags...

Enfin, un certain nombre de participants ont fait part à l'occasion de cette concertation d'un sentiment global de déconsidération de l'Est lyonnais, qui accueille déjà de nombreuses infrastructures.

Les impacts sur la ressource en eau et les impacts environnementaux

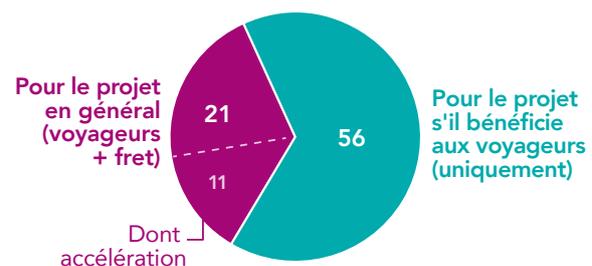
Concernant plus spécifiquement la **ressource en eau**, les préoccupations ont porté sur la prise en compte des réseaux d'irrigation pour les agriculteurs (rétablissements, conçus de manière suffisamment robuste y compris en perspective des futures circulations annoncées, et coupures pour travaux en dehors des périodes d'irrigation), la protection et préservation du périmètre de captage des 4 chênes, et pour une contribution plus ciblée, les préoccupations quant à l'impact général que le projet pourrait avoir sur l'équilibre général hydrologique du territoire avec le risque de formation de nouvelles barrières hydrauliques et de modification de l'écoulement des eaux.

Quelques participants ont alerté SNCF Réseau sur les **impacts environnementaux** du projet, en termes d'artificialisation de terres agricoles, sur les corridors écologiques identifiés par le SCOT Nord Isère (présence de trames bleues et vertes) ou sur une zone humide. Ils ont questionné le maître d'ouvrage sur la localisation des compensations écologiques et lui ont demandé de prévoir, dans le cadre du projet, des espaces verts et des plantations, ainsi qu'une requalification des emprises agricoles, des carrières et des autres délaissés en faveur de la biodiversité autour des voies ferrées.

Certains participants ont enfin souligné les PPRT (Plans de prévention des risques technologiques) au niveau de Créalis et SDPS Saint-Priest comme des enjeux spécifiques à prendre en compte.

LES EXPRESSIONS DE SOUTIEN À L'AMÉLIORATION DES MOBILITÉS

77 avis ont consisté en des expressions de soutien, soit au projet de mise à 4 voies dans son ensemble, soit au développement du trafic voyageurs qu'il permet et pour lequel sa réalisation est nécessaire.



LES EXPRESSIONS FAVORABLES À L'AMÉLIORATION DES MOBILITÉS

Parmi les avis exprimés en faveur de l'amélioration des mobilités, la plus grande majorité s'étant déclaré en faveur du projet de mise à 4 voies ont considéré que **le projet était nécessaire au développement de la capacité de transport des voyageurs, et à réserver au bénéfice de ces derniers**. Ils ont notamment estimé que le projet permettrait de contribuer au développement d'un RER à la Lyonnaise avec des TER à la ½ heure puis au ¼ heure et améliorer la desserte des gares, incluant la nouvelle halte des Portes du Dauphiné (au niveau des communes de Saint-Pierre-de-Chandieu - Toussieu), favorisant ainsi le report modal vers le train, d'améliorer la qualité de l'air, limiter la congestion routière et éviter la réalisation de nouveaux aménagements routiers.

Face au double constat de congestion de l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise (pour laquelle la section entre Saint-Fons et Grenay constitue un goulet d'étranglement et ne permet pas que les circulations ferroviaires soient suffisamment fiables et régulières) et de besoin croissant de déplacements, près du tiers des participants s'étant exprimés en faveur de l'amélioration des mobilités, **ont soutenu la réalisation du projet** tant pour les circulations voyageurs que pour celles des marchandises. Pour ces participants, le projet s'inscrit dans une vision globale du désengorgement routier et ferroviaire de la métropole lyonnaise, indispensable au regard des enjeux climatiques et dont il constitue un premier maillon structurant, sans lequel l'augmentation des fréquences des liaisons TER ne serait pas possible à l'échelle élargie de l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise.

Un partie des participants s'étant exprimé en faveur du projet a demandé que sa réalisation soit **accélérée**, considérant que sa pertinence et son urgence pour désaturer l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise avait déjà été établie lors du débat public de 2019, et qu'il était indispensable pour augmenter les circulations sur la ligne. Ces participants ont dès lors interpellé SNCF Réseau sur l'échéance de réalisation du projet à horizon 2035, jugée trop lointaine, et exprimé la demande que celle-ci soit avancé à 2030-2032, voire 2028.

Enfin, des participants ont considéré qu'il était important que **le projet sur Saint-Fons-Grenay s'articule avec les autres projets de désengorgement de l'EFL**, ou demandé plus de visibilité sur :

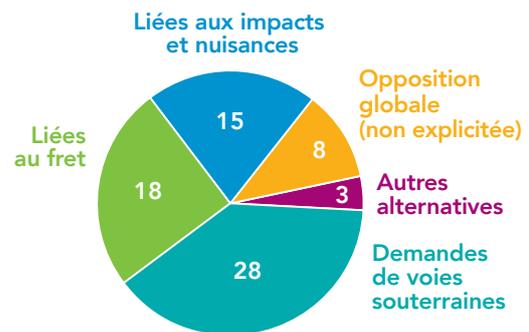
- La desserte TER de la gare de Saint-Exupéry ;
- Le raccordement de Saint-Fons, afin de permettre aux trains venant du sud d'emprunter la ligne ferroviaire vers Bourgoin-Jallieu ;
- La ligne d'accès au Lyon-Turin ;
- L'amélioration des liaisons entre Lyon et Saint-Etienne et de la desserte de Saint-Etienne ;
- Le projet de nouveau franchissement du Rhône au nord de Givors ;
- Le Tram-Train de l'Ouest Lyonnais entre Lyon et Lozanne, voire son prolongement de Saint-Paul à Part-Dieu en souterrain ;
- le CFAL Nord et Sud, comme cité précédemment

Dans cette perspective, des participants ont avancé la proposition de définir un plan ferroviaire ambitieux, doté d'importants moyens financiers.

LES EXPRESSIONS D'OPPOSITION AU PROJET OU AUX VARIANTES PRÉSENTÉES

69 expressions, pour l'essentiel formulées à Mions et par des associations (notamment via une pétition déposée sur le registre de concertation et via le site internet), ont spécifiquement porté sur une opposition au projet tel que proposé à la concertation. Un certain nombre de ces participants se sont néanmoins exprimés en faveur du développement des services ferroviaires pour les voyageurs.

C'est notamment dans ce contexte que le sentiment de déconsidération de l'Est Lyonnais, ressenti comme cumulant risques et nuisances, a été souligné par un certain nombre de participants.



LES EXPRESSIONS D'OPPOSITION AU PROJET PRÉSENTÉ

NB : des participants ont pu donner plusieurs raisons à leur opposition, le total détaillé des raisons avancées est donc supérieur au total général des expressions contre le projet ou les variantes présentées.

Des participants ont indiqué, en majorité via le site internet, être opposé au doublement des voies entre Saint-Fons et Grenay sans préciser leur motivation ou suggérer d'alternatives.

Une partie d'entre eux ont justifié leur opposition par les nuisances et impacts du projet, ou par leur crainte de voir s'accroître les circulations fret sur la ligne. Parmi les expressions d'opposition au projet tel que présenté à la concertation, des participants, majoritairement miolands, ont indiqué être opposés au projet si les **voies supplémentaires n'étaient pas réalisées en tunnel**. Pour ceux l'ayant explicité, il s'agit de réduire les nuisances, limiter les risques d'accidents et préserver les habitations.

NB : l'atelier de concertation n'ayant pas pu se dérouler en totalité à Mions, SNCF Réseau n'a pas eu l'occasion de présenter en atelier l'analyse d'une variante enterrée sur la commune.

Enfin, sans exprimer d'opposition en tant que telle, quelques participants ont proposé d'autres alternatives, telles que :

- La suppression des sauts-de-mouton ;
- L'évolution de la gare de Saint-Exupéry vers / en une gare internationale ;
- L'élaboration d'un nouveau tracé moins impactant.



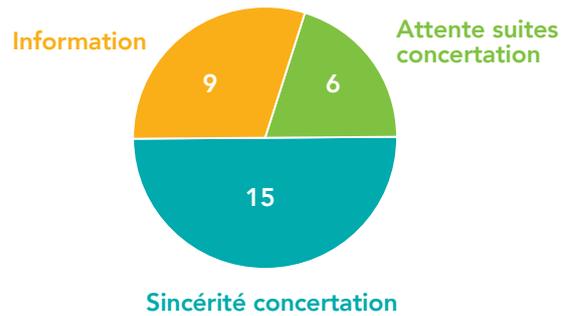
LES EXPRESSIONS SUR DES AMÉNAGEMENTS URBAINS OU SUR L'AMÉLIORATION DES FONCTIONNEMENTS URBAINS

36 avis ont porté sur le souhait de profiter du projet pour envisager **une amélioration des fonctionnements et aménagements urbains, et sur l'attente d'une vision globale** et d'une mise en cohérence ces projets. Par ailleurs, des expressions propres à certains autres aménagements urbains connexes ont pu être exprimés à l'occasion de la concertation.

- 16 pétitionnaires de **Mions** ont estimé globalement que le projet n'apportait pas de garanties ou contreparties acceptables à destination des territoires impactés et ne prenait pas en compte les **enjeux d'aménagement de la ville**, en termes économiques ou d'habitat, sans toutefois exprimer de propositions spécifiques.
- Plusieurs participants, notamment à **Saint-Priest et Vénissieux**, ont demandé s'il serait possible de profiter du projet pour créer de **nouveaux franchissements** : notamment, un participant a suggéré un passage sous-terrain à Saint-Priest au niveau de la gare ou de l'ancien passage à niveau, et d'autres ont proposé : un passage permettant de relier le quartier des Minguettes, un passage au niveau de la gare de triage dans le prolongement du Boulevard Urbain Est, ou un passage permettant de relier le boulevard des Roses à Saint-Priest, ainsi qu'un passage souterrain piétons et vélos entre la cité Berliet et le quartier Max Barel.
- En lien avec les expressions en faveur de l'intermodalité, d'autres participants ont émis le souhait que les franchissements reconstruits prévoient des aménagements dédiés aux modes doux, et la proposition qu'une piste cyclable soit prévue le long du tracé.
- Quelques participants ont souligné que le **pont Berliet** n'était pas suffisamment dimensionné, notamment car utilisé comme itinéraire de shunt, en espérant que sa destruction / reconstruction pourrait permettre de résoudre ce problème.
- Plusieurs participants ont par ailleurs demandé la réalisation complète du **Boulevard Urbain Est**, arguant notamment du nombre de camions en augmentation qui seraient susceptibles de l'emprunter, ou suggérant qu'il permette la création d'une ligne de transport en communs en site propre.
- Un participant a également demandé si le projet d'aménagement urbain « Urbagare », au niveau de Vénissieux, avait été intégré dans la vision globale du projet.
- Enfin, un participant a suggéré la construction d'un échangeur sur l'A43 pour la desserte de la zone d'activité des Portes du Dauphiné.

LES EXPRESSIONS SUR L'INFORMATION ET LA CONCERTATION

30 expressions ont porté sur l'information, mise en œuvre et attendue, et sur la concertation.



NOMBRE D'EXPRESSIONS SUR L'INFORMATION ET LA CONCERTATION

En majorité, les expressions sur l'information et la concertation ont mis en doute la **sincérité de la concertation**, considérant que le projet était déjà décidé et qu'il était peu vraisemblable que la variante la plus coûteuse soit choisie à l'issue de la concertation quand bien même elle recueillerait l'assentiment des riverains, les décisions étant guidées par les coûts.

En outre, certaines associations et participants ont considéré que se prononcer pour l'une ou l'autre des variantes équivalait à entériner le projet, avec les risques d'ouvrir à un développement massif du fret en transit. Ils auraient souhaité que la concertation porte sur l'opportunité du projet et en particulier sur la place du fret et non sur les variantes de tracé.

Ces participants ont exprimé leur défiance vis-à-vis de SNCF Réseau, et plus généralement leur désillusion quant à la prise en compte de leurs attentes sur des projets d'infrastructure ou d'aménagement, se référant à de précédentes concertations (suppression de passages à niveau, ascenseur sur le quai supplémentaire de la gare de Vénissieux, élargissement de l'A46 sud...)

D'autres participants ont souligné l'importance d'une réelle **prise en compte des avis formulés** par le public pour la suite du projet, demandant à SNCF Réseau d'approfondir ses études sur la base des contributions issues de la concertation et de proposer un projet et un tracé plus adaptés aux attentes exprimées.

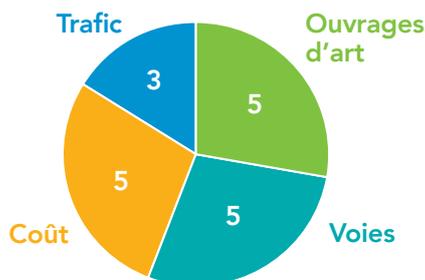
Des participants ont également mis en avant l'importance de poursuivre les échanges avec la Chambre d'agriculture, les associations et les entreprises, et de privilégier le dialogue avec les parties prenantes. Trois participants ont salué ou remercié le maître d'ouvrage de la tenue de la concertation.

Enfin, une partie des expressions sur la concertation et l'information ont porté sur :

- Le **déficit de communication** pour annoncer la tenue des réunions publiques ou des ateliers, remettant notamment en question l'efficacité du dispositif de distribution de dépliants dans les boîtes aux lettres des riverains ;
- Le **manque de précision de certaines réponses apportées** sur le trafic fret et les grands projets ferroviaires (CFAL notamment), avec la mise en exergue d'écarts entre les données sur le fret liées aux accès alpins, au CFAL et celles présentées dans les différents supports d'information, voire la mise en doute de certaines données ;
- La demande de disposer d'une **vision globale et cohérente des projets**, qu'il s'agisse des projets d'aménagement urbain ou de mobilité portés par la Métropole de Lyon et SYTRAL Mobilités, d'ouverture de haltes et de desserte TER portés par la Région, ou de projets d'infrastructures ferroviaires ;
- Le **périmètre retenu pour la concertation**, considérant notamment les impacts induits par les perspectives d'augmentation du trafic, notamment de fret, sur la commune de Feyzin, et les nuisances ou risques qui y seraient associés.

LES EXPRESSIONS SUR LES FONCTIONNALITÉS ET LE COÛT DÉTAILLÉ DU PROJET

18 expressions ont porté sur les fonctionnalités et le coût du projet.



LES EXPRESSIONS SUR LES FONCTIONNALITÉS ET LE COÛT DU PROJET

Pour l'essentiel, ces avis ont été formulés sous la forme de questions au maître d'ouvrage sur :

- L'emplacement et le dimensionnement des **ouvrages d'art** prévus ;
- Le statut, le positionnement, les profils en travers et le nombre de **voies nouvelles** ;
- Les **trafics** ferroviaires sur l'EFL : trafics actuels et trafics prévus à l'horizon de réalisation du projet ;
- Les **éléments** inclus dans le coût du projet (expropriations, raccordement de Saint-Fons, future gare...) et l'incidence de certains choix techniques sur ce coût, comme le passage des canalisations collectives sur ou sous les ponts par exemple.

Des participants ont également proposé la réutilisation et la connexion ferroviaire d'une plateforme à Grenay (ancien projet SATORAIL),

LES EXPRESSIONS SUR LES VARIANTES D'IMPLANTATION DES VOIES NOUVELLES

24 expressions ont porté spécifiquement sur les variantes de tracé proposées, soit pour donner un avis, soit pour poser des questions.

Des participants, associatifs notamment, ont indiqué laisser le choix de la variante préférentielle aux riverains et d'autres, Fédération Fracture et associations liées, ont refusé de se positionner sur les variantes pour ne pas donner le sentiment de cautionner le projet.



LES EXPRESSIONS SUR LES VARIANTES

Seules la FNE et la Chambre d'agriculture du Rhône ont émis un **avis sur l'ensemble du tracé**, considérant que la variante bleue semblait globalement moins impactante que la rouge sur l'environnement, le foncier agricole et le cadre de vie, mais plus impactante sur les circulations des trains durant les travaux.

D'autres participants se sont exprimés sur le tronçon les concernant directement :

- Sur le tronçon « gare de Vénissieux / pont Berliet », les participants ont considéré que la variante rouge avait un impact plus fort sur les riverains, en particulier sur les propriétés situées chemin Charbonnier et le groupe scolaire, et sur les exploitations agricoles. Deux participants ont cependant indiqué que la variante bleue impactait d'avantage les canaux d'irrigation et que la variante rouge était préférable car plus rectiligne ;
- Sur le tronçon « Gare de Saint-Priest – Route de Mions », la FNE a estimé que la variante rouge avait un impact plus fort sur les riverains que la variante bleue ;
- Sur le tronçon « Mions - route d'Heyrieux », la FNE a considéré que la variante bleue était à privilégier, car permettant de récupérer le pont de la route d'Heyrieux, sous réserve de la confirmation par une étude d'impact sur les espaces verts et agricoles.

Un participant a également alerté SNCF Réseau sur l'impact fort de la variante rouge sur les habitations de la rue Dumont d'Urville ;

- Sur le tronçon « Saint-Pierre-de-Chandieu ouest », la FNE a considéré que la variante bleue était la plus défavorable sur le périmètre de protection du captage des Quatre Chênes mais la plus favorable pour préserver les terres agricoles. Cet impact plus faible sur les terres agricoles a été partagé par les exploitants s'étant exprimés sur ce tronçon. Le SMHAR et l'ASA VAL d'OZON ont considéré que la variante bleue impactait moins les infrastructures hydrauliques, sous réserve que les voies nouvelles ne soient pas construites en déblai profond ;
- Sur le tronçon 6 « Saint-Pierre-de-Chandieu – Grenay », les exploitants agricoles ont considéré que la variante rouge était moins impactante sur leurs terres et sur la RD53A. La FNAUT AURA a partagé cet avis, cette variante lui apparaissant faciliter la connexion vers le CFAL Nord et la ligne d'accès au Lyon-Turin. Des représentants de carriers ont en revanche indiqué que l'impact de la variante rouge sur leur activité serait plus important que celui de la variante bleue.

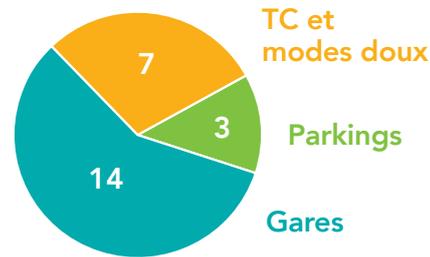
Les **questions** posées par les participants à SNCF Réseau sur les variantes ont porté sur :

- La possibilité de sous-découper un tronçon pour envisager un tracé moins impactant ;
- La faisabilité de proposer, sur les tronçons 4 à 6, une variante avec une voie supplémentaire de chaque côté des voies actuelles ;
- L'incidence d'une alternance des tracés rouges et bleus sur la vitesse de circulation des trains ;
- L'intérêt de s'exprimer sur les variantes du tronçon « Saint-Pierre-de-Chandieu – Grenay » dont les emprises sont pour partie situées en emplacement réservé au bénéfice de SNCF Réseau pour la réalisation du CFAL Nord.

LES EXPRESSIONS SUR L'INTERMODALITÉ, LES GARES ET L'ACCESSIBILITÉ

En complément des expressions précédentes sur les aménagements et fonctionnements urbains, 24 avis ont spécifiquement porté sur des demandes d'amélioration de l'intermodalité : d'abord par des gares plus accessibles, par des connexions avec les transports en commun urbains et modes doux améliorées et par la présence de parkings de plus grande capacité.

Les questions de tarification intégrée et de coordination entre autorités organisatrices des mobilités pour faciliter l'accès au train ont également été évoquées.



LES EXPRESSIONS SUR L'INTERMODALITÉ

Concernant les **gares**, et tout particulièrement celle de Vénissieux, perçue comme la porte d'entrée sur la métropole, point de connexion intermodale, et desservant potentiellement 140 000 emplois, des participants ont demandé :

- Un renforcement de l'accessibilité aux nouvelles infrastructures, incluant le quai de secours déjà ajouté récemment, pour les personnes à mobilité réduite, les personnes avec poussette ou bagages, avec un ascenseur et des espaces de retournement pour les personnes en fauteuil ;
- La présence de guichets, de services et d'aménagements sécurisés pour les modes doux (vélos et trottinettes) ;
- Un meilleur entretien du passage souterrain ;
- Une vision globale des aménagements de la gare et de son environnement.

Des participants ont également demandé :

- Une meilleure connexion de la gare de Saint-Exupéry ;
- Les perspectives envisagées pour la gare de Saint-Priest ;

Des participants ont également salué le projet de réouverture de la gare de Chandieu – Toussieu (« Portes du Dauphiné »), même si un participant a considéré son emplacement trop excentré. Certains participants ont questionné les échéances de concertation propres à ce projet.

Concernant les **transports en commun et les modes doux**, des participants ont exprimé le souhait que les ouvrages routiers de franchissement des voies ferrées reconstruits dans le cadre du projet prévoient des aménagements dédiés aux lignes de transports collectifs urbains et aux modes actifs. Comme mentionné précédemment, ils ont également demandé que lors des travaux, ces franchissements ne soient pas coupés, surtout lorsqu'ils sont utilisés par une ligne de transport en commun.

Enfin, des participants ont demandé :

- l'extension de la ligne T2 du tramway, jusqu'à la gare de Vénissieux ;
- le développement de l'offre de transports en commun à Mions.

Concernant les **parkings**, des participants ont demandé que soit prise en compte la réalisation de parcs de stationnement suffisamment dimensionnés autour des gares de la ligne, mais également en gare de Lyon Part-Dieu.



LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

SUR LE DISPOSITIF MIS EN PLACE ET LES DOCUMENTS MIS À DISPOSITION DU PUBLIC

UNE BONNE INFORMATION, QUI AURAIT GAGNÉE À ÊTRE D'AVANTAGE ANTICIPÉE

Malgré quelques retours négatifs, en particulier au début de la concertation, de la part de personnes ayant indiqué ne pas avoir été informées, le large dispositif mis en place par le maître d'ouvrage, et bien relayé par les communes concernées, a globalement permis la diffusion de l'information pour porter à la connaissance du public l'existence de la concertation et les modalités de participation.

Une anticipation plus importante des premières campagnes d'information aurait peut-être permis d'accroître la participation d'un plus grand nombre de personnes à la réunion publique d'ouverture notamment.

La mise à disposition de plus de données sur les trafics, notamment concernant le développement du fret, aurait pu être utile aux échanges, non seulement pour répondre au grand nombre de questions posées sur cette thématique, mais également pour attester de la bonne foi du maître d'ouvrage sur le fait qu'il n'envisageait pas le projet de mise à 4 voies comme un « CFAL déguisé ».

DES ÉCHANGES RICHES ET GLOBALEMENT RESPECTUEUX

Globalement, la concertation s'est déroulée dans un climat respectueux, constructif, favorable aux échanges et à la bonne compréhension des réponses apportées, même si toutefois un certain nombre de personnes ont préféré ne pas participer aux ateliers prévus par le maître d'ouvrage et manifester pour exprimer leur opposition au projet.

L'atelier de Mions notamment a été perturbé par le départ, avant le début des présentations et échanges prévus, de la quasi-totalité des participants à l'invitation du président de Fracture, relayée par Monsieur le maire de Mions. Il n'a donc pas été possible de tenir le même temps de partage d'informations générales et localisées sur le projet, d'échanges et d'écoute des expressions prévu à cette occasion.

D'autres modalités d'expression étaient néanmoins proposées (permanences, site internet, courrier...).

SUR LA POURSUITE DU PROJET

UNE ATTENTE CONVERGENTE D'UN DÉVELOPPEMENT RAPIDE DES OFFRES DE MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

La concertation a mis en exergue l'attente d'un développement rapide des mobilités du quotidien, en réponse aux enjeux de saturation des voies routières et de décarbonation des mobilités. Le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay constitue un élément structurant de réponse à cette attente.

DES ÉLÉMENTS À APPROFONDIR

Le premier point à approfondir porte sur le fret :

- Il s'agit en effet de mettre à disposition les données prospectives concernant le trafic de marchandises, pour répondre aux questions posées durant la concertation ;
- Il s'agit également de trouver des réponses à la préoccupation d'un potentiel développement d'un trafic fret de transit à travers les secteurs urbanisés de l'est lyonnais. En alternative, le positionnement de l'État et des grands partenaires est très fortement attendu sur le calendrier de réalisation d'un projet de CFAL Sud et sur son ordonnancement avec les différents projets de l'EFL, notamment la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay - avec, lorsque c'était précisé, une grande majorité d'expressions en faveur d'un tracé le long de la LGV Valloire, alternatif à celui défini après concertation par décision ministérielle de 2009.

Le second point porte sur la préservation du cadre de vie et des activités économiques et agricoles. Pour cela, les expressions ont mis en évidence des attentes fortes que le maître d'ouvrage poursuive ses études sur les volets suivants :

- La recherche de pistes d'optimisation des tracés des voies nouvelles pour en réduire les emprises et donc les incidences sur les habitations et les activités économique et agricoles ;
- les mesures de réduction des nuisances sonores, et vibratoires;
- L'approfondissement de l'insertion paysagère et urbaine du projet, en étroite coordination avec la Métropole, SYTRAL Mobilités et les communes concernées, pour faire en sorte que les différents projets d'aménagement et de mobilité du territoire soient conçus en cohérence (fonctionnalités des gares, intermodalité...);
- L'intégration, dans la définition plus fine du projet et dans l'organisation des travaux, des enjeux agricoles (périodes de travaux, préservation du réseau d'irrigation, franchissements...).

Le troisième point concerne l'attente d'une vision d'ensemble :

- d'une part des grands projets concernant l'EFL (raccordement de Saint-Fons, CFAL Nord et Sud, Lyon-Turin) ainsi que de leurs plans respectifs
- d'autre part des autres projets d'aménagements, des offres de mobilité à l'échelle locale, pour lesquels une meilleure visibilité, ainsi que l'assurance d'une véritable coordination sont attendues.

Pour ce faire, SNCF Réseau sollicitera l'ensemble de ses partenaires (État, Région, Métropole de Lyon), dans le cadre de la gouvernance du projet, pour la construction d'une « feuille de route » partagée pour aller vers un RER à la lyonnaise et les priorités de réalisation des grands projets structurants.

Enfin, un meilleur effort d'explication et de pédagogie sur le calendrier du projet à l'étude et du processus de concertation associé, explicitant les prochaines étapes et procédures, apparaît utile pour assurer le public et l'ensemble des parties prenantes que celles-ci permettront bien d'adresser certaines préoccupations soulevées, quant à la prise en compte des impacts, aux modalités précises d'insertion, et d'équilibre socio-économique. Il est effectivement bien prévu que ces éléments soient progressivement précisés et partagés.

DES ÉCHANGES À POURSUIVRE AVEC LES PARTIES PRENANTES

Au vu des attentes exprimées, le maître d'ouvrage prévoit de poursuivre le dialogue et le travail de co-construction du projet avec les parties prenantes, qu'il s'agisse des élus, des associations, des riverains ou acteurs économiques (entreprises et exploitants de carrières, syndicats, coopératives et exploitants agricoles, chambres d'agriculture) directement concernés, ainsi qu'avec le SAGE, le SMHAR et l'ASA Val d'Ozon concernant les enjeux liés à la préservation de la ressource en eau.

Pour ce faire, des modalités d'échanges seront proposées à chaque partie prenante.

SUR LE CHOIX DU TRACÉ DE LA VARIANTE PRÉFÉRENTIELLE D'IMPLANTATION DE LA (DES) VOIE(S) NOUVELLE(S)

Pour retenir la variante de tracé préférentielle, SNCF Réseau et ses bureaux d'études prévoient de consolider, sur chaque tronçon, l'ensemble des contributions recueillies durant la concertation pour ajuster et affiner ses analyses multicritères.

Ces nouvelles analyses feront l'objet d'un partage avec les partenaires du projet puis serviront de base à la construction d'un tracé de référence, résultant de la meilleure solution possible sur chacune des sections proposées à la concertation. Celle-ci sera à son tour partagée avec les élus et les parties prenantes, à

l'horizon de la fin d'année 2023 – cette échéance dépendra notamment de la complexité des analyses techniques complémentaires et du calendrier des échanges avec les partenaires du projet.

SNCF Réseau pourra alors engager les études d'approfondissement sur ce tracé, en intégrant notamment les points d'attention relevés lors de la concertation.

LES PROCHAINES ÉTAPES DE CONCERTATION

Le débat public de 2019 avait permis de mettre en avant la pertinence du projet de mise à 4 voies afin de séparer les circulations « lentes » des circulations « rapides » et ainsi répondre aux enjeux de saturation de l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise et aux besoins d'accroissement des circulations.

Cette concertation permettra à SNCF Réseau d'alimenter un choix d'implantation des voies supplémentaires sur la base de propositions affinées par rapport à un premier tracé considéré comme « réalisable » en première approche.

Dans une logique de concertation continue, SNCF Réseau prévoit d'autres étapes d'information et consultation du public, dans un premier temps au

premier semestre 2024 sur la variante retenue et ses modalités plus précises d'insertion, notamment en termes d'emprises, de protections (antibruit, anti-vibratoires,...) et de rétablissement des franchissements, circulations ou réseaux d'irrigation.

NB : Lors de cette étape, les données générales du projet, notamment en terme de trafic, seront précisées.

Ces études permettront ensuite de partager au public les informations nécessaires pour lui permettre de s'exprimer sur l'équilibre « coûts/bénéfices » du projet, dans le cadre d'une Enquête d'Utilité Publique prévue à l'horizon 2025.





LISTE DES ANNEXES

Les annexes au présent compte-rendu sont organisées de la manière suivante :

- **Supports d'information**

- Relations presse
 - Communiqué de presse
 - Annonces presse
- Affiches et flyers
- Réseaux sociaux
- Courriers et e-mailings
- Dossier support
- Panneaux

- **Réunions de concertation**

- Réunion publique d'ouverture
- Ateliers communaux
- Permanences
- Réunion publique de clôture

- **Expressions du public**

- Avis
- Courriers
- Registres
- Questions posées

- **Retombées médiatiques**

Les annexes sont disponibles sur le site internet du projet :
<http://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/preparer-avenir/telechargements/>





DEMAIN
MIEUX CIRCULER

ÉTOILE

FERROVIAIRE

LYONNAISE

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