



Débat public sur le Nœud ferroviaire lyonnais

Synthèse des expressions en ligne finale

Le 30 juillet 2019

**Eclectic
Experience**

Donner du sens
à la participation


cndp Commission nationale
du débat public

Le projet d'aménagement du nœud ferroviaire lyonnais a fait l'objet d'un débat public qui s'est tenu du 11 avril au 11 juillet 2019.

Tout au long du débat, [une plateforme participative](#) en ligne a été mise à disposition des citoyens et leur permettait de :

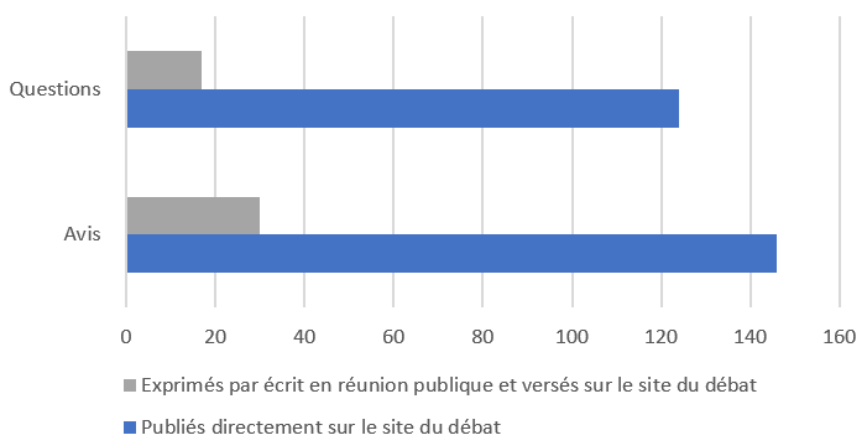
- Déposer un avis et commenter les avis déjà publiés,
- Poser une question au maître d'ouvrage (SNCF Réseau), à ses partenaires (Région Auvergne - Rhône Alpes, Sytral, Métropole de Lyon...), ou à la commission particulière du débat public,
- Déposer une contribution ou un cahier d'acteur.

Un site internet informatif (<https://noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr/>) a également été ouvert pendant la période de débat, permettant aux internautes d'accéder aux actualités du débat, et aux informations relatives au projet (synthèse et dossier du maître d'ouvrage, études complémentaires...).

La [plateforme participative du débat](#) comporte en fin de débat :

- 146 avis dont 30 provenant de réunions publiques, et 173 commentaires dans l'espace avis,
- 124 questions-réponses, dont 17 provenant de réunions publiques, commentées à 32 reprises,
- 74 contributions et 29 cahiers d'acteurs, commentés à 29 reprises.

Avis et questions publiés sur le site



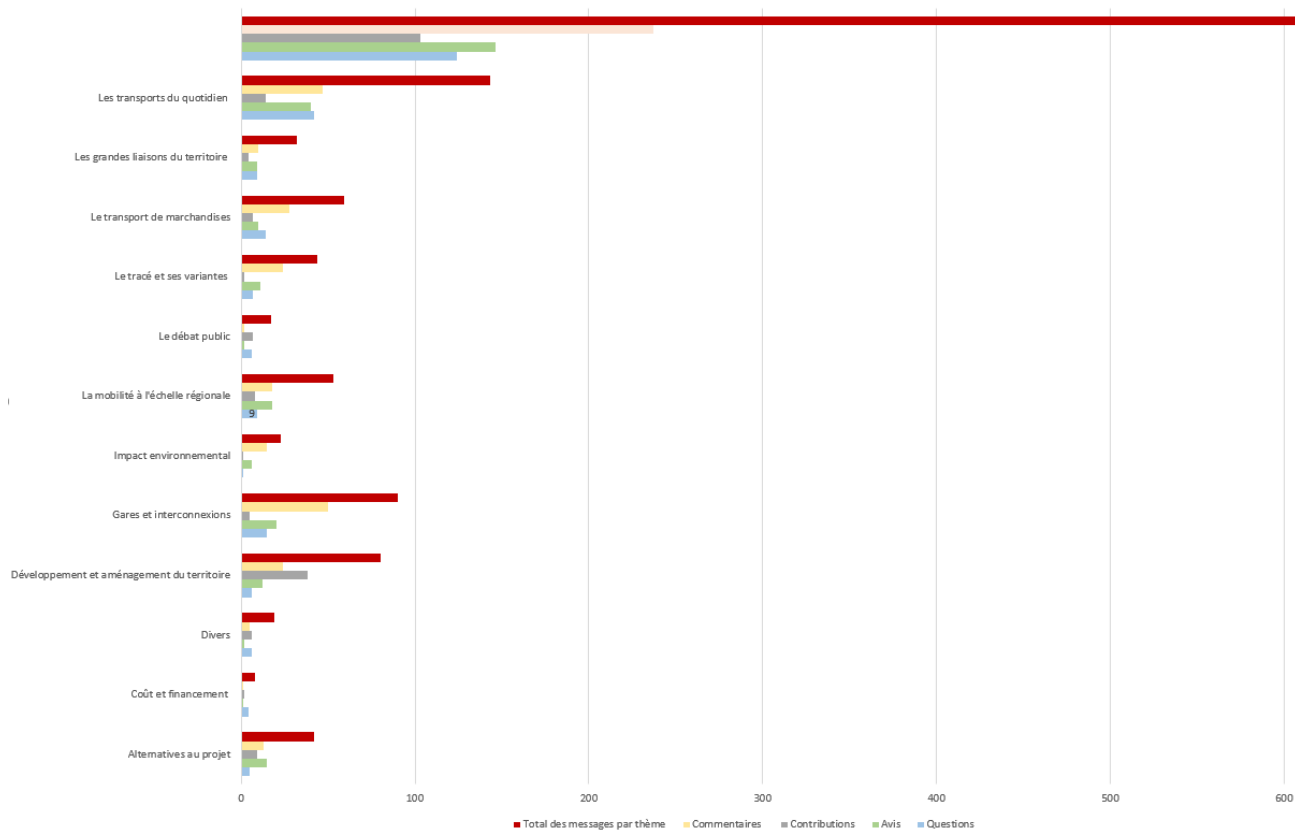
Durant le débat, 5570 visites ont été enregistrées sur la plateforme participative contre 18 924 pour le site informatif du débat.

Ce document vise à restituer l'ensemble des arguments, interrogations et positions exprimées au cours du débat, dans les questions avis et commentaires publiés sur la plateforme participative (les contributions et cahiers d'acteurs étant analysés à part).

Thèmes les plus débattus

	Questions	Avis	Contributions	Commentaires	Total des messages par thèmes
Alternatives au projet	5	15	9	13	42
Coût et financement	4	1	2	2	8
Divers	6	2	6	5	19
Développement et aménagement du territoire	6	12	38	24	80
Gares & interconnexions	15	20	5	50	90
Impact environnement	1	6	1	15	23
La mobilité à l'échelle régionale	9	18	8	18	53
Le débat public	6	2	7	2	17
Le tracé et ses variantes	7	11	2	24	44
Le transport de marchandises	14	10	7	28	59
Les grandes liaisons du territoire	9	9	4	10	32
Les transports du quotidien	42	40	14	47	143
TOTAUX	124	146	103	237	610

Sujets les plus discutés



Le nombre élevé de commentaires témoigne de discussions entre internautes, portant principalement sur les sujets suivants :

- Le rôle des différentes gares de Lyon, et notamment la gare de Saint-Exupéry (voir pour exemple les 9 commentaires à l'avis n°7),
- Les options d'aménagement en aérien, ou en souterrain à la Part-Dieu (voir pour exemple les 11 commentaires à l'avis 24, et les 7 commentaires à l'avis 13),
- La réalisation du projet CFAL (voir pour exemple les 7 commentaires à l'avis 64).

Faits marquants

Peu de participants remettent en cause l'opportunité de l'aménagement du Nœud Ferroviaire Lyonnais, mais de nombreuses discussions portent sur les choix à effectuer : Ne devrait-on pas améliorer l'existant ? Faut-il privilégier les aménagements en souterrain ou en aérien ? Le projet n'arrive-t-il pas trop tard ? Répondra-t-il suffisamment aux difficultés du quotidien ? "Les transports du quotidien" est d'ailleurs le sujet le plus discuté en ligne. Nombreux sont ceux qui font part de leurs propositions pour renforcer certaines dessertes : à l'échelle métropolitaine d'abord : rive droite du Rhône, ouest lyonnais, puis à l'échelle régionale : liaisons vers Saint-Etienne, Grenoble, Clermont-Ferrand, voire nationale : vers Paris, mais aussi le sud de la France.

Pour encourager dès à présent le report modal de la voiture vers le train, plusieurs internautes font part de leurs suggestions : augmenter les fréquences, améliorer les services offerts en gares (ouverture davantage de guichets et de salles d'attentes, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite), proposer une tarification plus intéressante et combinée aux autres modes de transports, prévoir des places pour les vélos à bord des trains et en gares, aménager davantage de parkings aux abords des gares des petites communes...

Autre question largement discutée chez les internautes : quelle place pour les différentes gares lyonnaises ? Si pour certains, la Part-Dieu doit conserver une place essentielle à l'échelle lyonnaise, pour d'autres, il apparaît urgent de rééquilibrer le trafic entre les autres gares (Saint-Exupéry, Perrache, Bron, Vénissieux...). Les discussions vont bon train sur le rôle de la gare de Saint-Exupéry dans la réorganisation du trafic. Selon les participants, cette gare pourrait jouer un rôle plus important à l'avenir pour les trajets en TGV régulièrement cités, à condition qu'on puisse la rejoindre facilement, via une liaison en T3, ou en train depuis Perrache et Part-Dieu. En l'état actuel, le RhônExpress et ses tarifs jugés « prohibitifs » sont souvent perçus comme un frein au développement de la gare.

L'idée de réaliser un « RER à la lyonnaise » semble susciter l'adhésion de plusieurs internautes, qui évoquent souvent le modèle parisien comme source d'inspiration. La réalisation d'un RER grenoblois est également évoquée à plusieurs reprises.

Si le débat public ne portait pas sur le projet du CFAL, ce dernier a quand même été mentionné par de nombreux internautes favorables à sa réalisation au plus vite. Le choix des options d'aménagement est ouvert à discussion. Pour ces internautes, le contournement ferroviaire du

transport de marchandises doit être organisé pour éviter tout risque d'accident, limiter les nuisances sonores, et donner la priorité au trafic de voyageurs.

Enfin, d'autres sujets ont été évoqués de manière plus ponctuelle : l'impact environnemental du projet, les questions de coûts et de financement, ou encore les sujets liés à l'organisation du débat.

Améliorer les liaisons du quotidien, pour répondre à la saturation du réseau et faire face à l'impératif climatique

Des internautes appellent à une accélération du développement des transports en commun

Selon ces participants, il est urgent « d'aller plus vite » dans le développement des transports en commun, pour lutter contre l'effet de serre et le réchauffement climatique (A2, A4 et commentaires, A12 et commentaires, A140, A145). Plusieurs pistes sont ainsi évoquées (autres que l'aménagement du NFL) : mise en place de voies dédiées sur les autoroutes pour les bus et covoiturages, taxer les utilisateurs de voitures via notamment la mise en service de péages urbains (A2, A4 et commentaires, A12 et commentaires), et même développement du transport fluvial (A125, A33) :

- « *Personne n'aime travailler dans l'urgence, mais on suffoque !* » (A2)
- « *Pénaliser les voitures pour financer les transports publics. Les économies de santé et le coût humain en valent la peine* » (A12)

Un internaute suggère de réfléchir au préalable aux mobilités et à leurs évolutions futures avant de réfléchir aux projets à mettre en œuvre (Q106). Un autre invite le maître d'ouvrage à s'inspirer des expériences étrangères et à partir de la "page blanche" pour inventer le meilleur projet qui soit (Q84).

SNCF Réseau répond avoir bien évalué les besoins de mobilité à moyen terme (horizon 2030) et à long terme (horizon 2050) dans le cadre du débat public. Cette évaluation repose sur une modélisation multimodale des déplacements par le biais d'un outil de prévision de trafic.

Le projet d'aménagement du NFL : une solution pour répondre à ces enjeux

Plusieurs internautes font part de leur soutien au projet d'aménagement du nœud ferroviaire lyonnais, jugé ambitieux et nécessaire pour répondre à la fois à la saturation du réseau, mais aussi aux défis liés à la transition énergétique (A60, A72, A80, A73, A84, A16, A123, A130, A129, A133).

- « *C'est un projet essentiel et très beau. Donnez-vous les moyens de vos ambitions, n'hésitez pas à surdimensionner pour anticiper les besoins en infrastructures. Oui c'est coûteux, cela sera moins plus tard !* » (Avis 72)
- « *A l'heure de l'urgence climatique pour laquelle les transports routiers et aériens ont une responsabilité non négligeable, le train, par son impact carbone faible, doit absolument*

être mis en avant et son accès facilité. Je vois donc d'un très bon œil le projet de Nœud Ferroviaire Lyonnais. » (Avis 84)

- *« Je soutiens fortement ce projet, indispensable pour enfin offrir une alternative à la voiture dans toute la métropole lyonnaise, même la Région. Le passage du TER au quart d'heure est une nécessité vitale A COURT TERME, pas en 2050 !! Nos poumons, ceux de nos enfants, n'en peuvent plus, qu'attendons-nous ? »* (A123)

Plusieurs internautes s'interrogent néanmoins sur l'horizon lointain du projet (A123, Q99). Un participant compare les délais annoncés pour l'aménagement du NFL, avec ceux des grands projets franciliens (Eole et Grand Paris Express), avec des débats publics en 2010/2011 et des réalisations de projet 12 à 13 ans plus tard. Sur ce point, SNCF Réseau rappelle les nombreuses étapes qui précèdent la réalisation de projet et indique que pour parvenir à des délais similaires à ceux de l'Île-de-France, plusieurs conditions devront être remplies : portage politique fort, travail partenarial avec toutes les collectivités, consensus sur l'opportunité du projet, contexte économique favorable, ou encore disponibilité des financements (réponse Q99).

Enfin, plusieurs participants rappellent que les aménagements du NFL ne doivent pas se faire "seuls" et sont intrinsèquement liés à la réalisation d'autres grands projets : le POCL, le CFAL (voir plus bas dans le document), la ligne Lyon-Turin, la ligne Rhin-Rhône (Q87, Q118)

SNCF Réseau a indiqué à plusieurs reprises que le projet présenté au débat public avait pour ambition de doubler le nombre de TER et quasi doubler le nombre de TGV et trains de fret, et qu'il avait été étudié en considérant qu'un certain nombre d'autres projets étaient réalisés : la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris Orléans Clermont Lyon (POCL), le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL), parties Nord et Sud, et les Accès Alpains au tunnel Lyon / Turin (Q87).

Créer un « RER à la lyonnaise »

Plusieurs internautes, soutiens du projet, souhaitent que soit mis en œuvre un véritable « RER à la lyonnaise ». Ils invitent à faire preuve d'ambition et à s'inspirer du modèle parisien en matière de maillage et desserte du territoire (commentaire A11, commentaires A45, A47, A49, A56, A57, A74, A80, A43 et commentaires, A44, A123, A101 A28, A27, Q94, commentaire avis 49, commentaire avis 47, Q94, Q86, Q92).

- *« Il faut se rapprocher de l'existant en région Parisienne avec un réseau RER, un réseau TER qui ne se complètent agréablement, en n'oubliant pas des gares correspondances avec le métro, tram et bus. »* (Commentaire avis 49)
- *"Depuis plusieurs années, je milite, avec les élus UDI et apparentés, pour une utilisation renforcée des transports ferrés via un RER à la Lyonnaise. Ceci permettrait d'améliorer les déplacements des métropolitains (en tirant profit des 35 gares SNCF), mais également plus largement en lien avec St-Étienne, Vienne, Grenoble, Villefranche..."* (Q94, posée par Christophe Geourjon, élu métropolitain)

- « Il est temps que la métropole se dote d'un réseau de transport lourd qui permette de desservir de nombreux points de la ville, afin d'offrir une alternative à la voiture aux péri-urbains. Un réseau de RER/S-Bahn me semble relativement accessible. » (A43)
- « La métropole est gigantesque, les flux d'habitants de la ville vers l'extérieur ou de l'extérieur vers la ville de Lyon sont denses. Il est temps de développer un réseau type RER parisien, connectant les villes de la première couronne avec les lignes de métro ou tram. » (A73)
- « Les réflexions autour du Nœud ferroviaire lyonnais et la volonté de la Métropole de Grenoble d'investir dans un RER métropolitain ne doivent pas rester de simple coïncidence : il y a opportunité à avancer conjointement dans un souci d'économie et d'efficacité. » (A51)
- « Ex Parisienne, je m'étonne que sur la région Lyonnaise les équipements en TER/RER ne soient pas plus développés - plus fréquents, alors que c'est la seconde de ville de France et qu'on veut inciter à lâcher la voiture » (commentaire à l'A11).
- « 3 gares principales à Lyon : Lyon St Exupéry (TGV), Part-Dieu (TER Est), Perrache (TER Ouest). Ces 3 gares devront être reliées par un Réseau Express Urbain afin de pouvoir aller d'une gare à l'autre sans difficulté. Comme c'est fait pour Paris » (Commentaire à l'avis 47)
- "Un RER c'est : La fiabilité (respect des temps de parcours), la fréquence (plus besoin d'horaires), l'amplitude : de 5h du matin à plus de minuit, la billetterie multimodale avec carte abonnement de type Navigo, les services dans les 117 gares dont d'intermodalité performante, le confort"(Q86)

L'exemple de la Suisse est également cité par un participant au débat en ligne qui souligne la nécessité de centraliser les gares et d'organiser au mieux les correspondances (commentaires avis 63)

- « Plutôt que de regarder Paris qui n'est pas une franche réussite regardons plutôt la Suisse (...). Les gares sont centrales (pas excentrées) et depuis une ville on peut s'y rendre à pied ou à vélo. 1 ville=1 gare=1 nœud de correspondance. Tous les RER, TER, TGV, autocars arrivent à la même heure et ils repartent tous à la même heure pour qu'on puisse aller partout avec une seule correspondance. » (Commentaire avis 63)

Quelques options sont proposées pour mettre en œuvre ce RER au cours des prochaines années :

- Passer St Fons - Grenay à 4 voies (A74, A78, Q95, Q75)
- Ajout de stations et intersections avec les grands axes de transports TCL : Part-Dieu, Manufacture Saint-Luc (ajout d'une station métro D), Jean Macé, Charpenne, gare Moulin à Vent (A44)
- Créer de nouvelles gares pour les TER le long des lignes existantes et faciliter les connexions avec le réseau structurant TCL (A43). Un fonctionnement en boucle, passant par le Nord (Miribel) et le Sud (Vénissieux) qui desservirait toutes les gares du trajet. (A43)
- Prévoir un RER Perrache – Condrieu et un RER Part-Dieu - Saint-Etienne,

- Prolonger le métro B aux Sept Chemins, avec des bus autonomes cadencés entre Sept Chemins et Rive de Gier (A28)
- Doubler le tunnel de Saint-Irénée pour connecter le tram-train de l'ouest lyonnais (Q94). Sur ce point, SNCF Réseau répond que la mise à 4 voies du tunnel de St-Irénée peut être envisagée pour renforcer sa capacité et assurer une cohérence avec l'axe où il se situe. Selon le MO, il n'y a que deux voies côté Nord (côté Collonges – Fontaines), ce qui ne serait pas très "fonctionnel".

Pour que le "RER à la lyonnaise" soit efficient, un participant souligne la nécessité de penser les questions de gouvernance (Q86) en mettant en place une seule Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), entre le syndicat mixte de transport et la Région AURA.

Enfin, en complément de la réalisation d'un RER lyonnaise, quelques participants plaident pour la réalisation d'un RER Grenoblois (A126, A51), un projet inscrit au Plan de Déplacement Urbains.

Concernant le passage en 4 voies de la section entre Saint-Fons et Grenay, le maître d'ouvrage répond que les objectifs de niveau de service proposés au débat public prévoient un doublement du nombre de TER Périurbains, qui passeraient ainsi à une fréquence du 1/4 d'heure, sur la quasi-totalité des gares de l'aire métropolitaine. SNCF Réseau indique que les scénarios étudiés mettent l'accent sur les transports du quotidien, privilégient le traitement des nœuds ferroviaires et échelonnent dans le temps la réalisation des grands projets. Le doublement de l'axe Saint-Fons-Grenay fait partie selon le maître d'ouvrage des 2 scénarios envisagés, et est considéré comme prioritaire.

Le MO précise que les études ont pris pour hypothèse qu'à long terme le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) serait réalisé en totalité (réponse à la Q75, Q95)

Quelques oppositions au projet

Certains participants soulignent le coût élevé du projet pour émettre des réserves à la réalisation des aménagements du NFL (commentaire à l'A29, A54, A31). L'importante dette de SNCF Réseau est rappelée à quelques reprises (A54, A31). A cet égard, le maître d'ouvrage a apporté des précisions sur la répartition des 5,2 milliards qu'il a dépensé en 2018 : 3 milliards pour la maintenance et la rénovation du réseau, à 90% sur le réseau classique, donc hors TGV ; 2,2 milliards pour les investissements de développements, là encore majoritairement sur le réseau classique (Q47).

Un internaute prolix dénonce le manque d'ambition du projet et relativise son intérêt dans vingt ans. doutant de son efficacité, il prône des actions immédiates, la gratuité de tous les transports en commun, la limitation des traversées des agglomérations à 50 km/h, l'arrêt du fret le week-end (commentaires à l'A2, A25, A34, A36, A39, A41, A42, A51, A52, A64).

Quelques avis et commentaires expriment leur refus de voir de nouveaux trains passer par leur commune. C'est le cas notamment de l'avis 25 et commentaires, défavorable au trafic ferroviaire sur la commune de Jons, en raison des nuisances sonores et de l'impact paysager :

- *"Nous avons déjà tous les avions de Saint-Exupéry au-dessus de la tête alors pitié pas de train en plus sur notre commune ! Laissez vivre les villages sans les dénaturer s'il vous plaît."* (A25)
- *"Je pense qu'il est très important de sauvegarder la qualité de vie des habitants et de ne pas investir des milliards dans des projets qui auront un impact irréversible sur l'environnement, déjà mal en point et sur la santé de la population."* (commentaires A25)

Quel rôle pour les différentes gares lyonnaises ?

Différentes positions exprimées

Le rôle des gares à l'échelle régionale a été largement discuté chez les internautes. Plusieurs positions sont ainsi exprimées :

- Pour certains, l'usage des différentes gares devrait être rééquilibré, avec une spécialisation pour chacune d'entre elle : Lyon-St-Exupéry pour le trafic TGV (et/ou le fret), la Part-Dieu pour les TER vers l'Est voire le Nord, Perrache pour l'Ouest et le Sud (commentaire à l'A47, A63, Q63, A42, A52). Une comparaison est faite avec Paris dont les 7 gares ont des destinations distinctes (A63, commentaire A47).
- Pour d'autres, il ne faut pas spécialiser les flux, comme cela est fait en Suisse (commentaire à l'A63).
- Quelques internautes souhaitent que la Part-Dieu conserve sa centralité (A3 et commentaires)
- Des internautes suggèrent la création de "mini-hubs" ferroviaires (A17, A18) : à Bourgoin-Jallieu par exemple, à la Verpillère (A72), à Oullins (Q80), avec des dessertes en bus des environs, ou encore à Vénissieux (Q91)
- Un participant suggère de créer une connexion entre le métro de Caluire et la gare de Sathonay, et de réhabiliter les Brotteaux pour desservir Ambérieu et le nord (A73). A propos de la gare de Sathonay (Q101), un participant propose de renforcer la fréquence au 1/4 d'heure entre Sathonay et la ligne des Echets.

A propos de l'aménagement d'autres gares (Vénissieux, Oullins...), SNCF Réseau précise les éléments suivants : le pôle d'échanges de Vénissieux est au cœur d'un secteur stratégique d'intérêt métropolitain inscrit au Schéma de Cohérence Territoriale. La gare fait ainsi partie d'une étude de cadrage urbaine qui a pour projet le réaménagement du pôle d'échanges et son ouverture sur la ville, en lien avec les projets urbains (Q91). Le maître d'ouvrage rappelle que l'augmentation des dessertes du quotidien est envisagée dans le projet d'aménagement du NFL depuis différentes gares périurbaines : Montluel, Bourgoin, Vienne, Givors, Villefranche sur Saône (Q80).

Pour éclairer la question des gares, un internaute souhaite connaître les origines-destinations des voyageurs, et la part de correspondances, dans les différentes gares de la réunion (Part-Dieu, Perrache, Jean-Macé, Saint-Exupéry). Le maître d'ouvrage apporte des précisions sur les parts de correspondance (17% des montées/descentes à Part-Dieu, 4% à Perrache, moins de 1% à Jean Macé et Saint-Exupéry). SNCF Réseau dispose des origines-destinations mais n'a pas réalisé d'analyses spécifiques ni d'illustrations pour les gares en question (Q45).

Conserver la centralité de la Part-Dieu ou en faire une gare de desserte des TER ?

Quelques internautes insistent sur la centralité de la Part-Dieu. Sa position centrale, permettrait d'assurer les différentes correspondances avec les TGV, TER, TCL (métro, tram, bus). (A3)

- *"C'est cette multiplicité de moyens qui autorise des correspondances simples et efficaces qui font le succès de la Part-Dieu, comme point d'entrée principal de la métropole" (A3)*

La gare de Saint-Exupéry est parfois jugée trop éloignée des zones d'habitat :

- *"Rééquilibrer donc déplacer l'arrivée de TGV de Part-Dieu vers Saint-Exupéry ne répond pas aux enjeux du débat et risque d'accroître les temps de déplacements des usagers, en les incitant à privilégier la voiture" (A3)*

Certains souhaitent que le trafic de la Part-Dieu soit réorganisé pour en faire une gare dédiée aux dessertes TER (commentaires A47, commentaires A7) :

- *"Organisons tout cela : - Perrache dessert les trains à destination de l'Ouest et du Sud, - Part Dieu les trains à destination de l'Est et du Nord, - St Exupéry gère les TGV. Il faut absolument un RER qui communique avec ces 3 gares". (A63)*

Renforcer le rôle de Saint-Exupéry

Pour plusieurs participants, la gare de Saint-Exupéry doit à l'inverse retrouver une place majeure dans la desserte de lyonnais (A7 et commentaires, A47, A42, A52, Q103). Des internautes proposent que Saint-Exupéry gère le trafic TGV (A47 et commentaires, A7 et commentaires) :

- *"Pour moi, Lyon Saint-Exupéry doit gérer le trafic TGV, Perrache le trafic Ouest et Part-Dieu le trafic Est. Le fret doit être géré à Saint-Clair et Guillotière" (A47)*

D'autres suggèrent que la gare soit dédiée au fret de l'aire urbaine (A76, A78)

- *"Éviter que le fret traverse La Part-Dieu en le faisant passer par Saint-Exupéry permettrait de libérer des créneaux à La Part-Dieu - permettre l'accès des TER à Saint-Exupéry - avoir une vraie solution de secours en cas de blocage de La Part-Dieu - Limiter les coûts par rapport au projet souterrain" (A76)*

Pour de nombreux internautes, le développement de Saint-Exupéry ne pourra s'opérer que si la liaison avec les autres gares est renforcée, et accessible à tous (commentaires A7, A34, A72, A15, A53).

En l'état, le RhônExpress est jugé trop cher, et n'incitant pas à se rendre à Saint-Exupéry :

- « *Le RhônExpress est trop cher, toutes les villes d'Europe ont des moyens de transport 10x moins cher entre leur gare et la ville. Payer un Ouigo 10€, et un RhônExpress 20 €, c'est impensable !* » (Commentaire A34)
- *"La desserte RhônExpress est performante mais une impasse car en "sens unique", politique et trop coûteuse."* (A72)
- *"3 gares principales : Lyon St Exupéry (TGV), Part-Dieu (TER Est), Perrache (TER Ouest). Ces 3 gares devront être reliées par un Réseau Express Urbain afin de pouvoir aller d'une gare à l'autre sans difficulté. Comme c'est fait pour Paris et la Région Parisienne (là-bas c'est encore pire, il y a 7 gares principales)"* (commentaire A47)

Ils proposent ainsi de remplacer le RhônExpress par une liaison avec le tram T3 (commentaire A7, A34, A68). Si les temps de parcours du tram T3 entre Part-Dieu et Saint-Exupéry sont réduits (moins de 45 mn), les correspondances entre les gares leur semblent possibles (commentaires A7). Ils demandent également à ce que les liaisons entre Perrache et Saint-Exupéry soient renforcées (A52, A122 et commentaires)

Selon un internaute, le RhônExpress a le mérite d'exister, et d'offrir un repli intéressant en cas d'incident majeur à Part-Dieu par exemple, comme ce fut le cas récemment à Montparnasse (A76).

S'agissant de la desserte de Saint-Exupéry, un participant estime que les hypothèses de croissance du trafic présentées par le maître d'ouvrage ne sont pas les bonnes, puisqu'elles ne tiennent pas compte du trafic des "OMIO" prévus par le projet Lyon-Turin (Q104). SNCF Réseau a indiqué que les prévisions du trafic prenaient bien en compte le gain de trafic généré par le projet Lyon-Turin, pour la partie en lien avec la gare de Lyon Saint-Exupéry. Le maître d'ouvrage précise que dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des accès français au tunnel de base Lyon-Turin, il était précisé que l'ensemble du projet devrait générer 4,1 millions de voyageurs supplémentaires à horizon 2035.

A propos des différentes gares, le maître d'ouvrage a confirmé que le passage à 4 voies de la ligne St-Fons-Grenay était suffisamment capacitaire pour rééquilibrer les trafics entre la Part-Dieu, Perrache et St-Exupéry, apportant au passage des précisions sur les dessertes possibles de St-Exupéry en fonction de la réalisation des grands projets (sans CFAL, avec tout ou partie du CFAL) (Q51). Il précise étudier un renforcement de la gare de St-Exupéry avec 14 trains en plus vers cette gare (Q53).

La capacité de la gare Perrache en question

Le maître d'ouvrage a apporté une réponse une question relative à la gare Perrache, qui connaît un nombre de voyageurs bien moins important que la Part-Dieu alors qu'elle dispose de 6 quais de plus (Q53, appuyée par la Q59). SNCF Réseau a précisé que seuls 9 des 17 quais de Perrache

pouvaient être exploités de manière optimale (6 sont en impasse, 2 sont dédiés à la ligne vers Saint-Etienne). Il rappelle que dans le projet, c'est à Lyon Perrache que se fait 80% de la croissance périurbaine, cette gare devenant la référence en matière de TER tandis que la Part-Dieu renforcerait son rôle national.

Créer de nouvelles gares centrales ?

Outre Perrache, Part-Dieu et Saint-Exupéry, quelques internautes proposent de développer de nouvelles gares qui auraient le rôle de "mini-hubs" ferroviaires (A17, 18, 19, A27 et commentaires, A17) :

- *"Je suis surpris de l'absence de projet concomitant de désaturation de la Part-Dieu avec 2 voies supplémentaires et d'améliorations techniques. Nous sommes loin du compte ! Je propose de mettre à l'étude la création d'un 3ème site métropolitain d'échanges voyageurs, soit une 3ème gare." (A17)*

Parmi les lieux suggérés :

- Un lieu situé entre "La Mouche et Croix Barret" (A18)
- Créer une gare d'interconnexions à Sept Chemins (commentaires A7, A19)
- L'association Sauvegarde et Embellissement de Lyon propose un projet de gare d'interconnexion pour les TGV européens enterrée de Ridieux à Saint Priest : A 6 km de la Part-Dieu, avec une liaison métro rapide entre Saint Paul - Part-Dieu - Sept Chemins - Eurexpo, et un tram T7 (ou T8) entre Vaux-en-Velin - Sept Chemins - Vénissieux (A19)
- Renforcer la gare multimodale de Vénissieux (A27 et commentaires)

Des options de nouvelles gares que ne comprennent pas d'autres participants, pour qui cela risquerait de rendre difficile l'information voyageur, et coûterait trop cher (commentaire A17, commentaire A18).

Améliorer l'offre de service : tarification, accueil en gares, accessibilité, transport de vélos...

Pour encourager le report modal de la voiture vers le train, de nombreux participants insistent sur la nécessité d'améliorer l'offre de services.

Faire évoluer la tarification

La solution de mise en gratuité des transports en commun est envisagée par certains internautes. Un sujet qui génère des discussions chez les participants (Commentaires A16, commentaire A28, A31 et commentaires, commentaires A30, A45, A64, A39, A98).

- *"La première disposition à prendre, comme déjà dans certains pays ou agglomérations, la gratuité des transports voyageurs. Ce serait un grand pas pour la planète et pour notre portefeuille." (A31)*

- *"Pour diminuer l'impact de la voiture en matière de GES et de NOX, pour redonner du pouvoir d'achat en supprimant une voiture dans un couple, pour limiter, il faut rendre gratuit et pratique les transports en commun (train comme métro, bus) ... !"* (A98)

Une solution que d'autres internautes rejettent (commentaires A31, commentaires A64)

- *"Tout ce qui est gratuit, n'a pas de valeur et n'est pas apprécié"* (commentaire A31).
- *"Rien n'est gratuit, cela se retrouvera sur nos impôts"* (commentaire A31)

Outre la gratuité, quelques internautes souhaitent une tarification combinée entre train et tramway (A121, Q31, Q32, A28, 139 et commentaires, Q124).

- *"Une tarification unique incluant TER et TCL doit être trouvée sous forme de zones dessinées par des cercles concentriques "à la parisienne" : il est actuellement bien plus cher de voyager en train dans l'agglomération même sur de courtes distances qu'en bus à tarification unique dans la zone TCL. Un rapprochement région-métropole, SNCF-SYTRAL devra être trouvé."* (A121)
- *"A Marseille, les abonnés au réseau de transports en commun bus + tram + métro, ont accès aux relations TER reliant l'ensemble des 12 gares TER de Marseille et sa proche couronne. De même à Paris les RER sont accessibles avec le même ticket que les métros dans Paris intramuros."*
- *"Peut-on envisager cela à Lyon, que les abonnés au réseau TCL puissent accéder sans surcoût aux trains entre les gares de Lyon, Vénissieux, Oullins ?"* (Q124)

Aux questions sur la tarification, le Sytral a répondu qu'un abonnement TER + TCL existait déjà, ce dernier étant mensuel et offrant accès aux TER suivant les options retenues. Selon le Sytral, la mise en place d'un abonnement multimodal annuel, qui sera payé par prélèvement automatique est à l'étude avec la Région (réponses Q31).

Un intervenant propose aussi une tarification par mode et non par zone (A77).

Accéder aux salles d'attentes et aux guichets

Plusieurs internautes indiquent ne pas avoir accès à des salles d'attentes couvertes pour attendre leurs trains tôt le matin ou tard le soir (A1, A83, A90, A71, A79, Q3) :

- *"On a une ambition d'accompagner et développer le train pour aller vers Lyon. En même temps on supprime l'accès aux salles d'attentes aux heures de pointes le matin"* (A1)
- *"Il est très regrettable que cette gare (NDLR : la gare de Vaise) ne soit pas équipée de façon à ce que les voyageurs puissent attendre leur train dans un espace plus sain et plus confortable"* (A83)

L'association AUTERVR et un participant soulignent la nécessité de réhabiliter la présence de guichets en gare pour les personnes éloignées du numérique notamment (A71, A79).

Des trains surchargés, dont l'augmentation de fréquence semble nécessaire

Une participante déplore par exemple les conditions de transports actuelles sur certaines lignes (sans préciser lesquelles) :

- *"Aujourd'hui nous sommes debout, dans les couloirs, les toilettes, on ne peut pas fermer les portes. Conditions infernales, les conducteurs s'excusent même !"* (A90)

Pour renforcer la fréquence des trains, certains proposent de rajouter des wagons pour en augmenter la capacité (A90, A99, A48), et d'autres suggèrent d'agrandir les quais :

- *"Les gens ne lâcheront jamais la voiture avec cette fréquence insuffisante"*. (A48)

Lutter contre le retard & améliorer le confort à bord

Des internautes suggèrent de *"maximiser le confort"* des voyageurs avec des trains plus spacieux, du Wifi à bord (A96), ou encore des services numériques plus innovants (A98). Certains affirment que la lutte contre le retard doit être prioritaire et invitent la SNCF à s'inspirer des bonnes pratiques, tels que les voyages en train au Japon par exemple (A45)

Renforcer l'accessibilité pour les PMR

Plusieurs voix s'élèvent pour que l'accessibilité des trains, mais aussi des cars SNCF, soit améliorée pour les personnes âgées ou plus globalement pour les personnes à mobilité réduite (A67, commentaire à l'A67, A79, Q107).

Un internaute demande un planning précis de la mise en accessibilité des accès aux quais pour les lignes Lyon - Mâcon, ainsi que l'ensemble des lignes régionales (Q123).

S'agissant de l'accessibilité des trains et des gares, le maître d'ouvrage indique qu'il s'est engagé avec l'Etat à rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite les trains et les gares dans le cadre du Schéma Directeur National d'Accessibilité, et détaille les investissements pris en la matière (Q107, Q123).

Faciliter le transport des vélos et trottinettes

Plusieurs participants souhaitent que les futurs trains intègrent des emplacements pour les vélos, trottinettes etc. afin d'encourager le report modal et les modes de déplacements doux. Ils suggèrent aussi de faciliter le déplacement des vélos au sein des gares avec des ascenseurs, et escaliers automatiques en nombre suffisant (commentaires A12, A16 et commentaires, 179, A115, A96, A100).

- *"Résoudre le nœud ferroviaire lyonnais, c'est aussi repenser la mobilité dans son ensemble. Les aménagements doivent être pensés pour favoriser d'autres modes doux (possibilité de prendre son vélo dans le TER)"*(A96)

Faut-il prévoir davantage de parkings aux abords des gares ?

Cette question soulève des discussions entre internautes. Pour certains, les déplacements en train ne peuvent s'envisager qu'à condition de créer de nouveaux parkings aux abords des gares (A9, A23 et commentaires, A89, Q93). Un citoyen propose que les parkings Sytral soient

accessibles la nuit gratuitement pour les personnes vivant dans des communes non desservies (Q93).

A ce sujet, le Sytral a répondu (Q93) que les parcs relais TCL fermaient à 1H de matin. Après cette heure, le stationnement est interdit pour ne pas diminuer le nombre de places disponibles en début de journée (période de forte demande).

D'autres participants ne sont pas favorables à la création de nouveaux parkings qui favoriseraient selon eux le « *mitage urbain* » (commentaire A23, commentaires A89). Ils préfèrent ainsi que soit renforcés les réseaux de bus (commentaire A23)

Différentes propositions pour améliorer les dessertes du quotidien

Les liaisons vers Grenoble

La ligne Lyon-Grenoble apparaît comme prioritaire pour plusieurs internautes (A58, Q71, A126, A66, commentaires A7, commentaires A39, A50, A51, A60, A62, A65, A67, Q49) qui voient dans l'aménagement du NFL une opportunité pour développer cette liaison :

- *"Le travail sur le nœud ferroviaire lyonnais est indispensable à l'amélioration de la ligne Lyon-Grenoble qui est une honte. On ne peut pas vivre dans une période de transition écologique et avoir une ligne si peu fiable et peu concurrentielle face à la route, décourageant tous ceux qui pourraient prendre le train."* (A126)
- *"Les réflexions autour du Nœud ferroviaire lyonnais et la volonté de la Métropole de Grenoble d'investir dans un RER métropolitain ne doivent pas rester de simples coïncidences : il y a opportunité à avancer conjointement dans un souci d'économie et d'efficacité."* (A51)

Plusieurs internautes dénoncent les retards fréquents et les travaux récurrents qui pénalisent cette ligne (A58, Q71, A50).

Propositions pour améliorer la desserte :

A court terme, plusieurs propositions sont faites par les internautes :

- Renforcer les dessertes en soirée et dans la nuit (A62, A68)
- Ajouter des rames (A58), notamment pour desservir Saint-André-Le-Gaz ou St-Marcellin au-delà de 21h (A62)
- Renforcer la liaison TGV Paris-Grenoble (A50), en rétablissant par exemple le premier train du matin (avis A66 de la CCI de Grenoble, A126) et les trains de nuits (A69, A72).
- Garantir une double voie de Grenoble à Lyon, électrifier l'ensemble de la ligne, et sécuriser les derniers passages à niveaux (A50, A51)
- Doubler les voies entre Grenoble et Moirans pour résoudre les retards fréquents sur ce tronçon, sachant que ce projet semble être en cours, avec des emprises foncières gelées par les collectivités (Q71, A65, A67).

Sur la mise à 4 voies de la section Grenoble-Moirans, SNCF Réseau indique que cela a été pour le moment étudié à un niveau d'étude préliminaire. A ce stade, le projet est estimé à 800M €, incluant le doublement du tunnel de Voreppe. (Q71)

A propos des études relatives à la gare de Saint-Exupéry, un participant demande une comparaison entre le niveau de dessertes TER projeté entre Lyon et Grenoble, selon les différentes options envisagées (Q49).

De manière plus générale, des collectivités locales et la CCI de Grenoble soulignent le besoin de réaliser le NFL, de résoudre les dysfonctionnements de la bifurcation à St-André-le-Gaz mais aussi à traiter le nœud ferroviaire grenoblois, considéré comme une condition de réussite du NFL (A66, contribution C4).

L'axe de la Bièvre

L'axe de la Bièvre fait l'objet de plusieurs commentaires :

Un internaute demande à SNCF Réseau si une réhabilitation de l'axe de Bièvre ne serait pas une solution pour décharger Lyon - St-André-de-Gaz pour gagner du temps sur le Grenoble - Lyon ou Paris (Q66).

Un autre dénonce l'abandon du passage par Saint-André-de-Gaz au profit de Lyon St-Exupéry, alors que la ligne par Saint-André-de-Gaz est utilisée par les pendulaires de l'avant-pays savoyard (point de Beauvoisin). Il demande la position de SNCF Réseau à ce sujet (Q70)

Selon un participant, il faut réactiver et moderniser l'axe Bièvre (dont l'emprise existe toujours et est propriété de la SNCF), avec un shunt de Rives, un raccordement à la LGV au niveau de Beaurepaire - St Exupéry, et un aménagement de la desserte fret / voyageurs Grenoble - Beaurepaire - St Rambert vers Lyon ou vers le Sud (St-Etienne - Annonay) (A78)

SNCF Réseau a apporté des précisions sur les fréquences de desserte en fonction des différents scénarios (NFL, NFL sans grands projets, etc.) : seul le scénario "NFL" permet de passer de 2 à 3 trains par heure, avec une liaison directe possible en 1h09 contre 1h26 pour la liaison régulière (Q49).

Liaisons entre Grenoble et d'autres villes

Les liaisons entre Grenoble et d'autres villes sont également évoquées (A7, A69, A126, A66).

La liaison Grenoble-Lille est jugée très contraignante car obligeant à une correspondance par la Part-Dieu :

- *"Pour faire Lille-Grenoble, la dernière liaison possible par train le dimanche soir fait partir à 17h de Lille pour arriver à 20h à Lyon, départ à 20h14 pour Grenoble, soit un passage obligé par la Part-Dieu !"* (A69)

Un autre avis évoque aussi la liaison entre Grenoble et Nancy (A7)

- *" Cela implique soit passer par Paris, ce qui implique de se rendre de Gare de Lyon à Gare de l'Est et prend au total 5h30, soit passer par Lyon Part-Dieu pour prendre le TGV Lyon /*

Luxembourg, ce qui prend au total entre 6h30 et 7h (longue attente à Part-Dieu, et délais fréquents).”(A7)

D'autres internautes, dont la CCI de Grenoble (A66), plaident pour un renforcement de la liaison TGV entre Grenoble et Paris (A126, A66)

Enfin, un internaute demande la suppression des passages à niveau sur toute la ligne (A67).

Saint-Etienne

Plusieurs avis et questions évoquent la desserte de Saint-Etienne (commentaires A20, A4, A132, Q120)

- *“La réouverture de Saint-Étienne - Clermont me semble une priorité. Il n'est pas acceptable que deux agglomérations de 400k habitants ne soient pas reliées (le bus, ça ne compte pas !!). Avec des temps de transports qui devraient être compétitifs voir meilleurs que ceux de la voiture.”(CommentaireA20)*
- *“Pourquoi tout doit transiter par Lyon ? D'autres villes de la vallée du Rhône peuvent créer des relations avec les habitants du Gier et de la Loire. Travaillons à ce que l'axe autoroutier ne soit pas la seule solution pour descendre dans « le Sud » sans passer par Lyon. Ne pourrions-nous pas proposer une liaison continue entre Saint-Étienne et Vienne ?”(A132)*

Un internaute suggère aussi de créer une ligne de tram-train Brignais - Mornant - Saint-Etienne (A4).

Un autre propose de rétablir le TGV direct Paris-Saint-Etienne de 18h13, pour effectuer cette liaison plus facilement (Q120). SNCF Voyages a indiqué qu'il n'y avait pas d'évolution prévue en ce sens pour l'année 2020 (Q120)

Un participant s'interroge sur le financement des trains supplémentaires entre Lyon et Saint-Etienne par la Région (Q119), ce à quoi la Région répond que l'ambition de développer les liaisons régionales entre territoires urbains et périurbains est fixée par le SRADDET.

L'ouest lyonnais, oublié par le NFL ?

Plusieurs participants affirment que l'ouest lyonnais est oublié du projet NFL (A55 et commentaires, A88, A61, Q79, Q77, Q46, A38, A135, Q125) :

- *“Si le projet anneau des sciences est abandonné, comme il paraît, il faut un projet alternatif pour la mobilité dans l'Ouest lyonnais !”(Q79)*
- *“Lyon est pas mal maillé nord-sud mais l'est-ouest reste à consolider pour éviter les ruptures et trop de correspondance. Il manque pour moi aujourd'hui une ligne tram train qui partirait de Sain Bel Brignais (Givors) ou Lozane sur 3 branches avec un tronçon commun Ecully gorge de loup St Paul hôtel de ville Cordeliers Cours Lafayette Part Dieu Vaulx en Velin la soie Marius grosso Sept Chemins, Eurexpo et une autre branche grand stade Meyzieu aéroport Saint-Exupéry a la place d'une partie de C3 qui pourrait partir de la part dieu. T3 et RhônExpress.”(A38)*

- *"Il faudrait compléter l'offre de trains Part-Dieu<>Perrache<>Vaise, pourquoi pas en créant un système de navettes (celles-ci pourraient avoir une fréquence donnée mais des horaires flexibles pour s'adapter au flux ferroviaire du nœud)."* (Q125)

Certains participants regrettent ainsi que les aménagements du NFL n'intègrent pas le tram-train du tram-train et sa prolongation jusqu'à Part-Dieu ou Perrache (A38, A135)

Un internaute dénonce un manque de cohérence avec le PDU. Il souligne que le nombre de voyageurs à la gare de St-Paul a doublé en 10 ans, que la ligne 775 passe dans la zone d'activité TECHLID, présentée comme un site métropolitain majeur pour le développement de l'offre tertiaire, sans oublier le campus Lyon Ouest Ecully et le futur campus numérique de Charbonnières. La modernisation de cette ligne et son prolongement vers la Part-Dieu est écartée sans argument (A55, soutenu par un commentaire). D'autres soulignent également le besoin d'augmenter les fréquences de desserte de Dardilly - Juin et Dardilly - Les Mouilles, depuis St-Paul, Gorge de Loup ou Vaise (A88, A38).

De manière plus générale, la question du développement du ferroviaire dans l'ouest se poserait (Q77), un participant appelant à un TER ambitieux, en alternative à l'anneau des sciences, de St-Paul à Brignais jusqu'à Vernaison, avec une liaison avec la station de métro Alai et un prolongement vers Ecully (Q79).

Sur la desserte de l'ouest lyonnais, la maîtrise d'ouvrage a précisé les éléments suivants :

- Le réseau ferroviaire de l'ouest lyonnais comporte plusieurs sections de ligne exploitées : Lyon-Saint-Paul / Sain Bel via Tassin et l'Arbresle, Lyon Saint-Paul / Brignais via Tassin, Tassin Lozanne.
 - La section entre Brignais et Badan n'est pas exploitée
 - Les branches Lyon Saint-Paul / Sain Bel et Lyon Saint-Paul / Brignais via Tassin sont exclusivement circulées par du matériel roulant de type tram-train.
 - La branche Tassin / Lozanne est circulée par du matériel roulant de type autorail
- SNCF Réseau indique que le projet porté au débat n'apporte pas de services supplémentaires pour le réseau de l'ouest lyonnais, qui est relativement autonome en termes d'exploitation ferroviaire, et qui a un niveau de fréquence élevé. (Q79)

A la suggestion d'étendre la ligne Sain-Bel - Saint-Paul à Courzieu ou à Sainte-Foy-l'Argentière, ligne actuellement empruntée par le fret, le maître d'ouvrage a précisé que cette ligne fait partie du "capillaire fret" dont SNCF Réseau n'a plus à être le seul financeur des activités de maintenance. A ce stade, aucune solution de cofinancement et de gestion n'a pu être trouvée. Certaines communes souhaiteraient la rouvrir aux voyageurs (Q44). Une internaute soutient l'idée de prolonger la ligne Saint-Paul - Sain-Bel vers la vallée de l'Azergues, où des activités pourraient être implantées (commentaire à l'A27).

Un internaute avait souligné des "incohérences" dans les dessertes des gares au-delà de Saint-Germain-au-Mont-D'or, entre le dossier du projet et les chiffres présentées en réunion publique. Le maître d'ouvrage a reconnu ces incohérences, précisant que les informations présentées en réunion publique sont correctes (Q46). L'auteur a commenté la réponse soulignant qu'elle confirmerait que les hypothèses de desserte à long terme sont inférieures à celles de 2018.

Desservir davantage la rive droite du Rhône

Plusieurs internautes suggèrent la création d'une ligne en rive droite de la vallée du Rhône pour pouvoir desservir Oullins, Vernaison, Solaize, Sérézin, Givors, Saint-Roman en Gal, Ampuis, Condrieu, Saint-Clair-du-Rhône, Vienne et Chanas (Q78, A56, A87, Q14, Q13). Des connexions en bus et en modes doux sont suggérées pour desservir le site de l'IFP depuis la gare de Vernaison, dont l'accès génère actuellement des encombrements (Q78, A87).

De manière générale, ce type d'aménagement permettrait de limiter la saturation des ponts de Condrieu, du barrage de Revenin, de Vienne, etc. (A56). Un internaute a interrogé SNCF Réseau sur l'opportunité d'en créer un nouveau du côté de Vernaison, rappelant la présence d'une zone résidentielle et d'emploi réparties de chaque côté du fleuve. SNCF Réseau a précisé qu'un tel projet est à l'étude, dans le secteur de Givors, pour répondre à la saturation du pont méditerranée (Q34). Un autre participant souhaite comprendre pourquoi la voie franchit le Rhône deux fois pour les habitants de Ste-Colombe/St-Romain en Gal alors qu'il semblerait plus simple de passer par Givors (Q57).

Un participant mentionne un pont qui doit être refait à Vernaison, ainsi qu'un passage à niveau qui doit être supprimé. Il se demande si les travaux ne pourraient pas être coordonnés et si ces deux infrastructures ne pourraient pas être déplacées ailleurs qu'au centre de Vernaison (Q76).

Une internaute s'interroge sur l'opportunité d'une desserte de l'est depuis la vallée du Rhône. A ce jour, ce trajet nécessite un changement en gare de Jean Macé. SNCF Réseau précise ne pas avoir pris en compte cette hypothèse dans le cadre du projet, mais que cela fait partie des points connexes des études complémentaires, avec des schémas de service complémentaires sur Lyon St-Exupéry et St-Etienne (Q56).

Un participant a posé plusieurs questions relatives à l'axe Lyon-Vienne (Q109, Q108). A ce sujet, SNCF Réseau indique que sur l'axe Lyon / Vienne / Valence, l'offre ferroviaire de long terme présentée au débat est la suivante :

- Doublement des TER péri-urbains entre Lyon Perrache et Vienne, pour permettre une desserte au 1/4 d'heure ainsi que des gares intermédiaires,
- Doublement des TER entre Lyon Part Dieu & Vienne pour une desserte à la 1/2 heure,
- Création d'une desserte régionale directe à grande vitesse (TER -GV) entre Lyon Part-Dieu et Valence, avec un temps de parcours réduit à 45 minutes.

Selon le maître d'ouvrage, le projet présenté s'est focalisé sur la réponse aux besoins de capacité nécessaires dans le NFL pour accueillir des trains supplémentaires à Lyon & Vienne. La maîtrise d'ouvrage précise aussi que si la Région, autorité organisatrice des transports décidait de renforcer la desserte au sud de la Vienne par prolongement des trains périurbains de Lyon Perrache, ou en provenance de Part Dieu, la ligne en rive gauche du Rhône aurait la capacité d'accueillir des trains supplémentaires (réponse à la question 108).

Enfin, l'association CITEE soutient la réouverture de la gare de Vaugris - Vienne Sud, voire celle de Clonas-sur-Valèze (Contribution C3).

Plus au sud encore, un internaute demande aux élus de penser un projet ambitieux et en adéquation avec le fait que l'on n'arrêtera pas l'augmentation du trafic des marchandises et des voyageurs. Il s'inquiète aussi du trafic de fret en Ardèche, en dénonçant en contre-point les retards et les fermetures de petites gares qui sont pourtant utiles à la mobilité dans ce territoire (commentaire à l'A25).

Les dessertes du nord Lyonnais en question

Un internaute a interrogé SNCF Réseau quant à la perspective d'une desserte en TER d'Anse. SNCF Réseau a répondu que la desserte était déjà assurée, mais que le projet permettrait d'augmenter la fréquence jusqu'à une desserte au 1/4h pour la quasi-totalité des gares périurbaines, dont Anse (Q4).

Un participant se demande si le projet permettra de rouvrir la gare de Chandieu-Toussieu, qui pourrait concerner près de 20 000 habitants (Q69).

Un internaute suggère d'"accélérer" les liens ferroviaires entre le nord et le sud de Lyon (au Nord : Villefranche, Neuville, Collonges et au sud Saint-Fons) en ajoutant des gares, et des moyens de transport et éviter les correspondances et changements de gares (A125).

Quelques participants s'interrogent également sur la liaison TER Lyon-Mâcon (Q121, Q115, Q116). Ils souhaitent que soit revalorisé cet axe avec des dessertes renforcées (Q115, Q29), y compris en soirée (Q121), et que la gare de Mâcon Loché joue un rôle plus important à l'échelle régionale (Q116).

Concernant l'axe Mâcon-Lyon, la Région Auvergne Rhône-Alpes a répondu que le développement des services de transports régionaux en soirée est une demande récurrente des usagers et pour y répondre la Région développe des offres de transport en train ou en car (Q121).

Concernant la circulation de TER entre Villefranche sur Saône et Mâcon-Loché TGV, SNCF Réseau indique que c'est la Région, autorité organisatrice des transports, qui pourrait étudier le remplacement de la liaison actuelle assurée par autocar par une liaison ferroviaire. Selon le maître d'ouvrage, cette liaison nécessiterait des travaux pour aménager le raccordement

existant entre la ligne classique et la gare TGV, augmenter le nombre de voies à quai en gare de Mâcon Loché TGV (Q116).

Givors

Pour améliorer la desserte de Givors, plusieurs pistes sont évoquées :

- Réouverture de la ligne Brignais-Givors (A4 et commentaires, A38). Selon des internautes, plusieurs documents confortent cette vision : le SCOT de l'Ouest Lyonnais qui précise que la remise en service de la ligne Brignais-Givors, avec des créations de haltes à Vourles et Milery/Montagny est une piste prioritaire pour développer les transports en commun (commentaire A4).
- Remettre en circulation l'omnibus ferroviaire entre Givors & Lyon-Perrache (A4)

Chambéry

Des internautes souhaitent savoir comment sera améliorée la liaison vers Chambéry (Q50, Q70, Q111, A134).

Le maître d'ouvrage a apporté des précisions à une question d'un internaute sur le nombre d'allers-retours possibles à l'heure entre Lyon et Chambéry, en fonction de la réalisation des différents projets (notamment le Lyon - Turin et la desserte de St-Exupéry) (Q50).

Selon une participante (avis 134), le doublement de la ligne entre Saint-André-le-Gaz et Chambéry permettrait, non seulement d'augmenter le trafic fret, mais offrirait à Chambéry une desserte TGV.

Concernant la desserte de Chambéry, SNCF Réseau indique que les niveaux de service présenté par SNCF Réseau dans le dossier du débat public sont les suivants :

- Pour la desserte entre Chambéry & Lyon : 2 allers-retours à l'heure, dont un via Saint-André-le-Gaz et une liaison rapide directe empruntant le Lyon-Turin,
- Pour la desserte entre Annecy & Lyon : 2 allers-retours à l'heure, dont un via Ambérieu et un direct entre Lyon-Turin.

SNCF Réseau indique que dans ces hypothèses le Lyon-Turin est réalisé, et il n'y a pas de nouvelle desserte de Saint-Exupéry.

Le maître d'ouvrage indique avoir mené des études complémentaires pour éclairer le débat sur les schémas de service complémentaires portant sur Lyon-Saint-Exupéry. Les niveaux de service entre Chambéry / Annecy & Lyon seraient les suivants (sans la prise en compte du Lyon-Turin) :

- Pour la desserte entre Chambéry-Lyon : 2 allers-retours à l'heure : un via Saint-André-le-Gaz et un via Ambérieu. Pour ce dernier, SNCF Réseau précise qu'un coupe-accroche à Aix-les-Bains permettait d'assurer la desserte d'Annecy.
- Pour la desserte entre Annecy et Lyon : un aller-retour à l'heure, via Ambérieu et Aix-les-Bains (mutualisé avec le second train de Chambéry) (Q111).

Desservir davantage l'Auvergne

Plusieurs participants souhaitent que soit améliorée la desserte de l'Auvergne (A6, A21, A22)

- *"Si l'Ouest de la Région Auvergne-Rhône Alpes veut se développer, il faut améliorer la desserte ferroviaire depuis l'Auvergne. Pour cela, améliorer les voies entre Clermont et Roanne doit être une priorité"* (A6).

Certains souhaitent ainsi que soient réouvertes et renforcées certaines liaisons autour de Clermont-Ferrand (A20, A21, 22) :

- Lignes à rouvrir : Clermont - Brive - Bordeaux / Clermont - Ussel - Limoges / Clermont - Thiers - Saint-Etienne / Clermont (A20), rouvrir les gares de Randan, Thuret, Lapalisse (A22)
- - Lignes à renforcer : Clermont - Aurillac / Clermont - Saint-Flour / Clermont - Le Puy / Clermont - Montluçon / Clermont - Nîmes (A20)
- Créer des arrêtes urbains à Beaumont, au CHU Estaing, aux Vergnes, au Brézet, à Clermont-Ferrand, à la grande halle d'Auvergne à Cournon, à Ménérol...
- Création d'arrêtes touristiques : au viaduc de Garabit (15), au lac de St-Etienne Cantalès (A22)

Par ailleurs, un internaute s'interroge sur l'impact du NFL sur la desserte de Clermont-Ferrand si le projet POCL ne se fait pas (Q59).

Renforcer certaines lignes vers le sud

Les liaisons nationales sont parfois évoquées par les participants au débat en ligne qui souhaitent que soient renforcées certaines lignes. C'est le cas de l'axe Lyon-Bordeaux (Q11), mais aussi de l'axe Lyon-Valence que l'association AUTERVR invite à prendre en compte dans le débat (Q13, Q21).

Des alternatives ou projets complémentaires proposés

Le site participatif recueille plusieurs propositions de projets alternatifs ou complémentaires :

- Un internaute appelle à un vrai contournement fret à l'est de Lyon, éloigné de la zone périurbaine déjà impactée par l'A46, l'A432 et l'aéroport - soulignant les risques de catastrophe environnementale accrus par le cumul de ces infrastructures. Il plaide pour une desserte de voyageurs à l'ouest, sur la rive droite, pour désengorger le nœud Part-Dieu / Jean Macé / Brotteaux au profit de Perrache et St Paul (A61).
- Un autre participant propose la création d'un réseau d'autocar TER pour desservir des villes qui ne sont pas directement reliées par le rail : Grenoble - Vienne, St-Etienne - Vienne, Le-Puy-en-Velay - Valence... (A69)
- Un internaute défend la réalisation d'un barreau Givors - St-Exupéry pour mettre en relation l'ouest de la région Rhône-Alpes avec Grenoble et Genève, assurer une connexion souple avec le Lyon-Turin et soulager le trafic de l'A46 et l'A76 (A81).
- Un internaute soutient le développement de l'auto-train en gare de Saint-Exupéry, à l'instar des usages de l'eurotunnel, pour limiter l'utilisation de la voiture (A70) : *"J'ai pris plusieurs fois l'Eurotunnel en voiture. Je me suis demandé pourquoi on n'utilisait pas plus les voies de train/fret pour transporter les voitures en France comme c'est le cas en*

Autriche. En France, l'auto-train ne dessert plus que Paris vers le gd Sud et ne permet pas de voyager avec sa voiture. Je serai ravi de pouvoir voyager de Lyon en Bretagne/Pyrennees avec ma voiture de jour ou de nuit" (A70)

Quelles options pour l'aménagement du Nœud ferroviaire lyonnais ?

Aménagements en souterrain ou en aérien ?

Le choix des options d'aménagement proposées par SNCF Réseau (en souterrain ou en surface) fait l'objet de nombreuses discussions entre internautes (A13, A14, A15 et commentaires, A24 et commentaires, Commentaires A29, commentaires A46, Q2). C'est l'un des sujets les plus discutés sur le site.

Pour certains, la solution souterraine ne peut être envisagée car il s'agirait d'une option coûteuse (2 milliards), dans un contexte où d'autres projets importants doivent être réalisés (CFAL, Ligne Lyon-Turin). Certains soulignent aussi l'impact majeur sur l'environnement et les nappes phréatiques (commentaire A14, commentaires A13, commentaires A24, commentaires A59, commentaires A26, A143) :

- *"A l'avenir, la ressource en eau est l'un des points critiques des agglomérations. Jouer à modifier les nappes phréatiques en installant des tunnels qui feront obstacles aux circuits de l'eau est tout bonnement ou fou !" (Commentaire A24)*
- *"Je suis opposé à la solution souterraine, coûteuse et inutile" (commentaire A14)*
- *"On n'en peut plus des souterrains ! Laissez-nous voir le ciel, nous ne sommes pas des taupes" (commentaire A13)*
- *"3 conséquences à cela : gaspillage d'une importante ressource en eau potable, pollution des sols et de l'environnement, déstabilisation des sols (ce qui pourrait entraîner des effondrements en surface)." (Commentaire A13)*
- *"Le seul point dur sera le passage au droit de la clinique du parc. Les nouvelles voies devraient passer à quelques dizaines de mètres de la clinique. Mais ce léger préjudice ne sera que la conclusion morale d'un scandale immobilier que les lyonnais connaissent bien et qu'il convient de ne pas oublier !" (A24)*

Selon une participante, le choix de l'option en souterrain n'est dicté que par une volonté politique des élus lyonnais :

- *« Je viens d'écouter les élus de Lyon se prononcer pour l'hypothèse souterraine. Leurs positions sont confondantes d'égoïsme. Peu importe le coût, il faudrait enterrer les nouvelles voies car Lyon le vaut bien... " (Commentaire A24)*

Quelques internautes affirment par ailleurs que l'aménagement en aérien pourrait embellir les quartiers traversés.

- *"Le projet aérien peut contribuer à embellir les quartiers traversés, si un effort esthétique est mis en place, j'en veux pour preuve la ligne ferroviaire avenue Berthelot"* (Commentaire A13)
- *"Qu'il s'agisse du métro newyorkais ou du strassbahn berlinois, cette stratification verticale de voies de circulation donne de la densité à la matière urbaine et un peu de poésie à la ville."* (Commentaire A24)

A l'inverse, pour quelques internautes, l'aménagement en souterrain est le seul qui doit être envisagé, car l'option en aérien dégraderait la ville et les abords du Parc de la Tête d'Or (A13, A46, Q83, A133) et serait synonyme de nuisances sonores (A37)

- *"Comment accepter la création de deux nouvelles voies en surface en dégradant le paysage urbain et en même temps promouvoir le souhait de propulser Lyon à l'échelle européenne voire internationale ?"* (A13)
- *"Faire passer le NFL LT en surface serait une aberration dans l'aménagement de la ville. En plus deux nouveaux quais en surface impliquerait de démolir le parking loueurs en cours de construction à la Part Dieu, c'est ballot."* (A46)

Quelques participants soulignent cependant que le Boulevard Stalingrad est actuellement fortement dégradé en raison du nombre très élevé de voitures qui y circulent (commentaires A13) :

- *"Je ne vois pas ce que le projet aérien dégrade : le boulevard Stalingrad est une horreur entièrement envahie par les voitures et le boulevard des Tchécoslovaques est encore pire."* (Commentaire A13)

Pour lutter contre les désagréments sonores ou les vibrations de l'option en aérien, un internaute propose d'équiper les chemins de fer de systèmes spécifiques qui permettraient d'en limiter les effets (commentaire A13), une solution qui permettrait, même avec un surcoût, de limiter les frais :

- *"Même avec ce surcoût, le prix estimé du projet en hors-sol reste très en-deçà de la version souterraine, à "seulement" 2,8 milliards d'euros au lieu de 4,3 milliards"* (commentaire A13)

A propos des aménagements en souterrain, ou en aérien, un internaute propose une solution intermédiaire (commentaires A24) : construire de nouvelles voies en tranchée ouverte (jusqu'au croisement avec la ligne A au niveau du Cours Vuitton). Une option qui aurait selon cet internaute divers atouts : 1/ diminuer les coûts par rapport à un tunnelier ; 2/ limiter les impacts sur la nappe phréatique ; 3/ replanter avec des végétaux une fois les voies couvertes pour remplacer les platanes coupés ; 4/ limiter les impacts de long terme pour les riverains.

Un autre s'interroge même sur la possibilité d'une voie en superstructure, au-dessus des voies existantes (Q62).

Enfin, des précisions sont attendues sur l'impact du projet sur les aménagements en cours à la Part-Dieu, sur le parking dit des "loueurs", sur l'insertion du tunnel vis-à-vis du métro, des tunnels routiers, des fondations des tours (Q68), et de manière générale sur le plan d'aménagement souterrain (Q61, Q2).

Quelques questions autour des équipements techniques

Des participants ont interrogé SNCF Réseau et ses partenaires sur les options techniques envisagées pour les transports actuels, et pour les aménagements du NFL (Q118).

Matériel

Un internaute souligne qu'il existe un train TER entre Chambéry et Grenoble qui roule au mazout, alors que toute la ligne est électrifiée et se demande pourquoi (Q118). SNCF Réseau a indiqué que parmi les 6 trains répertoriés assurant la liaison entre 12h et 14h le train mentionné était le seul qui fonctionnait avec du matériel thermique, en précisant que ce type de trains arrêterait probablement de circuler à horizon 2035.

Un autre interroge SNCF Réseau à propos du développement de ce qu'il considère comme "objet multimodal par excellence" : le conteneur 45 Pieds PW européen (Q112). Ce à quoi, le maître d'ouvrage répond que les unités de transport intermodal (UTI), dont les conteneurs 45 pieds Pallet Wide font partie de ces solutions. Selon le maître d'ouvrage, c'est aux opérateurs que revient le choix de la solution utilisée. SNCF Réseau indique que le réseau ferroviaire est tributaire des gabarits en hauteur qui varient selon les itinéraires et les pays. Sur le réseau français, ce gabarit standard pour les lignes fret est le GB1 qui permet la circulation de ces types de de conteneurs sur des wagons classiques.

Une question porte sur l'augmentation des capacités des rames, un participant se demande ainsi si cette option a été étudiée (Q74).

Signalisation

Quelques questions portent sur la signalisation ERTMS (système européen de gestion du trafic). Un participant indique que le maître d'ouvrage a présenté cette signalisation en indiquant qu'elle permettrait une augmentation de capacité de 20 à 25% grâce au rapprochement des trains. Il demande si cette augmentation de capacité s'applique aux zones denses des avant-gares de la Part-Dieu (Q100).

SNCF Réseau précise que la modélisation et les éclairages présentés au débat tiennent compte, pour la signalisation actuelle comme pour ERMTS des temps de dégagement (permettant à un train de reprendre sa marche après un feu rouge et de franchir complètement le signal) des signaux et des temps de réaction (correspondant au temps de latence entre la présentation d'un signal et la mise en œuvre effective de l'action attendue).

Selon SNCF Réseau, ERMTS améliore les temps d'espacement des trains de même sens, en ligne, et en gare. ERMTS permet aussi de gommer les effets liés aux facteurs humains. Le maître

d'ouvrage indique que les études ont montré qu'ERMTS permettait des gains de capacité compris entre 20 et 25% ; mais qu'ERMTS seul n'est pas suffisant pour transformer ce gain de capacité en ajout effectif de nouveaux trains.

Déploiement de la 4G

Un participant se demande s'il serait possible de déployer le réseau 4G dans les tunnels ferroviaires de Caluire et Saint-Irénée / Fourvière, dans lequel il précise que les voyageurs passent beaucoup de temps lors de leurs déplacements quotidiens. (Q117)

SNCF Réseau répond que le déploiement de la 4G dans les tunnels ferroviaires est envisagé et précise les éléments suivants :

- Le tunnel de Mercières sur la ligne entre Saint-Clair et Sathonay-Rillieux est équipé du haut débit mobile,
- Le tunnel de Saint-Irénée, et de Caluire ne sont pas équipés du haut débit mobile, et il n'est pas prévu qu'ils le soient à court terme.

Dispositif IPCS : Installation permanente de contre – sens

Un internaute s'interroge sur la mise en place de dispositifs IPCS (installations permanentes de contre-sens) sur la ligne Ambérieu - Lyon (Q97)¹, ce à quoi le maître d'ouvrage répond que l'étude d'opportunité de l'installation IPCS sur cette section doit être réalisée dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région, avant la fin d'année 2020.

Les hypothèses du maître d'ouvrage en question

Plusieurs participants demandent des précisions ou des clarifications sur les hypothèses que la maîtrise d'ouvrage a mobilisé pour l'étude du projet :

- Un internaute qui avait demandé des précisions à SNCF Réseau sur le nombre de voyageurs à l'horizon 2050 s'étonne, en commentaire de sa question, qu'il n'augmente que de 5 à 10% alors que le nombre de trains serait doublé avec le NFL (commentaire à la Q20).
- SNCF Réseau a fourni une carte récapitulative des différents points critiques du trafic ferroviaire autour de Lyon, à la demande d'un participant (Q52).
- Un internaute se demande à quel horizon les options proposées pourraient elles-mêmes arriver à saturation, et si SNCF Réseau peut intégrer le "très long terme" à sa réflexion.

Le maître d'ouvrage précise que l'horizon du projet est déjà assez lointain et incertain, du fait notamment qu'il repose sur la réalisation d'autres grands projets (POCL, Lyon-Turin, CFAL...). Un agrandissement supplémentaire de la gare de la Part-Dieu serait encore possible, bien qu'impactant. Il est probable selon lui que le ferroviaire reste pertinent pour relier les cœurs des agglomérations à faible coût énergétique. Les dessertes devraient pouvoir être optimisées à l'aide de nouvelles technologies de régulation de trafic et le développement des trains autonomes. (Q55)

¹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Installation_permanente_de_contre-sens

- La présidente de la FNAUT AuRA se demande si dans l'étude sur St-Exupéry, SNCF Réseau a pris en compte la politique actuelle de SNCF TGV, dénonçant la suppression de nombreux TGV et leur transformation en Ouigo (Q60).
- Concernant le cadencement, une internaute ne comprend pas comment le NFL permettrait d'absorber plus de voyageurs avec des cadencements au quart d'heure, alors que ces derniers existent déjà sur certaines lignes (cf. La Verpillère). Il demande des précisions (Q73).
- Un participant considère que la solution qui pourrait être d'augmenter la capacité des rames n'a pas été suffisamment détaillée dans le dossier et demande si des études approfondies à ce sujet ont été menées (Q74).
- Un internaute déplore le manque de trains en heure creuse, et s'interroge du fait que seules les hypothèses en heure de pointe semblent être prises en compte dans les études du projet (Q81). Il est rejoint par d'autres internautes qui considèrent que l'élargissement des plages horaires pourrait contribuer au désengorgement, ainsi que la réhabilitation des trains de nuit qui vont dans le "*sens de l'histoire*", celui de diminuer les trajets en avion (A69, A75). Un autre participant considère qu'il faut prendre en compte le développement des horaires décalés (A77).
- Un internaute demande comment sont calculés les pourcentages de régularité des lignes (Q82, Q110), ce à quoi SNCF Réseau répond en détaillant la méthode de calcul et en indiquant que les trains sont considérés comme réguliers si leur écart horaire ou au dernier point remarquable observé du sillon horaire est inférieur ou égal à 5 minutes, que ce soit ou non dans le périmètre d'étude, en précisant les calculs utilisés.
- Un participant s'interroge également sur les estimations de SNCF Réseau s'agissant du report modal de la voiture vers le train. Il souhaite connaître le nombre moyen de voyageurs par train et par ligne, et demande des précisions sur les estimations et calculs du maître d'ouvrage (Q20).

Le fret et le CFAL au cœur des préoccupations

Le fret, une voie à encourager

Quelques internautes soulignent que le train reste la voie la plus écologique, la plus économique et la plus collective pour transport des voyageurs mais aussi des marchandises (A84, Q87).

- *"Le ferroutage doit s'imposer financièrement par le jeu des taxes et impositions nécessaires pour limiter les nuisances du fret routier qui traverse la région, la métropole et les Alpes."* (A131)

Sur ce sujet, les participants au débat en ligne font part de leurs propositions et questions :

- Un participant plaide pour le maintien des activités de fret sur la ligne Sain-Bel - Sainte-Foy-l'Argentière dont l'arrêt est prévu début 2020 (A84)
- Une question porte sur l'arrêt de la liaison Perpignan - Rungis, alors même que le fret est érigé comme une priorité par SNCF Réseau (Q85).

- Des internautes souhaitent avoir des précisions sur le trafic des trains de fret : destination et provenance depuis Part-Dieu et Perrache (Q5), nombre de trains préparés par les entreprises de la vallée de la Chimie sur la gare de triage de Sibelin (Q54, Q12), nombre de convois en provenance de l'Italie (Q6),

Organiser rapidement le contournement ferroviaire de Lyon, pour réduire les nuisances sonores et le risque d'accident

Plusieurs participants défendent la nécessité d'organiser le contournement ferroviaire de Lyon pour les trains de fret, ce qui permettrait selon eux d'augmenter le trafic de fret, et de diminuer le trafic routier, (A53, A76, A77, A8 et commentaires, A29 et commentaires, A53, A61, A64, A33, A131, Q87). Parmi les variantes citées, la variante Nord (A74, A131), ou Est (commentaire A6).

Plusieurs participants s'inquiètent de la dangerosité du transport de marchandises, et du risque d'accident (A35 et commentaires, A33, A37, Q65) :

- *"On voit aussi passer beaucoup de chimie et de nucléaire sans véritable protection des populations. Faut savoir qu'un train de 900 tonnes de pyrèthrine ou d'acide acétique titré à 85 % relèverait de la législation Seveso s'il était un stock fixe dans une zone industrielle »* (commentaires 35)
- *"Le nœud ferroviaire de Lyon est déjà une source de nuisance sonore considérable pour les riverains entre le nord et le sud de Lyon. Vu la nature des matériaux transportés par les trains de marchandises, c'est également une bombe à retardement en milieu urbain très dense, qui ne demande qu'à être activée par un accident ou un acte de malveillance."* (A37)

Nombreux sont ceux qui déplorent les nuisances sonores liées au trafic de fret (Q65, commentaires A8, commentaires A37, A33, A8, A85 et commentaires, Q102) :

- *"Le trafic s'est tellement densifié que les trains n'arrêtent pas de passer, parfois plusieurs en même temps (jusqu'à 3 en même temps devant mes fenêtres) ! Je n'en peux plus, on ne peut plus ouvrir les fenêtres"* (commentaire A85)
- *"Les habitants à proximité de la gare Perrache sont régulièrement gênés par le bruit du fret, de jour comme de nuit empêchant des nuits paisibles, serait-il possible d'envisager de détourner la circulation du fret du centre-ville ?"* (Q65)

Un internaute évoque en particulier une directive européenne de 2002 qui stipule que le bruit est la deuxième cause de mort prématurée après la pollution de l'air en Europe, avec 10 000 décès par an (A54).

Plusieurs participants appellent à des mesures à court terme, telles une interdiction de circulation après 22h et/ou le week-end, la création de murs anti-bruit, ou encore l'interdiction de l'usage des klaxons à proximité des tunnels (Q65, A85, commentaire à l'A8, à l'A37). Un participant propose de réduire la vitesse des trains de marchandises à 30 km/h dans l'hypercentre de Vienne, pour en réduire les nuisances (A54).

Le maître d'ouvrage a précisé que les bruits émis par les circulations ferroviaires étaient de l'ordre de 92 dB(A) pour un TGV et 88 pour un train de fret (voir la Q40 pour les conditions de mesure), pour des temps de passage de respectivement 9 et 28 secondes.

A propos des murs anti-bruit, le MO indique que leur création est compliquée sur des sites ferroviaires denses, tels que Lyon Perrache, en raison du manque de place, des portiques de signalisation d'aiguillage, et que leur efficacité est assez faible au regard de leur coût (réponse Q65).

A propos du CFAL, un participant souligne que la connexion Part-Dieu vers Saint-Exupéry ne peut se faire actuellement que via le sud de Lyon. Il s'interroge sur la possibilité d'aménager une "virgule de retournement" du CFAL au niveau de la Boisse (Q114). A ce sujet, le maître d'ouvrage répond que cette fonctionnalité de desserte était initialement prévue dans le programme du CFAL Nord, mais a été écartée par le Ministre de transports dans sa décision du 3 avril 2007.

Un internaute indique que le diagnostic présenté par SNCF Réseau évoque le lien étroit entre le NFL et le tunnel de base du Lyon-Turin via ses accès alpins. Il souligne que la mise en service du tunnel de base était programmée pour 2030, et demande quelles seront les améliorations proposées d'ici cette date pour encourager le report modal fret de la route vers le rail (Q113). Le maître d'ouvrage répond que la réflexion sur les accès Alpains, engagée sous l'égide du Préfet de Région, a pour objectif de soumettre à la décision de l'Etat les aménagements les plus pertinents sur les lignes existantes et une réflexion sur la consistance et le phasage de lignes nouvelles pour offrir une capacité de 10 mt pour le fret et améliorer les transports du quotidien sur l'axe. SNCF Réseau souligne que son levier d'action agit sur la qualité des sillons qui pourront être proposés y compris pour le fret (Q113).

Entre le CFAL nord, sud et la gare de St-Exupéry : comment détourner le trafic de marchandises du centre de Lyon ?

Dans le sillage de la réunion à Pusignan, la maîtrise d'ouvrage a publié depuis le 13 mai plusieurs réponses concernant le CFAL et le choix du fuseau A. La CPDP a rappelé en commentaire que le débat sur le NFLLT n'avait pas vocation à refaire le débat sur le tracé du CFAL, du fait que ce dernier a fait l'objet d'une DUP et d'une décision ministérielle (Q36, Q37, Q38, Q39).

Plusieurs internautes souhaitent connaître le plan du passage ferroviaire du NFL à Pusignan. La maîtrise d'ouvrage a répondu que le NFL ne passait pas par Pusignan mais le CFAL nord (Q36, Q37).

Est questionnée la possibilité de faire de Saint-Exupéry la gare de fret (A53, A76, A77) et de manière plus générale l'utilisation des lignes LGV, notamment au sud (Q58), pour accueillir ce trafic. Le maître d'ouvrage a précisé que les trains de marchandises ne pouvaient pas emprunter les voies de LGV (Q39) : leur déclivité peut être trop forte ; en découlerait une réduction de la

capacité de la ligne du fait de leur vitesse (100 km/h) largement inférieure à celle des TGV (320 km/h) ; enfin est interdite dans un tunnel la présence simultanée d'un train de marchandises dangereuses et d'un train de voyageurs.

Deux internautes s'inquiètent du fait que le passage à quatre voies entre St Fons-Grenay pourraient remplir la fonction de CFAL Sud, et n'aurait pas pour seul objectif de fluidifier le trafic passager (Q72, Q75).

Quelques interrogations sur le coût et le financement du projet

Cette question a été relativement peu abordée au cours du débat. Outre quelques oppositions au projet en raison de son coût trop important (voir plus haut), certains se sont interrogés sur les budgets dédiés à l'aménagement du NFL, et à ses modes de financement (Q103, Q105, Q96) :

- *"Comment et qui finance l'ensemble des coûts estimés ?"*(Q103)
- *"Faut-il dépenser 3,8 milliards pour une légère hausse de passagers ?"*(Q96)

A ce sujet, SNCF Réseau précise que les financeurs publics potentiels identifiés à ce stade sont l'Union Européenne, l'Etat, et les collectivités territoriales (Région, métropoles...). Il indique également que d'autres options peuvent être mises en œuvre, tels que des partenariats publics privés, et invite les internautes à consulter le verbatim de l'atelier du 27 juin dédié au financement du projet.

Un participant interroge également le maître d'ouvrage à propos du Rapport du Conseil d'Orientation des infrastructures (Q105). Selon lui, ce rapport préconise de repousser à après 2038 les accès au tunnel de base du Lyon-Turin entre Grenay et la Maurienne et de programmer 700 millions d'euros de travaux sur la ligne historique entre Dijon-Ambérieu, Aix-Les-Bains, Chambéry et Modane. Il souhaite ainsi connaître le détail de ces travaux. La Direction régionale de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes précise à ce sujet qu'il s'agit de réaliser des investissements à court terme sur la ligne classique et porter sa capacité à hauteur de 10 millions de tonnes de fret par an à l'ouverture du tunnel transfrontalier, puis 15 millions de tonnes ensuite. Concernant les sections nouvelles entre Lyon et la section transfrontalière du tunnel, la DREAL indique que les réflexions seront poursuivies pour déterminer les phasages pertinents afin de faire face dans la durée à l'accroissement du trafic. La DREAL précise qu'au printemps 2019, la Ministre chargée des transports a demandé à SNCF Réseau d'engager un programme d'études qui vise à préciser les différents aménagements d'infrastructures à réaliser sur les voies d'accès au tunnel de base franco-italien, qu'il s'agisse de modernisation du réseau ou de la réalisation de lignes nouvelles. Dans ce cadre, SNCF Réseau doit établir un schéma directeur de la ligne Dijon-Modane afin d'identifier les investissements nécessaires et d'en définir le calendrier de réalisation. C'est à l'issue de ces études, que seront connus dans le détail les travaux à réaliser, et les investissements nécessaires.

L'aménagement de la métropole à repenser, en accompagnement du NFL

Un internaute propose d'abandonner le modèle d'une métropole lyonnaise qui se développerait en densifiant son centre, l'édification de tours en étant le témoin, au profit de pôles d'attractivités mieux répartis, en s'inspirant de la conurbation du Rijnstad autour d'Amsterdam (A53). Un tel aménagement pourrait être accompagné à terme d'un périphérique en transports en commun de type "supraways", connecté au réseau TCL. Cette idée est soutenue par un autre internaute qui souligne le besoin de résoudre le problème d'engorgement en soutenant le développement d'activités et d'emplois dans les villes périphériques et le télétravail (A57).

Par ailleurs, les participants appuient l'importance de mener des mesures d'accompagnement en matière d'aménagement, pour faciliter l'accès aux gares. La question des parking divise : certains proposent d'en augmenter la capacité (A57, A89) tandis que d'autres souhaitent les limiter (Q73), évoquant leur rôle dans l'étalement urbain (commentaire à l'A89).

A proximité de la gare de Vénissieux, il est proposé de repenser les traversées automobiles et piétonnes, dans la perspective d'une interconnexion entre le réseau ferroviaire et la ligne A8, inscrite dans le PDU (contribution C8 de Yves Blein).

Enfin, quelques internautes s'inquiètent de la "pression" que la métropole exercerait sur certaines villes périphériques telles que Neuville-sur-Saône, vantant la proximité de Lyon avec "10 minutes en train", alors même qu'il n'y aurait pas suffisamment de trains pour assurer la liaison correctement (A10, A11).

Un appel à respecter des exigences environnementales élevées

Une participante s'offusque de voir des trains faire tourner leurs moteurs en gare pour alimenter la climatisation, et invite à faire un choix entre qualité de l'air et confort (A83).

Un participant dénonce l'usage du glyphosate par SNCF Réseau, qui en serait le premier consommateur français (A31, A35, A45 et nombreux commentaires).

Le débat public

Suite à la réunion publique de Pusignan, certains internautes ont fait part de leurs regrets concernant le déroulé de ce rendez-vous et notamment l'absence de réponses à leurs interrogations (A32, A33 et commentaires). Pour rappel, les participants à la réunion de Pusignan étaient particulièrement intéressés par le projet CFAL.

- *"J'ai assisté à une réunion hermétique où des "initiés" parlaient entre eux. Les sigles et le verbiage "spécialisé" étaient au rendez-vous.*

Les projets évoqués étaient loin du sujet de la réunion : Voyageurs, marchandises, quelle cohabitation ? Les orateurs s'exprimaient comme pour se rassurer du bien-fondé des écrits qu'ils avaient pondus. Les riverains concernés par ce chantier venaient pour être informés sur l'impact du tracé et des nuisances qu'il va engendrer.

La seule réponse obtenue : "les plans sont en Mairie" (A32)

- *"Les représentants n'apportent aucune réponse aux questions concrètes posées, pire, ils interdisent aux citoyens d'approuver les opposants au projet par des applaudissements !" (A33)*

Des internautes ont demandé à ce qu'une réunion publique soit organisée à Côtère sur le tracé nord du CFAL (Q43, Q35). Selon un participant, les élus de la vallée du Rhône n'ont pas été conviés aux différentes réunions du débat (Q98)

La commission a répondu en rappelant que le débat public ne portait pas sur le projet du CFAL. Elle a rappelé qu'une réunion publique traitant plus spécifiquement des enjeux de mobilité s'est tenue le 14 mai à Vienne, et qu'en vertu du principe d'équivalence, il n'était pas d'usage d'inviter spécifiquement les élus au débat.

Un internaute s'est ému de ne pas avoir accès aux études préliminaires au projet, contrairement à ce qui s'est fait pour d'autres débats (Q67). Un autre internaute a appuyé cette demande à l'occasion d'un commentaire. La commission a répondu les avoir demandées à SNCF Réseau et publiées par la suite sur son site internet.

L'association Fracture a regretté que certaines études soient manquantes à un mois de la fin du débat (Q90). SNCF Réseau a indiqué que plusieurs études avaient bien été versées au débat et publiées sur le site, à l'instar des études sur le bénéfice possible apporté par la possibilité de recevoir deux trains à quai. Les études socio-économiques ont été, selon le maître d'ouvrage, présentées en atelier le 13 mai. Quant à celles sur le CFAL, elles seront finalisées à l'issue du débat, selon les suites données au projet et des dispositions de la future Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM).

En fin de débat, quelques participants ont salué la tenue de ce dernier et salué le travail de la commission particulière du débat public (A146) :

- *"Excellent travail accompli par les équipes pendant ce long débat du NFL LT, nourris d'ateliers intéressants" (A146)*