



Numéro provisoire : 503 - Code matière : 8.7

COMMISSION PERMANENTE

Séance du 21 juin 2019

DOSSIER N° 2019 CP06 C 10 59

Objet : Contribution du Département de l'Isère au débat public nœud ferroviaire de Lyon

Politique : Transports

Programme :

Opération :

Service instructeur : DM/CRédacteur

Sans incidence financière

Répartition de subvention

Imputations

.....

Montant budgété

.....

Montant déjà réparti

.....

Montant de la présente répartition

.....

Solde à répartir

.....

Programmation de travaux

Imputations

.....

Montant budgété

.....

Montant déjà réparti

.....

Montant de la présente répartition

.....

Solde à répartir

.....

Conventions, contrats, marchés

Imputations

.....

Autres (à préciser)

COMMISSION PERMANENTE
Séance du 21 juin 2019
DOSSIER N° 2019 CP06 C 10 59

Délégation de la commission permanente (*références délégation - articles*) : Délibération de référence pour les délégations : Délibération n° 2015SE1B3204 du 2 avril 2015

Acte réglementaire ou à publier : Non

RAPPORT DU PRESIDENT

DOSSIER N° 2019 CP06 C 10 59

Objet : Contribution du Département de l'Isère au débat public nœud ferroviaire de Lyon

Compte-tenu de la densité et la variété des flux (TER, Grande Vitesse, fret), le nœud ferroviaire lyonnais (NFL) joue un rôle majeur dans le fonctionnement des réseaux ferroviaires français et européen et dans l'organisation des déplacements de la Région Auvergne Rhône Alpes, de la métropole lyonnaise et du Département de l'Isère. Sa performance est gage de la qualité de service global.

Face à la congestion, un premier programme d'aménagement courant sur la période 2015-2030 a été engagé pour fiabiliser les circulations ferroviaires pour un montant de 500 M€. C'est un préalable indispensable à toute augmentation de fréquence ou de vitesse.

Par ailleurs, SNCF Réseau a étudié un projet pour le long terme, en lien avec ceux du Lyon-Turin et ses accès français, du contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) et du Paris - Orléans - Clermont Ferrand - Lyon.

Par décision ministérielle du 8 juin 2018, Mme le Ministre a demandé à SNCF Réseau de saisir la Commission Nationale du Débat Public pour l'engagement d'un débat au 1^{er} semestre 2019, compte-tenu de son intérêt national, de ses répercussions sur l'environnement et des forts enjeux socio-économiques, avec un périmètre élargi aux pôles d'échanges de la Région desservis depuis Lyon, dont Grenoble.

Les modalités du débat public

Une commission particulière du débat public (CPDP) a été désignée pour conduire ce débat du 11 avril au 11 juillet 2019 dont les objectifs sont :

- d'informer le public sur les objectifs, les caractéristiques et les impacts du projet
- de permettre au public de s'exprimer à travers 16 réunions publiques et des ateliers thématiques organisés sur toute l'aire d'influence du nœud ferroviaire lyonnais ainsi qu'un espace numérique
- d'éclairer le maître d'ouvrage en lui remettant le bilan de la concertation prévue à l'automne dans ses décisions du principe et des conditions de poursuite du projet.

Une réunion s'est tenue le 21 mai à Grenoble, sur le thème de la connexion entre les métropoles régionales.

Le projet d'aménagement soumis au débat

Ce sont les aménagements à long terme (à échéance 2040) qui font l'objet du débat public. Ces derniers ont vocation à répondre aux besoins de déplacement du quotidien, contribuer au développement du fret, conforter le NFL comme un hub ferroviaire, offrir une capacité supplémentaire en lien avec le développement du territoire.

Ils consistent essentiellement en :

- la création de deux voies supplémentaires sur la section entourant la gare de Lyon Part-Dieu Saint-Claire / La Guillotière, en surface (option 1) ou souterrain (option 2) ;

- la mise complète à 4 voies de la section Saint-Fons - Grenay.

Le coût varie entre 2,8Md€ pour l'option 1, avec des contraintes fortes d'insertion urbaine et des perturbations fortes à prévoir durant les travaux, et 4,3Md€ pour l'option 2 soit +1,5Md€ pour une gare plus éclatée.

Les enjeux pour le Département de l'Isère

• le contexte isérois

Plus vaste territoire de la région Auvergne-Rhône-Alpes, le département de l'Isère compte plus d'**1,2 million d'habitants**.

Il jouit d'atouts exceptionnels, tant géographiques, qu'économiques et patrimoniaux. Autour de la métropole grenobloise (11^{ième} agglomération française et 2ième à l'échelle de la Région Auvergne-Rhône-Alpes), on trouve une grande diversité de territoires, avec un poids économique fort lié à la fois à une longue tradition industrielle, à la haute-technologie, à un réseau reconnu de recherches et d'enseignement supérieur et à une grande richesse naturelle générant une forte activité touristique.

Le Nord-Isère est dans l'aire d'influence de la Métropole lyonnaise, que ce soit pour les relations domicile-travail avec des flux équilibrés et les activités logistiques. L'aéroport international de Lyon Saint Exupéry est un équipement majeur auquel le territoire isérois doit être efficacement relié, sans compter le projet de développement de la zone Sud inscrit à la DTA en 2015 qui mise sur l'intermodalité. Le Département est un acteur fort d'Inspira, zone Industrialo-portuaire à Salaise sur Sanne qui se veut exemplaire dans son développement et sa connexion avec une approche trimodale.

Les enjeux de mobilité sur un territoire aussi dynamique sont donc multiples : répondre aux besoins de déplacement au quotidien des isérois et proposer une offre de service de qualité aux acteurs économiques (entreprises, touristes), garante de son attractivité.

Par ailleurs, les enjeux environnementaux et sanitaires sont au cœur des préoccupations du Département de l'Isère, qui a adopté une stratégie Air-Climat-Energie ambitieuse et la politique de mobilité y prend toute sa part, le secteur des transports représentant de l'ordre de 30 % des gaz à effet de serre. Un usage renforcé du ferroviaire est une réponse pertinente mais il est conditionné à une amélioration de l'offre et de la qualité de service.

• le constat

La qualité de service actuelle n'est pas acceptable et à la hauteur du rayonnement de l'Isère.

Le temps de parcours en TER entre Grenoble et Lyon est de l'ordre de 1h30 et le taux de ponctualité est de 82,4 %, bien en deçà de la moyenne nationale. Une telle offre n'est pas du tout compétitive par rapport à la route.

Le temps de parcours entre Paris et Grenoble est de 3h et on compte 8 A/R TGV quotidiens et le taux de ponctualité est de 78,1 % ce qui n'est pas à la hauteur du rayonnement de l'Isère.

De telles performances n'en font absolument pas un mode attractif.

En termes d'infrastructures :

- le Nœud-ferroviaire Lyonnais par lequel transite la ligne Grenoble-Lyon et Chambéry-Lyon est saturé, ce qui pose des problèmes d'exploitation (1/3 des retards sur le réseau régional lui est imputable) et ce qui rend impossible le renforcement de l'offre et l'amélioration des temps de parcours des lignes y transitant. Il impacte largement la qualité de service de la ligne Grenoble-Lyon.

- la gare de Lyon Part-Dieu est saturée, en circulations ferroviaires (dont 51 % de TER) comme en flux piétons. Dans le même temps, la gare de Saint-Exupéry est en sous-capacité en regard de son dimensionnement et la métropole lyonnaise compte plusieurs gares urbaines qui pourraient jouer un rôle de terminus pour des TER du quotidien en correspondance avec le réseau de transports en commun urbain.
- la ligne Lyon-Grenoble a été identifiée en 2011 comme une des 12 lignes sensibles du réseau et la ligne « TER » la plus malade hors Ile de France. Les infrastructures sont vieillissantes et ne sont plus adaptées à la demande (déficit de capacité, impossibilité de dépassement).
- Grenoble est à la croisée de la ligne Grenoble-Lyon et du sillon alpin Sud, si bien que le problème de capacité entre Moirans et Grenoble est aussi prégnant qu'à l'entrée de Lyon. On dénombre autant de circulations de trains. La saturation est également source de dysfonctionnements au quotidien.

Le Département regrette l'absence d'investissement majeur ces dernières décennies et affirme l'urgence à agir et le plan court-terme engagé sur le NFL ne suffit effectivement pas à répondre aux besoins en particulier de connectivité entre métropoles régionales.

● **rappel des ambitions du Département et son engagement en matière de ferroviaire**

Le Département a délibéré le 30 juin 2017 pour exprimer son ambition en matière de desserte ferroviaire du territoire isérois. Cette expression a été portée auprès des acteurs du ferroviaire, de la Région à travers le SRADDET et de l'Etat à travers la loi Mobilités attendue dans les prochaines semaines.

Il a affiché deux ambitions :

- améliorer de manière significative la desserte ferroviaire voyageurs et fret (temps de parcours, fiabilité, report modal) primordiale pour le territoire à l'échelle nationale et régionale pour maintenir et développer l'activité économique et touristique, et répondre aux besoins de déplacements des isérois au quotidien.
- optimiser et adapter le réseau existant afin d'inciter le report du mode routier vers le mode ferroviaire, afin d'offrir des temps de parcours potentiellement performants, désengorger les réseaux routiers et améliorer la qualité de l'air.

Se traduisant :

Pour les voyageurs : mettre Grenoble à 2h30 de Paris et 30 mn de Lyon

Saint-Exupéry avec le réseau grande vitesse et à 45 mn de Lyon Part-Dieu via le réseau TER.

Ce qui implique **de réaliser les travaux sur la ligne historique Lyon-Grenoble** permettant un saut en qualité et en quantité des services (fréquence, temps de parcours, fiabilité) en :

- o *programmant en priorité la mise à 4 voies de Grenoble - Moirans*
- o *programmant les études et travaux du shunt de Rives, du shunt du Grand Lemps et le renforcement de la ligne existante entre les shunts*
- o **engageant le doublement des voies entre Saint-Fons et Grenay, préalable à toute augmentation de circulations sur le nœud ferroviaire lyonnais**
- o *engageant les travaux capacitaires sur la ligne Saint André le Gaz - Chambéry*
- o *agissant sur l'exploitation : relèvement des vitesses, modification de la politique d'arrêt, amélioration de la signalisation, assouplissement des règles d'exploitation.*

Cet axe comporte des troncs communs avec d'autres lignes (Sillon Alpin Sud, Chambéry via Saint André le Gaz). Il est stratégique pour un vaste territoire.

Pour le fret : développer les plateformes de report modal afin de maintenir la compétitivité du secteur logistique et des zones d'activité économique (Plaine de Saint-Exupéry, Inspira,...) :

- o *aménager les plateformes multimodales route-fer-air de la Plaine de Saint-Exupéry : plateforme à moyen terme (AFA) et plateforme Sud aéroport (cf. Schéma référence Plaine de Saint-Exupéry) dans le secteur de l'Est-Lyonnais (Grenay);*
- o *renforcer le report modal route-fer-fleuve et l'embranchement de la zone industrialo-portuaire Inspira (ZIP de Salaise sur Sanne).*

Programmer les travaux du CFAL et des accès français de la ligne mixte du Lyon-Turin, de sorte qu'ils ne dégradent pas la desserte de l'Isère, tant dans les phases provisoires qu'à terme :

- o *programmer la réalisation complète du CFAL : CFAL Nord - CFAL Sud*
- o *phaser les travaux du CFAL et de la ligne mixte des accès français du Lyon-Turin avec l'amélioration de la desserte voyageurs Lyon - Grenoble (anticiper les reports de transit fret sur le Sillon alpin Sud, ne pas dégrader les capacités voyageurs) ;*
- o *raccorder la future gare TER de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry à la ligne historique desservant le Nord-Isère.*

Ces ambitions ont vocation à faire croître les circulations voyageurs et fret, ce qui rend indispensable l'adaptation des infrastructures.

Le Département de l'Isère, au regard des enjeux sus-visés et au titre de la solidarité territoriale est un partenaire actif aux cotés de l'Etat, de la Région, de la Métropole grenobloise pour améliorer l'offre ferroviaire :

- Il contribue techniquement et financièrement à l'étude d'exploitation en cours sur l'étoile ferroviaire grenobloise pilotée par la SNCF, à laquelle sont associés le Grésivaudan et le Voironnais. Cette étude va permettre de définir les projets d'infrastructures, les besoins en équipements d'exploitation et en matériel pour répondre aux ambitions fixées collégialement, à savoir la robustesse du réseau, l'amélioration de la desserte urbaine, des liaisons entre Métropole et la grande distance ainsi que du fret, avec un enjeu majeur sur la ligne Grenoble-Lyon traduites dans des schémas de desserte à horizon 2025, 2035 et 2050 en vue d'établir une programmation des investissements à réaliser. Elle doit être conduite en totale interface avec les réflexions sur le NFL.
- Il est impliqué dans l'étude de l'étoile ferroviaire de Veynes.

Position du Département sur le projet NFL

• sur les ambitions du projet

L'ambition de répondre aux enjeux de développement du territoire (en intégrant toutes les métropoles régionales), aux besoins de transports du quotidien et aux préoccupations environnementales et sanitaires et de contribuer au développement du fret ferroviaire est pleinement partagée.

L'Isère attend avec impatience la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais au profit de la desserte de l'Isère, et en particulier sur la liaison Grenoble-Lyon.

• sur le périmètre du projet

Le débat a le mérite de poser le sujet des liaisons entre métropoles régionales. Toutefois, le périmètre géographique retenu n'apporte une amélioration que sur la partie terminale de la liaison Lyon-Grenoble. La priorité, partagée avec les partenaires locaux, est bien de fiabiliser le fonctionnement de tout l'axe Grenoble-Lyon et d'améliorer les temps de trajet entre les deux métropoles.

Le Département demande que le projet NFL long terme intègre les aménagements sur l'ensemble de l'axe Lyon-Grenoble.

- sur les propositions technico-financières

Entre les options aérien et souterrain à proximité de Part-Dieu

Celles-ci répondent a priori aux mêmes fonctionnalités.

Le Département demande, compte-tenu du coût de l'option souterraine (+1,5 Md€), **qu'il soit privilégié les investissements en faveur de la connectivité entre métropoles et en particulier de la ligne Lyon Grenoble** ; considérant que la problématique d'urbanisme de la Part Dieu devrait se traiter autrement que par les financements dédiés à la modernisation ferroviaire.

Sur le rééquilibrage des flux entre gares lyonnaises

Le projet proposé concentre les flux sur la gare de Part-Dieu.

Au vu des conclusions de l'étude sur l'évolution de la gare de Saint Exupéry, portées récemment au débat, **le Département demande** :

- **que soit retenu le principe d'une connexion TER de Grenoble vers les gares de Saint Exupéry et de Part Dieu**, avec une offre globale optimisée et améliorée.

Il conviendra de s'assurer que le scénario retenu ne dégrade pas la desserte à grande vitesse de Grenoble ;

- **que les temps de parcours entre Grenoble et Lyon soient compétitifs** par rapport à la route (le temps d'1h20 estimé dans l'étude n'est pas satisfaisant)

- **que soit assurée le report sur Lyon St Exupéry de TGV à destination de Paris - Gare de Lyon** (ce qui n'est le cas dans aucun des scénarii de l'étude et pénalise Grenoble).

Cette étude doit, comme il est préconisé, être **approfondie avec une analyse de marché sur le secteur de Saint Exupéry** pour confirmer l'adéquation des propositions aux besoins. Une hypothèse de rééquilibrage ne saurait être écartée sur la base de ces premiers éléments.

En outre, il est nécessaire d'avoir une évaluation sur les éventuelles conséquences sur l'ensemble du réseau d'une réalisation partielle du CFAL Nord, rendu nécessaire pour la connexion TER vers l'Ouest et le report de certains TGV.

L'intermodalité pour le transport du quotidien

Pour les déplacements du quotidien, il pourrait être opportun de réinterroger les terminus des TER, en les positionnant sur les gares urbaines, en correspondance avec le réseau de transport en commun urbain. Une telle option permettrait peut-être de limiter la charge en gare de Part-Dieu.

Pour le transport de marchandises

Le Département de l'Isère en partenariat avec la Région et les collectivités locales, aménageur de la plateforme industrielle multimodale (fer-fleuve-route) – INSPIRA - **incite les acteurs du ferroviaire à tirer le meilleur parti du fleuve et de la plateforme pour désengorger Lyon**. Sachant que le Rhône déjà aménagé est en mesure d'accueillir au moins 5 fois le flux actuel, pour de l'acheminement de proximité.

Le réseau ferroviaire doit assurer une connexion performante vers l'Europe du Nord, destination forte d'échanges pour les industries de la vallée du Rhône.

- Sur la performance des solutions proposées

Le dossier ne comporte pas d'éléments quantitatifs sur les gains escomptés en termes de ponctualité et de temps de parcours. Seules sont communiquées des informations sur la capacité et la fréquence. Le ratio coût/efficacité ne peut être totalement appréhendé.

- Sur le calendrier et le phasage des travaux

Les horizons annoncés à 2040 sont bien trop lointains. Le traitement de la Gare Part-dieu est complexe, du fait du secteur urbain très contraint et du coût de l'opération.

Le Département dans un souci de service à l'utilisateur demande que soient dissociées la problématique urbaine de la gare Part Dieu et la mise à niveau urgente de la liaison Lyon – Grenoble et notamment son renforcement capacitaire avec la mise à 4 voies entre St Fons et Grenay qui a un impact direct sur la desserte de l'Isère de manière à ce que cette dernière ne soit pas retardée.

- Sur le phasage des travaux et la coordination avec les autres projets ferroviaires structurants (CFAL, accès français Lyon-Turin)

A ce jour, les études cherchant à ajuster la programmation de ces projets structurants à l'augmentation réelle du trafic et à mesurer leurs impacts en phase chantier et en phase d'exploitation sur le réseau n'ont pas été conduites. A titre d'exemple, le CFAL a vocation à absorber le trafic fret Nord-Sud et en provenance de l'Italie et ainsi dégager le NFL. Cette absence de visibilité sur la programmation nuit à la bonne compréhension du fonctionnement long terme.

Le Département est très attaché à ce que le CFAL soit réalisé dans sa complétude et que le phasage des travaux (St Fons Grenay - CFAL Nord - CFAL Sud) soient conçus de telle sorte qu'ils ne dégradent pas la situation des TER et de la Grande vitesse par des reports de trafic inappropriés et engendrent des nuisances supplémentaires aux riverains (ce pourrait être le cas d'un report de trafic fret et voyageur sur la ligne Lyon - Grenoble dans le cas de la seule réalisation du CFAL Nord).

En conclusion, je vous propose :

d'approuver la position du Département ci-dessus détaillée sur le projet NFL et de la porter à la connaissance de la commission particulière la position du Département dans le cadre du Débat public du Noeud ferroviaire de Lyon.

Je vous remercie de bien vouloir statuer.

Le Président,



Jean-Pierre Barbier



**EXTRAIT DES DELIBERATIONS
DE LA COMMISSION PERMANENTE**

Séance du 21 juin 2019
DOSSIER N° 2019 CP06 C 10 59

Objet : Contribution du Département de l'Isère au débat public nœud ferroviaire de Lyon

Politique : Transports

Programme :
Opération :

Service instructeur : DM/CRédacteur

Sans incidence financière

Répartition de subvention

Imputations

Montant budgété

Montant déjà réparti

Montant de la présente répartition

Solde à répartir

Programmation de travaux

Imputations

Montant budgété

Montant déjà réparti

Montant de la présente répartition

Solde à répartir

Conventions, contrats, marchés

Imputations

Autres (à préciser)

**EXTRAIT DES DELIBERATIONS
DE LA COMMISSION PERMANENTE**

Séance du 21 juin 2019
DOSSIER N° 2019 CP06 C 10 59

Numéro provisoire : 503 - Code matière : 8.7

Délégation de la commission permanente (*références délégation - articles*) : Délibération de référence pour les délégations : Délibération n° 2015SE1B3204 du 2 avril 2015

Acte réglementaire ou à publier : Non

Dépôt en Préfecture le : 28-06-2019

Exécutoire le : 28-06-2019

Publication le :

DELIBERATION DE LA COMMISSION PERMANENTE

La commission permanente,

Vu le rapport du Président N°2019 CP06 C 10 59,

Vu l'avis de la Commission des déplacements, des routes, de l'habitat, de l'environnement, de l'équipement des territoires, du numérique,

DECIDE

d'approuver la position du Département ci-dessous détaillée sur le projet NFL et de la porter à la connaissance de la commission particulière la position du Département dans le cadre du Débat public du Nœud ferroviaire de Lyon :

• sur les ambitions du projet

L'ambition de répondre aux enjeux de développement du territoire (en intégrant toutes les métropoles régionales), aux besoins de transports du quotidien et aux préoccupations environnementales et sanitaires et de contribuer au développement du fret ferroviaire est pleinement partagée.

L'Isère attend avec impatience la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais au profit de la desserte de l'Isère, et en particulier sur la liaison Grenoble-Lyon.

• sur le périmètre du projet

Le débat a le mérite de poser le sujet des liaisons entre métropoles régionales. Toutefois, le périmètre géographique retenu n'apporte une amélioration que sur la partie terminale de la liaison Lyon-Grenoble. La priorité, partagée avec les partenaires locaux, est bien de fiabiliser le fonctionnement de tout l'axe Grenoble-Lyon et d'améliorer les temps de trajet entre les deux métropoles.

Le Département demande que le projet NFL long terme intègre les aménagements sur l'ensemble de l'axe Lyon-Grenoble.

• sur les propositions technico-financières

Entre les options aérien et souterrain à proximité de Part-Dieu

Celles-ci répondent a priori aux mêmes fonctionnalités.

Le Département demande, compte-tenu du coût de l'option souterraine (+1,5 Md€), qu'il soit privilégié les investissements en faveur de la connectivité entre métropoles et en particulier de la ligne Lyon Grenoble ; considérant que la problématique d'urbanisme de la Part Dieu devrait se traiter autrement que par les financements dédiés à la modernisation ferroviaire.

Sur le rééquilibrage des flux entre gares lyonnaises

Le projet proposé concentre les flux sur la gare de Part-Dieu.

Au vu des conclusions de l'étude sur l'évolution de la gare de Saint Exupéry, portées récemment au débat,

le Département demande :

- **que soit retenu le principe d'une connexion TER de Grenoble vers les gares de Saint Exupéry et de Part Dieu**, avec une offre globale optimisée et améliorée.

Il conviendra de s'assurer que le scénario retenu ne dégrade pas la desserte à grande vitesse de Grenoble ;

- **que les temps de parcours entre Grenoble et Lyon soient compétitifs** par rapport à la route (le temps d'1h20 estimé dans l'étude n'est pas satisfaisant)

- **que soit assuré le report sur Lyon St Exupéry de TGV à destination de Paris - Gare de Lyon** (ce qui n'est le cas dans aucun des scénarii de l'étude et pénalise Grenoble).

Cette étude doit, comme il est préconisé, être **approfondie avec une analyse de marché sur le secteur de Saint Exupéry** pour confirmer l'adéquation des propositions aux besoins. Une hypothèse de rééquilibrage ne saurait être écartée sur la base de ces premiers éléments.

En outre, il est nécessaire d'avoir une évaluation sur les éventuelles conséquences sur l'ensemble du réseau d'une réalisation partielle du CFAL Nord, rendue nécessaire pour la connexion TER vers l'Ouest et le report de certains TGV.

L'intermodalité pour le transport du quotidien

Pour les déplacements du quotidien, il pourrait être opportun de réinterroger les terminus des TER, en les positionnant sur les gares urbaines, en correspondance avec le réseau de transport en commun urbain. Une telle option permettrait peut-être de limiter la charge en gare de Part-Dieu.

Pour le transport de marchandises

Le Département de l'Isère en partenariat avec la Région et les collectivités locales, aménageur de la plateforme industrielle multimodale (fer-fleuve-route) – INSPIRA - **incite les acteurs du ferroviaire à tirer le meilleur parti du fleuve et de la plateforme pour désengorger Lyon**. Sachant que le Rhône déjà aménagé est en mesure d'accueillir au moins 5 fois le flux actuel, pour de l'acheminement de proximité.

Le réseau ferroviaire doit assurer une connexion performante vers l'Europe du Nord, destination forte d'échanges pour les industries de la vallée du Rhône.

- Sur la performance des solutions proposées

Le dossier ne comporte pas d'éléments quantitatifs sur les gains escomptés en termes de ponctualité et de temps de parcours. Seules sont communiquées des informations sur la capacité et la fréquence. Le ratio coût/efficacité ne peut être totalement appréhendé.

- Sur le calendrier et le phasage des travaux

Les horizons annoncés à 2040 sont bien trop lointains. Le traitement de la Gare Part-dieu est complexe, du fait du secteur urbain très contraint et du coût de l'opération.

Le Département dans un souci de service à l'usager demande que soient dissociées la problématique urbaine de la gare Part Dieu et la mise à niveau urgente de la liaison Lyon – Grenoble et notamment son renforcement capacitaire avec la **mise à 4 voies entre St Fons et Grenay** qui a un impact direct sur la desserte de l'Isère de manière à ce que cette dernière ne soit pas retardée.

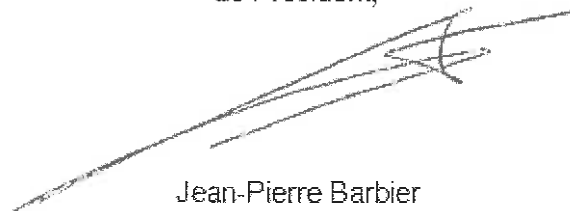
- Sur le phasage des travaux et la coordination avec les autres projets ferroviaires structurants (CFAL, accès français Lyon-Turin)

A ce jour, les études cherchant à ajuster la programmation de ces projets structurants à l'augmentation réelle du trafic et à mesurer leurs impacts en phase chantier et en phase d'exploitation sur le réseau n'ont pas été conduites. A titre d'exemple, le CFAL a vocation à absorber le trafic fret Nord-Sud et en provenance de l'Italie et ainsi dégager le NFL. Cette absence de visibilité sur la programmation nuit à la bonne compréhension du fonctionnement long terme.

Le Département est très attaché à ce que le CFAL soit réalisé dans sa complétude et que le **phasage des travaux** (St Fons Grenay - CFAL Nord - CFAL Sud) soit **conçu de telle sorte qu'il ne dégrade pas la situation des TER et de la Grande vitesse** par des reports de trafic inappropriés et n'engendre pas de nuisances supplémentaires aux riverains (ce pourrait être le cas d'un report de trafic fret et voyageur sur la ligne Lyon - Grenoble dans le cas de la seule réalisation du CFAL Nord).

Pour extrait conforme,

Le Président,



Jean-Pierre Barbier

Ne prend pas part au vote : Mme Burlet

Pour : le reste des Conseillers départementaux présents ou représentés

