

**ENQUÊTE PREALABLE A LA
DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

**POUR LA CREATION DE LA VOIE « L »
A LA GARE DE LA PART DIEU A LYON**

PAR



**RAPPORT DU COMMISSAIRE
ENQUÊTEUR**

29 juin 2016

SOMMAIRE

A – RAPPORT	
1 – Généralités	1
2 - Composition du dossier	3
3 – Organisation et déroulement de l’enquête	5
4 – Commentaires sur l’avis de L’Autorité Environnementale	8
5 – Analyse des observations du public sur la base du PV de synthèse	14
5.1 L’information des citoyens	14
5.2 Création de la voie L et projet PEM	16
5.3 Problèmes des piétons et des loueurs de voiture	17
5.4 Absence d’anticipation	19
5.5 Interrogations d’ordre technique	22
6 – Observations du commissaire enquêteur	23
6.1 – Généralités	23
A – Information et participation du public	23
B – Prise en compte de l’intérêt des tiers	24
C - L’utilité publique de l’opération « Création de la voie L »	25
D – L’Etude d’impact	28
6.2 – Maîtrise foncière	30
6.3 – Compatibilité avec les documents de planification	30
6.4 – La procédure	30
B – CONCLUSIONS	33
Avis du commissaire enquêteur	37
C - ANNEXES	39
▪ Annexe n°1 – Lettre de remise du procès-verbal de synthèse	
▪ Annexe n°2 – Procès-verbal de synthèse des observations	
▪ Annexe n°3 – Mémoire en réponse de SNCF Réseau	
▪ Annexe n°4 – Décision du conseil d’administration de SNCF Réseau	
▪ Annexe n°5 – Publication ans Le Progrès du 23 mars 2016	
▪ Annexe n°6 – Publication dans Le Progrès du 11 avril 2016	
▪ Annexe n°7 – Liste des lieux d’affichage	
▪ Annexe n°8 – Interview du directeur territorial de SNCF Réseau dans Le Progrès du 4 avril 2016	
▪ Annexe n°9 – Contrôle d’affichage par huissier, le 25 mars 2016	
▪ Annexe n°10 – Contrôle d’affichage par mes soins le 25 avril 2016	
▪ Annexe n°11 – Publication dans DIRECT MATIN du 25 avril 2016	
▪ Annexe n°12 – Publication dans 20 MINUTES du 25 avril 2016	
▪ Annexe n°13 - Publication dans DIRECT MATIN du 2 mai 2016	
▪ Annexe n°14 - Publication dans 20 MINUTES du 2 mai 2016	

ENQUETE PUBLIQUE

prescrite par arrêté n°2016-103 du 11 mars 2016 de Monsieur le secrétaire général, Préfet délégué pour l'égalité des chances, portant ouverture d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de création de la voie « L » à la gare de La Part-Dieu à LYON.

En application notamment de la rubrique 5° de l'article R122-2 du Code de l'environnement soumettant le projet à une étude d'impact systématique

Dossier préparé par les services de SNCF Réseau, avec la collaboration de la Direction Territoriale Rhône-Alpes Auvergne.

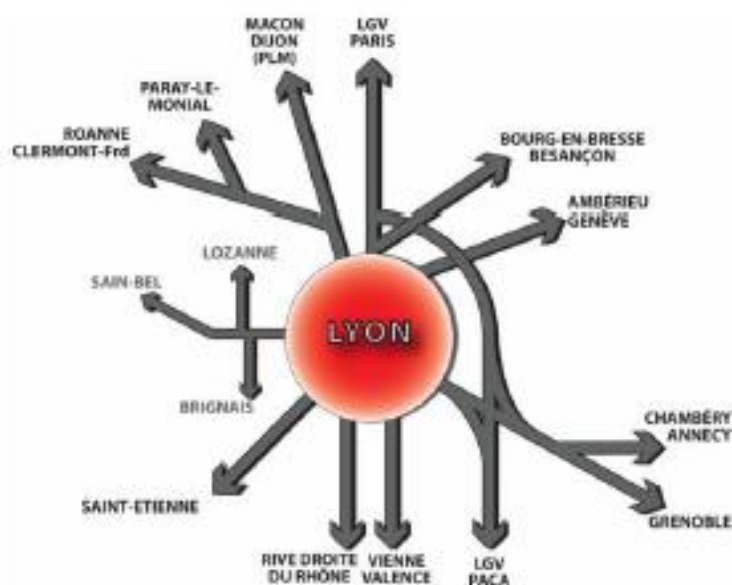
RAPPORT

1 – GENERALITES

Le quartier de Lyon Part-Dieu est le cœur stratégique de la métropole lyonnaise et l'un des moteurs de son rayonnement et de son attractivité à l'échelle nationale et européenne. L'objectif des responsables politiques et économiques est d'en faire d'ici 2030 une référence internationale en matière de qualité, d'innovation urbaine et de performance économique tout en rendant le quartier encore plus actif et habité.

La gare de Part Dieu a été pensée dès sa conception comme un pôle d'échanges traversant recevant à la fois les voyageurs SNCF, les usagers des transports en commun et les piétons clients du centre commercial ou des entreprises installées dans la ZAC originelle. Mais sur le seul plan des voyageurs, la fréquentation journalière prévue de 35 000 voyageurs est aujourd'hui passée à 120 000 !

Située à la convergence de nombreux axes ferroviaires, la gare de Lyon Part-Dieu est à la fois un nœud stratégique du réseau national et le plus grand pôle d'échanges multimodal régional. En raison de cette extrême sollicitation, son fonctionnement atteint ses limites.



La perte de fiabilité des services y est quotidienne et l'exploitation est soumise à de très fortes contraintes (difficultés de conception des horaires et de gestion opérationnelle des trains).

La congestion de ce nœud stratégique du réseau ferre national a fait l'objet d'études approfondies, de 2009 à 2011 à la demande du secrétaire d'Etat aux transports, sous la coordination du Conseil General de l'Environnement et

du Développement Durable (CGEDD). Les recommandations, formulées en lien avec l'ensemble des parties prenantes (gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, entreprises ferroviaires, collectivités et acteurs économiques), portent sur une série d'actions visant à l'amélioration progressive du fonctionnement du nœud ferroviaire lyonnais allant du retour en qualité de l'exploitation actuelle jusqu'au développement à plus long terme de nouveaux services.

Il est entendu que le Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) est aussi au cœur du quartier de La Part-Dieu, avec lequel il vit en symbiose et qui est en pleine transformation. Tout projet concernant le NFL doit obligatoirement rechercher la meilleure articulation possible avec son environnement immédiat.

Le projet soumis à enquête porte sur la création d'une voie supplémentaire, dite Voie L, permettant d'améliorer la situation existante sur le plan ferroviaire. Il concerne uniquement le côté est de la gare (côté du Bd Vivier Merle). Son périmètre s'étend de l'avenue Félix Faure à la rue de Bonnel, nécessitant la reprise des passages souterrains situés sur ces rues ainsi que sur la rue Paul Bert et l'avenue Pompidou.



Sa réalisation de 2017 à 2022 devra se faire en cohérence avec trois autres projets portant sur des aménagements du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) constitué par la gare et son environnement immédiat, la création d'un ensemble immobilier mixte au droit de la gare (Opération « Two Lyon »), sous maîtrise d'ouvrage Vinci Immobilier d'Entreprises, et les aménagements aux abords de la gare Part-Dieu sous maîtrise d'ouvrage de Lyon Métropole. Néanmoins, SNCF Réseau a estimé que le projet de Voie L pouvait être conduit séparément, s'agissant d'un projet simplement ferroviaire, les travaux envisagés affectant des emprises dont SNCF Réseau est très majoritairement propriétaire. La décision a été prise par son conseil d'administration le 15 octobre 2015 (annexe n°4).

Le champ de l'enquête

La présente enquête publique a pour objets :

- d'assurer l'information et la participation du public sur le projet ;

- de garantir la bonne prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'Environnement ;
- de confirmer l'utilité publique de l'opération « Création de la voie L » ;
- de soumettre l'étude d'impact sur l'environnement à l'avis du public.

La concertation préalable

Le projet a fait l'objet d'une période de concertation préalable du 17 juin au 29 octobre 2013, au titre des articles L. 300-2 et R. 300-1 du code de l'urbanisme. Les modalités en sont décrites dans la pièce **G** du dossier

L'Utilité Publique

Une déclaration d'utilité publique est une procédure administrative en droit français qui permet de réaliser une opération d'aménagement sur des terrains privés en les expropriant, précisément pour cause d'utilité publique.

Dans son acception générale, l'utilité publique est synonyme d'autres mots voisins, tels que ceux d' « utilité générale » et d' « intérêt public ».

Dans le cas présent, le commissaire enquêteur est donc amené à évaluer l'utilité ou l'intérêt, au sens le plus large du terme, du projet pour la collectivité.

L'avis de l'Autorité Environnementale

En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article R. 122-1 du même code, le projet a été soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale par Monsieur le Préfet du Rhône. La réponse de SNCF Réseau à cet avis a été intégrée au dossier d'enquête.

2 - COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier soumis à enquête était composé de la façon suivante :

- Arrêté n°2016-103 du 11 mars 2016 de Monsieur le secrétaire général, Préfet délégué pour l'égalité des chances, prescrivant l'enquête et définissant les conditions de son déroulement
- Avis au public préparé par la Direction des Libertés Publiques et des Affaires Décentralisées (DLPAD)
- Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique comprenant 8 documents de format A3, chacun étant relié séparément:
 - Pièce 0 – Guide de lecture (8 pages)
 - 1 – Conseils aux lecteurs
 - 2 – Description du dossier d'enquête publique
 - 3 – Liste des acronymes
 - Pièce A – Cadre réglementaire (16 pages)
 - 1 – Présentation du maître d'ouvrage
 - 2 – Objet et conditions de l'enquête publique

- 3 – Insertion de l'enquête publique dans la procédure administrative relative à l'opération
- 4 – Principaux textes régissant l'enquête publique
- Pièce B – Plans de situation
 - 1 – Plan de situation du projet à l'échelle de l'agglomération lyonnaise
 - 2 – Périmètre du projet à l'échelle du quartier de La Part-Dieu
- Pièce C – Notice explicative (20 pages)
 - 1 – Contexte de l'opération « Création de la voie L »
 - 2 – Justification de l'opération « Création de la voie L » et de son utilité publique
 - 3 – Caractéristiques principales de la solution retenue et planning du projet
 - 4 – Estimation sommaire des dépenses
- Pièce D – Plan général des travaux, bande d'enquête (5 plans)
- Pièce E, répartie entre deux documents reliés séparément :
 - Résumé non technique de l'étude d'impact (46 pages)
 - Etude d'impact (224 pages, avec l'annexe 10.1)
 - 1 – Préambule
 - 2 – Introduction
 - 3 – Définition de la solution projetée et présentation du projet retenu
 - 4 – Etat initial
 - 5 – Analyse des impacts du projet et mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts
 - 6 – Compatibilité du projet retenu avec les documents d'urbanisme, et articulation avec les plans, schémas et programmes
 - 7 – Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances, avantages induits pour la collectivité, bilan énergétique
 - 8 – Auteurs des études, méthodes d'évaluation utilisées et difficultés rencontrées
 - 9 – Table des abréviations / Glossaire
 - 10 – Annexes
 - 10.1 Résultats des mesures acoustiques
 - **10.2 Avis de l'Autorité Environnementale et mémoire en réponse du maître d'ouvrage (31 pages supplémentaires)**
- Pièce F – Etude socio-économique (35 pages)
 - 1 – Introduction
 - 2 – Préambule technique
 - 3 – Analyse stratégique
 - 4 – Analyse des effets de l'option de projet
 - 5 – Synthèse
 - 6 – Conclusion
 - 7 – Glossaire
- Pièce G – Bilan de la concertation (33 pages)

- 1 – Le projet de création de la voie L
- 2 – les modalités d'organisation de la concertation
- 3 – Le détail des actions de concertation
- 4 – Le bilan quantitatif de la concertation
- 5 – Le bilan qualitatif
- 6 – Les enseignements pour la poursuite des études et de la concertation

Deux registres d'enquête, l'un déposé à la mairie du 3^{ème} arrondissement de Lyon, siège de l'enquête, l'autre déposé à la mairie du 7^{ème} arrondissement.

Toutes les pièces du dossier déposé à la mairie du 3ème arrondissement de Lyon ont été signées ou paraphées par mes soins au début de l'enquête.

3 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

3.1 - Désignation de la commission d'enquête

Par décision n° E16000041/69 en date du 4 mars 2016, monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lyon m'a désigné en qualité de commissaire enquêteur. Par la même ordonnance, il a désigné M. Gérard GIRIN comme suppléant.

3.2 - Préparation de l'enquête

Dans les jours qui ont suivi, Mme SIMIAN-LICODIA de la DLPAD à la Préfecture du Rhône m'a signifié que l'enquête aurait lieu du 11 avril au 13 mai 2016. Elle m'a également indiqué que les permanences auraient lieu dans les mairies du 3^{ème} et du 7^{ème} arrondissement. Le 18 mars, j'ai rencontré M. REYTER, responsable du Projet à SNCF Réseau, accompagné par M. JACQUES et de M. BOUVIER, responsable de la communication, pour une présentation du dossier, une discussion sur le déroulement de l'enquête, les lieux de permanence et de dépôt d'un registre, les actions possibles en matière d'information du public. Nous avons ensuite parcouru le site du Projet. M. REYTER m'a remis un exemplaire du dossier, sous forme papier et sous forme de clé USB.

Le même jour, suite à une entrevue entre M. REYTER et Mme SIMIAN-LICODIA, les lieux et dates de permanence ont été définitivement arrêtés, la mairie du 6^{ème}, le point d'accueil de la gare de la Part-Dieu, l'Hôtel de Ville de Lyon et le siège de la Métropole de Lyon, ayant été récusés par la Préfecture comme lieux possibles de dépôt de registre.

Le 22 mars, je me suis rendu à la préfecture du Rhône pour signer et parapher les registres d'enquête. Mme SIMIAN-LICODIA m'a remis ce jour-là une copie de l'arrêté et du projet de publication, ainsi qu'une copie d'un relevé de décisions du conseil d'administration de SNCF Réseau, qui adopte l'avant-projet de l'opération (annexe n°4).

c) Publications

L'avis d'enquête est paru dans LE PROGRES le 23 mars et le 11 avril 2016 (annexes n°5 et 6) et dans La TRIBUNE DE LYON le 24 mars et le 14 avril 2016.

d) Déroulement de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée du Lundi 11 avril 2016 au vendredi 13 mai 2016. Les permanences, qui se déroulaient en mairie, ont été programmées de la façon suivante:

- Mairie du 3^{ème} arrondissement de Lyon
 - Mardi 12 avril 2016, de 9h30 à 12h30
 - Samedi 30 avril 2016, de 9h à 12h
 - Vendredi 13 mai 2016, de 13h45 à 16h45

- Mairie centrale de Lyon, Direction de l'Aménagement Urbain
 - Lundi 18 avril 2016, de 13h45 à 16h45
 - Mercredi 4 mai 2016, de 13h45 à 16h45

Les conditions d'accueil des visiteurs peuvent être considérées comme bonnes, même si l'accès aux salles de permanence n'était pas des plus simples, surtout à la Direction de l'Aménagement Urbain, où j'ai néanmoins reçu deux visiteurs.

e) Affichage et communication

Une affiche de format proche d'un double A2 sur fond jaune annonçant l'enquête a été apposée :

1°) dans les lieux de permanences. A la mairie du 3^{ème}, l'affiche se trouvait dans le hall d'entrée. A la Direction de l'Aménagement Urbain, l'affiche était collée sur le panneau d'affichage située à l'intérieur des bureaux au rez de chaussée : elle n'était donc pas visible de l'extérieur et d'aucune utilité.

2°) En plusieurs points du site concerné par les travaux. M. REYTER m'a adressé la liste des emplacements dès le 4 avril (annexe n°7), et j'ai procédé à une vérification en cours d'enquête le 25 avril (annexe n°10).

Note de SNCF Réseau du 4/04/2016 :

Lieux et dates d'affichage réglementaire :

L'avis réglementaire au public d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été affiché le 25 mars 2016, soit 15 jours avant l'ouverture de l'enquête, aux emplacements suivants :

- En gare de Lyon Part-Dieu :
 - 2 affiches à proximité de l'entrée Est (Villette) au niveau de l'accès au quai de la voie K
 - 2 affiches à proximité de l'entrée Ouest (Béraudier) au niveau de l'accès au quai C/D
- Sur les lieux de l'opération, visibles depuis la voie publique :
 - 2 affiches au niveau de l'ouvrage rue de Bonnel
 - 2 affiches au niveau de l'ouvrage avenue Pompidou
 - 2 affiches au niveau de l'ouvrage rue Paul Bert
 - 2 affiches au niveau de l'ouvrage avenue Félix Faure

L'ensemble de ces affichages a été constaté par huissier de justice le 25 mars 2016.

Ils ont été réalisés sur un support jaune format A2, conformément à l'arrêté ministériel du 24 avril 2012.

Pour compléter la communication sur le projet, SNCF Réseau avait prévu la distribution d'un dépliant d'information auprès de tous les riverains de l'opération. Cette distribution n'a pu être réalisée à temps pour avoir un effet pendant la durée de l'enquête. Le dépliant a cependant été mis à disposition du public dans les lieux de permanence et à l'accueil de la gare de la Part Dieu où un dossier complet était également disponible pendant toute la durée de l'enquête. Un exemplaire du dépliant est joint au dossier d'enquête.

Note de SNCF Réseau du 4/04/2016 :

Les dépliant d'information sur l'opération sont en cours d'édition par SNCF Réseau. Ils seront disponibles avant l'ouverture de l'enquête le 11 avril et pendant toute la durée de l'enquête..

Ils seront déposés à disposition du public :

- A l'accueil de la gare de Lyon Part-Dieu
- A l'accueil des mairies du 3^{ème} arrondissement de Lyon et de la direction de l'aménagement de Lyon

Dans le but de mieux informer les usagers de la gare, SNCF Réseau a également accepté à ma demande de publier un avis dans les journaux gratuits distribués aux entrées de la gare. Ces publications ont eu lieu dans « DIRECT MATIN » et « 20 MINUTES », le 25 avril et le 2 mai 2016 (annexes n°11 à 14). J'ai personnellement vérifié la publication du 25 avril (annexe n°10). Un constat d'huissier m'a été adressé par M. REYTER le 12 avril (annexe n°9).

En fin d'enquête, j'ai reçu copie des certificats d'affichage (pièces jointes au dossier) de la mairie du 3^{ème}.

f) Information dématérialisée

Comme prévu dans l'arrêté préfectoral, l'étude d'impact, l'avis de l'Autorité Environnementale, et la réponse de SNCF Réseau à cet avis, étaient consultables sur le site de la Préfecture du Rhône : www.rhone.gouv.fr. L'avis de l'Autorité Environnementale était également consultable sur le site du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable : www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

g) Clôture de l'enquête

J'ai gardé le dossier d'enquête à l'issue de ma dernière permanence à la mairie du 3^{ème}, le 13 mai. J'ai reçu le registre déposé à la mairie du 3^{ème} et les courriers annexés, le 21 mai, et le registre déposé à la Direction de l'Aménagement Urbain et les courriers annexés, le 26 mai. Néanmoins, Madame SIMIAN-LICODIA m'ayant adressé copie du contenu de ce dernier registre par courriel le 24 mai, j'ai pu rencontrer M. REYTER pour lui remettre le procès-verbal de synthèse des observations, le 25 mai (annexes n°1 et 2).

M. REYTER m'a adressé un courrier en réponse reprenant mon procès-verbal de synthèse en le complétant avec l'avis de SNCF Réseau sur certaines des observations (annexe n°3) que j'ai reçu par courriel le 17 juin 2016. Je n'en n'ai pas reçu d'exemplaire signé.

4 - COMMENTAIRE SUR L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

- Observations relevées dans l'avis

Recommandation n°1

Pour la complète information du public, l'Ae recommande à SNCF Réseau d'expliquer les scénarios qu'elle étudie pour améliorer, dans le calendrier des « premières priorités » fixées par la commission Mobilité 21, la situation du NFL.

- Réponse du maître d'ouvrage dans le cadre du dossier

Les scénarii d'aménagement de la gare évoqués dans le rapport de la commission « Mobilité 21 », tels que la création d'une gare souterraine, sont des scénarii de long terme faisant actuellement l'objet de réflexions de faisabilité. Ils ne figurent pas parmi les premières priorités fixées par la commission Mobilité 21 (Extrait du rapport du 27 juin 2013, §6.4.4) :

[La commission] classe en premières priorités, quel que soit le scénario financier, les travaux sur le réseau existant qui visent à améliorer au plus vite la capacité, la sécurité et la fiabilité de l'exploitation ferroviaire ainsi que le niveau de services.

Elle classe en seconde priorité l'essentiel du réaménagement lourd du cœur du nœud ferroviaire, dont l'engagement est indispensable à un horizon de saturation qu'elle estime aujourd'hui, pour l'essentiel, postérieur à 2030. Elle recommande en la matière d'aboutir dans les meilleurs délais à un projet technique concerté et crédible qui pourra conduire, le cas échéant, à l'aménagement en souterrain de nouvelles voies et d'une seconde gare à Lyon Part Dieu.

- Avis du commissaire enquêteur

Le maître d'ouvrage dit assez clairement que les Scénarii d'aménagement de la gare à long terme (après 2030) ne sont pas arrêtés, mais que la création de la voie L s'impose « quel que soit le scénario financier ». Cette affirmation me conduit à penser :

1°) que le projet est indispensable pour parer aux augmentations de trafic à moyen terme (passer de 120 000 à 220 000 usagers par jour)

2°) qu'il n'est pas possible à ce jour de proposer sur le site une solution unique qui résolve à la fois les problèmes de court, moyen et long terme. « Une combinaison continue d'actions est préférable à un grand soir ferroviaire lointain », précisait le rapport de 2011 piloté par Marie-Line Meaux. Ce grand soir faisait référence à la construction, évoquée depuis des années, d'une deuxième gare à proximité de la Part-Dieu. Souterraine dans le meilleur des cas, elle est repoussée au-delà de 2030 en raison de son coût (1,5 milliard, 2 milliard voire plus). Toutefois, cette opération reste bien inscrite dans les tablettes.

3°) qu'il n'y a pas de scénarii alternatifs, permettant une véritable analyse économique, avec comparaison des coûts des différentes solutions.

Recommandation n°2

L'Ae recommande de mettre à jour le dossier avec les informations contenues dans le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'Etat dans le département du Rhône 2015/2018.

- Avis du commissaire enquêteur

Le maître d’ouvrage a reporté les extraits du Plan de Prévention du Bruit dans l’Environnement (PPBE) relatifs aux infrastructures ferroviaires.

Le secteur de la Part Dieu « n’est pas visé par des objectifs de mise en œuvre de résorption de Points Noirs de Bruit (PNB), de renouvellement des composants de la voie et de réalisation d’études acoustiques »

Une campagne de mesures de bruit a eu lieu en 2014 pour le compte de la SETEC, mais elle concernait globalement le bruit émis par le PEM.

L’analyse des résultats de calcul montre que plusieurs bâtiments sont déjà fortement exposés au bruit issu des voies ferrées en situation actuelle (11 voies en gare) et en situation projetée (12 voies en gare). Cependant, ces bâtiments ne subissent pas de modification significative liée à la création de la voie L et ne peuvent prétendre à protection réglementaire dans le cadre de la réalisation de ce projet.

Les résultats de l’étude acoustique ont montré que le projet n’était pas de nature à engendrer simultanément une modification significative des niveaux sonores et un dépassement des seuils admissibles. Aucune protection réglementaire n’est donc à prévoir.

Recommandation n°3

L’Ae recommande de préciser la nature des sites de stockage de matières dangereuses présents dans le secteur d’étude.

- **Avis du commissaire enquêteur**

L’inventaire est présenté page 20 du mémoire en réponse à l’avis de l’Autorité Environnementale

Recommandation n°4

L’Ae recommande de porter l’analyse des variantes à l’échelle plus globale du nœud ferroviaire lyonnais, et, pour la complète information du public, de fournir des éléments illustrant la difficulté d’un report de trafic vers d’autres gares.

- **Réponse du maître d’ouvrage dans le cadre du dossier**

Reports de trafic vers la gare de Saint-Exupéry

Le rapport du CGEDD pointe l’effet limité de report de dessertes sur la gare de Saint-Exupéry pour désaturer la gare Part-Dieu (paragraphe II-1-3), car l’éloignement de la gare de Saint-Exupéry par rapport à l’agglomération et sa fonction uniquement « grande vitesse » ne présente pas celle-ci comme une

alternative crédible : « *Couper le cœur métropolitain, où sont les grands nœuds du réseau urbain, de ses connexions grandes lignes serait peu pertinent en logique territoriale* » - Extrait du rapport du CGEDD, paragraphe II-1-3

Reports de trafic vers la gare de Lyon Perrache

Pour ce qui est de la gare Perrache, un des scénarii initiaux d’aménagement du noeud ferroviaire préconisait une concentration de certains trains sur Perrache. L’expertise de de l’EPFL a démontré que le report de trafic est limité du fait de faibles possibilités d’aménagement de l’infrastructure.

« L'ensemble des analyses menées lors de l'expertise montrent que la gare de Lyon - Part-Dieu dispose d'un potentiel structurel d'amélioration de son exploitation; les experts estiment qu'il est possible, à relativement court terme, d'y améliorer la fluidité des circulations. Tel n'est par contre pas le cas de la gare de Lyon - Perrache, où seules des améliorations très ponctuelles et très limitées sont possibles à court terme. En effet, la configuration des infrastructures de cette gare et de ses voies d'accès ne permet pas physiquement de paralléliser tous les sillons afin de supprimer les cisaillements. Conçue comme gare de passage, mais exploitée par la force des choses comme gare en impasse, ses installations fixes ont déjà atteint la limite de ce qu'elles peuvent offrir en termes de capacité. » - Extrait de la conclusion du rapport de l'EPFL

- **Avis du commissaire enquêteur**

Plusieurs de mes interlocuteurs ont abordé le sujet des alternatives au projet actuel, notamment en termes de partis d'aménagement de la métropole. Si la difficulté à aménager la gare de Perrache est généralement admise, le refus de prendre en compte la gare de Saint-Exupéry au seul motif de l'éloignement est mal compris. Certains semblent en effet penser qu'une liaison de type métro pourrait conférer à cette gare un rôle plus important.

De plus, certaines observations contestent la concentration de l'urbanisation autour de la gare de la Part Dieu, source inévitable d'un trafic supplémentaire aussi bien de voyageurs que d'usagers du PEM, qui sert de justification au projet actuel, et aux projets plus lointains qui paraissent démesurés.

Le maître d'ouvrage n'apporte pas vraiment de réponse à ces remarques. Mais il est vrai que cette problématique n'est pas de la compétence de SNCF Réseau.

Recommandation n°5

L'Ae recommande d'établir l'origine des augmentations parfois importantes des niveaux de bruit renseignés sur la carte des écarts de bruit sur la période de jour.

- **Avis du commissaire enquêteur**

Le maître d'ouvrage invoque les limites du modèle utilisé. Cela me paraît vraisemblable. (cf recommandation n°2)

Recommandation n°6

L'Ae recommande de préciser sur le plan général des travaux les zones d'implantation des bases vie et de la zone de chantier, et d'évaluer leur impact.

- **Réponse du maître d'ouvrage dans le cadre du dossier**

La base Vie et les zones de chantier seront implantées dans la bande DUP. Leur localisation précise sera arrêtée en lien avec les autres Maîtres d'Ouvrage de travaux dans la zone de Part-Dieu, afin de mutualiser les moyens et limiter les impacts sur la circulation et le voisinage. A ce stade des études, l'emplacement de la Base Vie serait envisagé au Sud de la rue Paul Bert



- **Avis du commissaire enquêteur**

La réponse du maître d’ouvrage se résume en un engagement à faire le nécessaire pour pénaliser le moins possible la circulation tous modes : piétons, voitures, transports en commun.

Elle confirme indirectement la communauté d’impacts entre le projet et les travaux du PEM.

Recommandation n°7

L’Ae recommande de justifier l’affirmation selon laquelle le risque d’inondation des dispositifs d’assainissements par remontée de nappe est faible.

- **Réponse du maître d’ouvrage dans le cadre du dossier**

Le secteur de la gare Part-Dieu ne fait pas partie des secteurs sur lesquels les résultats des simulations mettent en évidence un risque élevé d’inondation par remontée de nappe.

A ce stade des études, il est prévu pour la voie L une collecte des eaux et leur acheminement:

- *entre le cours Lafayette et la rue de Bonnel : vers des dispositifs de type noues d’infiltration,*
- *entre la rue de Bonnel et le bâtiment voyageurs : vers un bassin de rétention et d’infiltration,*
- *entre le bâtiment voyageurs et l’avenue Pompidou : vers un bassin de rétention et d’infiltration,*
- *entre l’avenue Pompidou et la rue Paul Bert : vers des dispositifs de type noues d’infiltration,*
- *au Sud de la rue Paul Bert : vers des dispositifs de type tranchées drainantes.*

Le risque d'inondation de ces dispositifs par remontée de nappe est faible.

- **Avis du commissaire enquêteur**

On est en droit de se demander si les études, une fois achevées, confirmeront bien la nécessité des dispositifs envisagés...

Recommandation n°8

L'Ae recommande de mieux analyser la compatibilité du projet avec le plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux du Rhône, et avec le plan régional d'élimination des déchets dangereux Rhône-Alpes.

- **Réponse du maître d'ouvrage dans le cadre du dossier**

La valorisation des déchets dangereux liés au projet de création de la voie L n'est pas envisageable du fait des faibles quantités de déchets à traiter et du contexte urbain du site (peu de place pour la mise en place d'une filière de valorisation, risques sanitaires du fait de la densité de population et d'usagers du secteur).

Le projet n'est pas en mesure de favoriser la valorisation des déchets dangereux, mais néanmoins il ne va pas à l'encontre de cette recommandation.

- **Avis du commissaire enquêteur**

La compatibilité avec le PDPGDND du Rhône et le PREDD paraît garantie. Quant à la valorisation, elle paraît effectivement difficile à mettre en œuvre sur un tel projet.

Recommandation n°9

L'Ae recommande de préciser pour les différents projets en interaction avec celui de création de la voie L, leurs effets cumulés, aussi bien en phase travaux qu'en phase exploitation.

- **Réponse du maître d'ouvrage dans le cadre du dossier**

Le réaménagement du quartier de la Part-Dieu implique la réalisation simultanée d'ouvrages publics et privés dans un environnement très restreint et contraint. La réalisation de l'ensemble des travaux de ces différents projets devront respecter la Charte d'Organisation des Chantiers (COC) mise en place sur le secteur Part-Dieu par le Grand Lyon. Elle sera affinée et annexée aux documents contractuels des différents intervenants des chantiers, notamment dans le Dossier de Consultation des Entreprises (DCE).

Une fois les différents projets réalisés, la voie L n'aura aucun effet cumulé avec l'ensemble des projets identifiés autres que le PEM, du fait de la nature des aménagements prévus et de leur éloignement par rapport à la voie L.

- **Avis du commissaire enquêteur**

Les effets cumulés en phase de travaux sont bien analysés dans l'étude d'impact (§5.5.3). Tout au plus peut-on remarquer que la charte d'organisation des chantiers n'est pas de nature contractuelle et que de toute façon, elle n'est pas jointe au dossier. A contrario, il est de l'intérêt même des différentes parties qu'elle existe et qu'elle soit respectée.

L'analyse des effets cumulés en phase travaux confirme une fois de plus les interférences avec le projet PEM, interférences qui subsisteront en phase d'exploitation.

Recommandation n°10

L'Ae recommande d'inclure dans le bilan socio-économique les impacts de la phase travaux.

- **Réponse du maître d'ouvrage dans le cadre du dossier**

L'instruction « Royal » du 16 juin 2014 en vigueur, relative à l'évaluation des projets de transport, ne fait aucune recommandation sur ce sujet

- **Avis du commissaire enquêteur**

Compte tenu de toutes les imprécisions sur les conditions de l'exécution des travaux, il paraît difficile de chiffrer les impacts de la phase travaux. Toutefois, au regard du bilan présenté, il paraît peu probable que ces impacts pèsent significativement sur le résultat : *« le programme voie L est un projet très rentable socio-économiquement pour la collectivité dans son ensemble : la valeur actualisée nette socio-économique atteint 985 M€ (2013). »*

Recommandation n°11

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

- **Réponse du maître d'ouvrage dans le cadre du dossier**

Le résumé non technique ci-joint à la pièce E – Etude d'impact prend en compte les 10 recommandations de l'AE précédentes.

- **Avis du commissaire enquêteur**

Le maître d'ouvrage reprend toutes les recommandations de l'Autorité Environnementale dans l'annexe 2 à l'étude d'impact, en argumentant sur leur prise en compte ou non. Ces recommandations relèvent parfois d'une interprétation discutable des obligations du maître d'ouvrage. La plus

importante, que l'on retrouve en filigrane dans d'autres, se rapporte aux effets cumulés avec des opérations concomitantes, en particulier l'aménagement du PEM.

5 - ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LA BASE DU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE

Entre les deux sites de permanence, mairie du 3^{ème} et Direction de l'Aménagement Urbain, j'ai reçu onze observations :

A - Registre de la mairie du 3^{ème} :

- 1 – M. GIRARD – DARLY et LYON METRO TP (10 mai)
- 2 – M. SABER, usager du train, handicapé (11 mai)
- 3 – M. GUILLON – BTP RHÔNE ET METROPOLE (9 mai)
- 4 – M. MAUDUY - CCI RHÔNE-ALPES (10 mai)
- 5 – Mme HARKATI, piéton (13 mai)
- 6 – M. LAZERT – Usager du PEM (12 mai)
- 7 – M. PECCEU – CIL Voltaire/Part Dieu (13 mai) (courrier non agrafé)
- 8 – M. GACHON – Urbanisme et Architecture (13 mai) (courrier non agrafé)
- 9 – M. MURARD – Déplacements citoyens (13 mai) (courrier non agrafé)

B – Registre de la Direction de l'Aménagement Urbain :

- 10 – M. LACROIX – Collectif Part Dieu (3 mai)
- 11 – M. BERNARD – Collectif Part Dieu (4 mai) (courrier non agrafé)

Après analyse, je les ai classées en cinq catégories dans le procès-verbal de synthèse que j'ai adressé à SNCF Réseau.

SNCF Réseau a établi un mémoire en réponse sur cette base, en le complétant avec quelques réponses ponctuelles à certaines observations, mais qui n'apportent pas d'éléments nouveaux significatifs. Le mémoire en réponse est annexé en version intégrale au rapport.

5.1 L'information des citoyens est insuffisante : des compléments doivent être apportés au dossier

5.1.1 Le choix du mur de soutènement

- **Arguments relevés dans les observations**

Le choix du mur de soutènement ne répond visiblement qu'à la volonté de minimiser les coûts, sans que l'on ait d'ailleurs, la moindre idée de l'économie réalisée (Etude d'impact, page 17).

- **Réponse du maître d'ouvrage**

Le mur de soutènement répond en effet à une volonté d'optimiser l'économie du projet, qui ne portant pas sur de nouvelles dessertes, ne dégage aucune recette propre pour SNCF Réseau, et est par ailleurs et par nature porté que par l'investissement public. L'économie réalisée n'est en effet pas détaillée dans le dossier, néanmoins, le remplacement de 2 portions initialement prévues en estacade par des murs de soutènement a été estimée au niveau AVP à environ 8M€. Les dispositions constructives envisagées dans le dossier restent

indicatives jusqu'à la signature des marchés de travaux, ouverts aux propositions des entreprises. L'information donnée à ce stade sur l'évolution de conception durant les études, montre que le MOA cherche à optimiser le coût du projet tout en maintenant des fonctionnalités strictement identiques et le niveau de qualité exigé par les référentiels.

- **Avis du commissaire enquêteur**

Les informations contenues dans le dossier ne permettent pas de juger de la pertinence du choix du maître d'ouvrage. Le principe même d'une optimisation des coûts est normal, mais les coûts induits par le déplacement des loueurs de voitures ne sont pas connus, non plus que les gains potentiels liés au choix d'une estacade avec aménagement complémentaire de locaux commerciaux. Quant aux aspects architecturaux, le maître d'ouvrage ne peut arguer que d'engagements...

5.1.2 Les plans et schémas

- **Arguments relevés dans les observations**

Les plans présentés avec des parties de différentes couleurs ne sont pas légendés ; Le guide de lecture (pièce 0) aurait pu présenter une charte graphique. Toutes les vues sont « en plan ». Aucune élévation, aucune perspective. La coupe présentée dans l'étude d'impact, page 16, aurait pu être reprise et complétée avec la voie L. Insuffisance du dossier pour appréhender correctement les travaux projetés, qu'il s'agisse de la reprise des ouvrages d'art, ou du choix d'un mur de soutènement, avec son inévitable impact paysager, plutôt que d'une estacade.

- **Réponse du maître d'ouvrage**

Les illustrations figurant au dossier sont en effet des vues en plan. Néanmoins, sur les documents d'information du public et sur les couvertures des pièces du dossier figurent des perspectives en élévation au niveau des avenues Pompidou et de la rue de Bonnel notamment. L'imbrication de la voie L dans le tissu existant de la gare et de ses services annexes qui seront reconfigurés rend difficile une représentation architecturale du rendu final.

- **Avis du commissaire enquêteur**

Il est vrai que le dossier comporte de nombreux plans, schémas, photo aérienne, mais pas de coupe ou d'élévation qui donne une idée du projet achevé. L'accent est mis sur les aspects fonctionnels. Mais il est vrai que l'imbrication du projet dans le projet d'aménagement du PEM peut expliquer cette présentation, qui renvoie au choix d'enquêtes distinctes pour la création de la voie L et l'aménagement du PEM

5.1.3 Les loueurs de voitures

- **Arguments relevés dans les observations**

Aucun plan ne précise l'implantation et la volumétrie du silo destiné à accueillir les véhicules de location.

- **Réponse du maître d'ouvrage**

La capacité de stationnement, notamment des loueurs de véhicules, sera maintenue durant les travaux, ainsi qu'après la mise en service de la voie L. Les dispositions en sont en cours d'étude sous la responsabilité de SNCF Gares&Connexions, en charge de la gestion des loueurs. La création d'un parking silo est une solution envisagée mais à ce jour pas arrêtée.

- **Avis du commissaire enquêteur**

Sur ce point, comme sur d'autres, le maître d'ouvrage ne propose que des intentions ou des engagements plus ou moins clairs. Il est concevable que tout ne soit pas parfaitement

cadré dans un projet de cette ampleur, mais on est en droit de se demander si la solution qui sera finalement retenue, n'aura pas un impact significatif sur le coût du projet.

5.1.4 Le bilan socio-économique

- **Arguments relevés dans les observations**

L'étude socio-économique est intéressante et détaillée, mais certaines de ses hypothèses (population et emplois) semblent sujettes à controverse. De plus, l'impact des opérations périphériques (TWO Lyon, ORANGE, logements) n'est pas pris en compte dans la fréquentation des TER et des TGV, ce qui peut biaiser l'évaluation de l'amélioration de la qualité du service. Le trafic induit par « l'amélioration de l'offre ferroviaire » (étude socio-économique, page 22) n'en est pas représentatif. L'étude porte surtout sur la justification de l'intérêt du projet pour la collectivité au sens large. Le coût lui-même n'est pas détaillé et il est impossible de savoir ce qu'il recouvre (notice explicative, page 19). Sa décomposition dans le temps, entre 2014 et 2021 (page 26), n'apporte aucune information.

- **Réponse du maître d'ouvrage**

L'étude socio-économique reprend les données de projections population et emploi de l'INSEE, qui prennent en compte les évolutions urbaines. L'impact précis des projets particuliers dans le quartier Part-Dieu ne peut être mesuré indépendamment. Quant à la justification de l'intérêt du projet, l'analyse socio-économique, celle-ci doit en effet porter sur le bilan coût-avantages de l'opération.

- **Avis du commissaire enquêteur**

Le modèle utilisé pour évaluer le bilan socio-économique du projet ne donne que peu de poids aux hypothèses d'évolution de la population et des emplois, et par suite au nombre d'usagers.

La régularité, source de gains de temps pour les usagers, est le paramètre déterminant. Selon la valorisation qui en est faite, il apparaît que le bilan socio-économique est trop largement excédentaire, pour que des variations même significatives des autres paramètres, puissent le remettre en question. Mais ce qui est présenté comme un bénéfice pour les usagers me paraît d'abord un bénéfice pour l'exploitant, ce qui n'est pas contradictoire avec la notion d'intérêt général du projet.

Bilan socio-économique, page 32

Les avantages dégagés par le programme voie L sont supérieurs aux coûts engendrés. Le programme est donc rentable dans son ensemble :

- La VAN est positive et atteint 985 M€₂₀₁₃.
- Les VAN/€ investis et VAN/€ publics investis ou dépensés varient de 6 à 12 €.
- La date optimale de mise en service²⁸ est 2022.

5.2 Le traitement distinct du présent dossier sur la création de la voie L et du projet concernant le Pôle d'Echange Multimodal (PEM)

- **Arguments relevés dans les observations**

Le traitement distinct du présent dossier sur la création de la voie L et du projet concernant le Pôle d'Echange Multimodal (PEM), alors que ces deux projets semblent difficilement dissociables tant les interactions sont nombreuses. En particulier, l'entrée de la gare par l'avenue Pompidou apparaît comme totalement liée au projet actuel, et suscite des critiques et des oppositions au regard des conséquences du rétrécissement obligatoire de la voirie, que ce soit pour les piétons ou les transports en commun. Mais se posent aussi le problème des accès au quai 6, et des commerces déplacés ou supprimés dans le hall de la gare.

- *Les interfaces entre les travaux ferroviaires de la voie L et les travaux liés à la création de nouveaux accès Avenue Pompidou, sous maîtrise d'ouvrage SNCF RESEAU mais faisant partie du programme du PEM. C'est pourquoi les accès via Pompidou ne font pas l'objet de la présente étude d'impact ;*
- *Les interfaces avec le projet de réaménagement de la gare Part-Dieu sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares et Connexions, avec création de nouvelles surfaces de circulation voyageurs accompagnées d'une offre de services et commerces mieux adaptés aux besoins et usages. La voie L jouxtera la galerie Est : il a donc été nécessaire d'intégrer lors de la conception de la voie L et de cette nouvelle galerie les contraintes du projet attenant ;*

Le périmètre d'étude du PEM chevauche le périmètre du projet « création de la voie L ». Il est précisé (étude d'impact, page 49) que lorsque le périmètre du PEM est évoqué dans le dossier, il s'agit d'un autre périmètre.

Si tel est le cas, sur quel périmètre portera l'enquête publique qui le concernera ?

- **Réponse du maître d'ouvrage**

L'opération de création de la voie L répond à un programme et des objectifs fonctionnels différents de celle du PEM, comme décrit dans la pièce C page 5 « Programme et projet ». La voie L répond à des objectifs d'exploitation ferroviaire et le projet voie L répond seul à ces objectifs. Le PEM peut également être réalisé sans que la voie L ne le soit. Chacun des deux projets, voie L d'une part et accès Pompidou d'autre part, peut être mis en œuvre sans que l'autre ne le soit. Toutefois, l'optimisation financière globale conduit à coordonner les travaux dans une planification partagée.

La question de conduire deux procédures de consultation du public distinctes a été débattue et acceptée par le CGEDD et la Préfecture du Rhône.

Les procédures et périmètre applicable à l'opération du PEM et à ses maîtres d'ouvrages sont en cours de définition, et répondra aux besoins propres de consultation du public sur les ouvrages liés au PEM.

- **Avis du commissaire enquêteur**

Si le PEM peut être réalisé sans la voie L, l'inverse paraît difficile ! Quels que soient les motifs de la décision du CGEDD et de la Préfecture du Rhône, je pense que le projet d'aménagement du PEM ne pourra pas, lui, faire l'impasse sur les conséquences du projet de création de la voie L.

On peut aussi se demander si la séparation des deux projets n'est pas simplement la résultante de maîtrises d'ouvrages distinctes et pas forcément harmonieuses, SNCF Réseau d'une part, SNCF gares et connexions d'autre part, avec les implications financières que cela induit.

5.3 Le problème des piétons et celui des loueurs de voitures

5.3.1 Les piétons

- **Arguments relevés dans les observations**

Le problème des piétons qui empruntent soit le hall de la gare, soit les passages inférieurs qui vont faire l'objet de travaux : avenue Félix Faure, rue Paul Bert, avenue Pompidou et rue Bonnel : Les circulations piétonnes sont déjà compliquées, les trottoirs « envahis, encombrés, cabossés, éventrés, rétrécis » dangereux pour « les vieux avec leur cannes ou leur caddies, les jeunes et leurs poussettes, les handicapés... » ; qu'en sera-t-il pendant les travaux ?

- **Réponse du maître d'ouvrage**

SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage de la voie L, est conscient de l'ampleur des travaux qui seront réalisés et prêtera toute son attention à ce que les circulations notamment piétonnes puissent être possibles dans les meilleures conditions. Les principaux

flux de piétons empruntant le passage du hall de la gare Part Dieu, côté villette, restent maintenus durant les travaux. Seuls les flux qui aujourd'hui traversent les parkings loueurs des cours nord et sud Villette, seront adaptés. Ces flux sont toutefois nettement plus faibles que ceux cités précédemment.

L'ensemble des maîtres d'ouvrage des différents projets du quartier de la Part-Dieu travaillent ensemble sous l'égide de la Métropole de Lyon pour mettre en place une coordination permettant de limiter l'impact des chantiers concomitants. Un plan de déplacement prenant en compte les besoins de chaque type d'utilisateurs sera mis en place.

- **Avis du commissaire enquêteur**

Sans faire de procès d'intention à SNCF Réseau, Il est évident que la création de la voie L, avec les ouvrages d'art à reprendre, va entraîner de sérieuses perturbations pour tous les types de déplacement. Mais la part des perturbations qui incombera à son projet, sera quasi marginale au regard de tous les projets concomitants :

OPERATION	NATURE DES TRAVAUX	DATE PREVISIONNELLE DES TRAVAUX
PEM/Two Lyon (Gare/accès Pompidou /Trémie Vivier Merle/ Parking Béraudier/ Espaces publics/Place de Francfort/Création immeubles)	<p>Gare Part-Dieu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création de 15 000m² de surfaces de circulation, de services et de commerces dans 2 galeries à l'est et à l'ouest des voies (vers Pompidou et le long de la voie L) - Réaménagement du hall principal - Création d'un parking loueurs - Vélostation dans la cour Villette Sud <p>Accès Pompidou :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accès verticaux aux quais : pour chacun des 6 quais, 1 escalier, 1 ascenseur, 1 escalator - voirie Pompidou séparée en 2 parties (galerie gare / Voirie) <p>Trémie Vivier Merle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Déplacement de l'entrée du tunnel Vivier-Merle vers le Sud au niveau de la rue Paul Bert pour permettre la création des futurs accès à l'espace mobilité Béraudier (taxis, parking, dépose, ...), et aux livraisons des programmes Two Lyon et Gare. <p>Parking Béraudier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - niveau -1 "place basse publique" intégrant Vélostation, station taxis, espace d'échanges Métro-Gare - parking public intégrant parking-minute, écomobilité, stationnement motos, stationnement longue durée <p>Place de Francfort :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Amélioration des circulations piétonnes tout en préservant les fonctionnalités existantes - Amélioration de la cohabitation des usages. <p>Immeubles Two Lyon :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Démolition-reconstruction de l'îlot des hôtels Novotel / Athéna. - Reconstruction d'un immeuble mixte (bureaux, hôtels...) sur socle actif 	2017-2022
Orange	<ul style="list-style-type: none"> - Programme de bureaux neufs autour du site existant d'Orange Programme de logements le long de l'avenue Lacassagne. 	2016-2019

OPERATION	NATURE DES TRAVAUX	DATE PREVISIONNELLE DES TRAVAUX
C3 en site propre Cours Lafayette	C3 en site propre double-sens pour relier de manière directe et rapide la Part-Dieu à la Presqu'île et à Villeurbanne.	2017-2018
Sky 56	Construction d'un immeuble de bureaux sur socle actif commun comprenant RIE, brasserie, fitness, conciergerie, crèche, et salles de réunion.	2015-2018
ZAC Part-Dieu	Ensemble d'aménagements immeubles CF	2015-2030

A noter que le dossier ne propose pas de planning détaillé, l'ensemble des travaux concernant la voie L s'étalant entre 2017 et 2022. Les solutions à proposer pour les déplacements devront donc nécessairement prendre la forme d'un plan de déplacement dynamique adapté à l'avancement des travaux.

5.3.2 Les loueurs de voitures

- **Arguments relevés dans les observations**

Les incertitudes sur la poursuite de l'activité des loueurs de voitures pendant et après les travaux. Le dossier est à la fois imprécis quant au site devant accueillir l'activité des loueurs de voiture, et en contradiction apparente avec les dispositions prévues en matière d'aménagements commerciaux, lors de la concertation préalable (Etude d'impact, page 28).

- **Réponse du maître d'ouvrage**

Les places de parking, notamment pour les loueurs, seront reconstituées en phase provisoire et à terme. Une solution de relocalisation provisoire dans un parking existant à proximité de la rue de la Villette de la partie de l'activité loueurs impactée en phase travaux a été proposée et est en cours d'élaboration. La création d'un parking silo à terme est une solution envisagée mais à ce jour pas arrêtée.

- **Avis du commissaire enquêteur**

Cette réponse est à l'évidence, insatisfaisante. Je considère que dans le cadre de la présente enquête publique, le projet devrait être plus précis sur ce sujet, l'impact financier n'étant évidemment pas neutre pour les loueurs. Il est d'ailleurs surprenant que le bilan socio-économique du projet ne tienne pas compte de ces coûts « périphériques ». Etude d'impact (page 142)

La réalisation des travaux de création de la voie L implique des perturbations de fonctionnement des parkings loueurs qui seront à terme déplacés. Les incidences sur les parkings des loueurs seront dépendantes du délai entre le début des travaux de la voie L et la relocalisation définitive des parkings pour remplacer les parkings existants. Cette perturbation de l'activité des loueurs de véhicules peut engendrer une baisse de leur chiffre d'affaires pendant la phase de réalisation des travaux.

5.4 Le constat d'une absence d'anticipation de l'évolution des trafics dans la gare.

5.4.1 Objectifs de la création de la voie L

- **Arguments relevés dans les observations**

Le constat d'une absence d'anticipation de l'évolution des trafics dans la gare. Le dimensionnement des ouvrages prévus pour la voie L ne sera-t-il pas remis en cause s'il faut ajouter une voie M, voire une voie N ?

Le projet manque d'ambition. Il s'agit plus d'une adaptation au projet de densification du quartier de la Part-Dieu que d'une volonté de décongestionner le NFL. Il s'agit d'une solution de court terme (étude socio-économique, page 34). Le projet est déjà dépassé. La SNCF aurait dû faire des réserves foncières autour de la gare, plutôt que de laisser se développer les immeubles de bureau.

L'objectif de régularité semble l'emporter sur celui de l'amélioration du confort des usagers.

- **Réponse du maître d'ouvrage**

L'opération voie L répond à un objectif de retour à la qualité et la sécurité d'exploitation ferroviaire dans le nœud ferroviaire lyonnais(NFL), ce qui est une demande de l'Etat dans le cadre du plan de mobilisation court et moyen terme du NFL. L'importance de ce nœud stratégique pour l'ensemble du réseau ferré national, est notamment due aux 700 circulations internationales, nationales et régionales qui traversent quotidiennement la gare de Lyon Part Dieu.

La voie L a pour objectif premier d'offrir de nouvelles possibilités de réceptions de trains à quai en gare de Lyon Part Dieu, de mieux répartir la distribution des trains sur l'ensemble des voies de la gare et de décongestionner les quais les plus chargés en voyageurs.

L'amélioration de la régularité bénéficiera également au confort des usagers qui auront moins à subir des retards et des changements de voie intempestifs des trains.

- **Avis du commissaire enquêteur**

Il s'agit de questions qui dépassent largement le cadre du sujet de l'utilité publique de la voie L. Tout au plus, le maître d'ouvrage aurait-il pu préciser que les investissements ultérieurs ne remettront pas en cause celui qui est fait pour la création de la voie L. D'une façon plus générale, je pense que l'utilité publique d'un projet n'est pas une notion intemporelle et immuable. Elle est nécessairement évaluée à un moment donné et sur les bases de perspectives raisonnables. Le bilan socio-économique est le reflet de cette obligation qui résulte de l'application de L'Instruction Royal du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport, laquelle précise que « *L'évaluation répond au principe de proportionnalité. Les moyens mis en œuvre pour apprécier les effets du projet ainsi que la profondeur des analyses sont adaptés à l'ampleur du projet et à l'importance des enjeux et des effets envisageables.* »

5.4.2 Est-ce la bonne réponse à l'évolution des trafics ?

- **Arguments relevés dans les observations**

Une réserve, qui revient dans plusieurs observations, sur la cohérence entre l'importance des projets prévus dans le quartier, à l'initiative publique ou privée (Two Lyon, galerie et parking Béraudier, nouveau siège d'ORANGE, programme de logements...) et la capacité technique de la SNCF à accroître son offre.

Plus globalement, un doute sur l'opportunité d'une concentration de flux de passagers SNCF mais aussi des autres moyens de transports, conséquence naturelle de l'augmentation du nombre d'entreprises, de services et de logements dans le quartier. Aucune vision d'ensemble. Aucune autre solution ne paraît avoir été envisagé pour améliorer le Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL), et notamment une répartition multipolaire de l'urbanisation et des trafics en réutilisant certaines des infrastructures existantes. Le délestage par une meilleure utilisation de la gare de St Exupéry est ignoré au motif de l'éloignement, alors qu'il suffirait d'en améliorer la desserte.

- **Réponse du maître d'ouvrage**

Pour ce qui est de la réponse capacitaire de la gare Part-Dieu à l'évolution des trafics, les études menées sous la coordination du CGEDD montrent que les aménagements utiles le moment venu au développement des trafics voyageurs concerneront en continu l'axe St Clair/ La Part Dieu/ la Guillotière ainsi que l'ensemble de l'axe entre St Fons et Grenay. L'ajout de voies supplémentaires est envisagé mais les réflexions en cours à ce sujet sont encore en phase amont puisque le débat public d'opportunité n'est pas encore préparé.

La création de la voie L répond par ailleurs à un objectif dépassant le cadre métropolitain car l'amélioration de la régularité dans le NFL permet d'améliorer la régularité à l'échelle

régionale et nationale. La densification du quartier de la Part-Dieu, bénéficiera d'une décongestion globale du NFL. L'amélioration de l'enjeu de régularité à l'échelle nationale et régionale profitera également au niveau local.

Par ailleurs, le rééquilibrage des trafics sur les autres gares lyonnaises a été étudié, mais il est apparu une saturation de la gare Perrache notamment, une inadaptation des haltes St Clair et Jean Macé. Des travaux ont néanmoins lieu notamment à Perrache pour en améliorer le fonctionnement. Quant à la gare de St Exupéry, son éloignement du centre urbain ne lui permet pas de répondre aux mêmes attentes de service dans le maillage des transports régional et métropolitain. Ces points ont été explicités dans le rapport du CGEDD sur le nœud ferroviaire lyonnais dès octobre 2011.

- **Avis du commissaire enquêteur**

Le cadre de l'enquête (utilité publique de la voie L) ne permet pas de prendre en compte les observations portant sur le projet urbain du quartier de la Part Dieu, et plus largement sur les choix d'urbanisation de la métropole lyonnaise. Ces choix constituent, il est vrai, une donnée incontournable, pour la mise en œuvre du projet, et ils sont d'ailleurs pris en considération par le projet (pièce G, page 16).

D'ici 15 ans, le développement du quartier se traduira par l'arrivée de :

- 35 000 emplois,
- 500 habitants,
- Près de 150 000 m² de commerce,
- 550 000 m² de bureaux supplémentaires.

Dans ce contexte de forte croissance de l'attractivité du quartier, la fréquentation de la gare et du pôle de transport en commun est donc appelée à croître.

Mais ils n'en sont pas les déterminants.

En ce qui concerne les alternatives ferroviaires, il me paraît difficile de contester ou simplement de suspecter les analyses techniques de SNCF Réseau. De plus, le projet ne vise pas seulement à la création de la voie L, mais aussi à l'amélioration du fonctionnement technique de la gare, avec :

- Des adaptations du plan de voie (dits « aménagements 3 et 4 ») permettant des départs et arrivées simultanés sur certaines voies de la gare Part-Dieu,
- Les travaux sur les voies K et L pour permettre une utilisation dans les deux sens et non seulement Nord/Sud. Ces travaux sont dits de « banalisation des voies K et L ».

En ce qui concerne les possibilités de report de trafic vers la gare de St Exupéry, Il est vrai qu'à ce jour, le report du trafic marchandises, n'aurait qu'un effet très limité, puisqu'il s'agit essentiellement d'un trafic nocturne, en dehors des heures de pointe de la gare de la Part Dieu. Mais la suggestion d'un report du trafic voyageur est peut-être moins aberrante qu'il n'y paraît si l'on considère que la distance séparant la Part Dieu de St Exupéry est à quelque chose près la même que celle qui sépare la gare de Lyon et le quartier de la Défense à PARIS, sous réserve bien sûr de réalisation d'un CEFAL Sud...

5.4.3 Nuisances sonores

- **Arguments relevés dans les observations**

Si la voie L est la dernière, les mesures anti-bruit pourraient être améliorées.

- **Réponse du maître d'ouvrage**

Pour ce qui est des nuisances sonores, l'impact de la voie L a été modélisé et quantifié. Les niveaux sonores résultants respectent les seuils réglementaires. Aucun dispositif anti-bruit n'est donc prévu.

- **Avis du commissaire enquêteur**

Etude d'impact, page 157 :

En phase exploitation, la population potentiellement exposée aux nuisances acoustiques engendrées par le projet se compose des habitants résidant à proximité de la future voie L. En effet, le projet ne génère pas de nuisances sonores supplémentaires au-delà du premier front bâti et donc sur l'ensemble des bâtiments sensibles identifiés à proximité du projet Voie L.

L'étude acoustique a permis d'identifier deux bâtiments sensibles directement concernés par le projet de création de voie L côté Est, il s'agit d'un bâtiment correspondant à des logements collectifs, qui a été détruit en 2013 et du bâtiment qui abrite les hôtels Mercure et Ibis qui, sur le plan réglementaire, ne sont pas considérés comme des logements. Les bâtiments d'hôtel sont relativement récents et disposent d'une isolation acoustique performante répondant aux normes acoustiques du bâtiment à proximité d'une infrastructure bruyante.

Je n'ai pas de raison de mettre en doute les résultats de l'étude acoustique. J'ai cependant noté (page 132 de l'Etude d'impact) que :

Trois bâtiments sont en dépassement de seuil PNB en situation actuelle, soit avant réalisation du projet. Ne subissant pas de modification significative liée à la création de la voie L, ils ne peuvent prétendre à protection réglementaire dans le cadre de la réalisation de ce projet mais pourront être traités dans le cadre d'un programme plus vaste de résorption des points noirs de bruit ferroviaire si le critère d'antériorité est vérifié (bâtiment antérieur à 1978). Aucun programme de ce type n'existe actuellement sur ce secteur.

5.5 Interrogations d'ordre technique

5.5.1 Optimisation de la banalisation des voies K et L

- **Arguments relevés dans les observations**

Extrait de l'observation de la CCI Rhône-Alpes :

« La figure 14 page 20 de la pièce E permet d'illustrer les solutions retenues pour l'opération voie L avec la création d'un barreau côté Sud permettant aux trains venant du Sud d'entrer en gare de Part Dieu et de desservir les quais J, K, et L, et de faire partir des trains de ces mêmes quais vers les voies V1 et V2. Au vu de ce schéma, la CCI de région Rhône-Alpes estime qu'un raccordement aurait dû être prévu afin de pouvoir faire partir des trains vers le Nord depuis les quais K et L.

Ce raccordement, pour autant qu'il soit réalisable (c'est-à-dire côté Nord après le raccordement des voies desservant les quais J, K, L, et avant le raccordement reliant la V1 et la V2) aurait permis d'exploiter totalement la banalisation des voies K et L et ainsi de compléter les fonctionnalités permises. »

- **Réponse du maître d'ouvrage**

Pour ce qui est de la possibilité de départ vers le Nord depuis les voies K et L, cette option a été abandonnée car bien que techniquement réalisable, cet itinéraire aurait été très contraignant quant à l'exploitation de l'ensemble de la gare par les cisaillements nécessaires de l'ensemble du plateau de voie, et par conséquent porteur de risque sur la régularité du NFL et très peu utilisé.

Les travaux de la voie K ont consisté en la création d'un quai sur cette voie préexistante pour l'utiliser en desserte commerciale. Ce quai sera réutilisé pour la voie L et sera commun à ces deux voies.

- **Avis du commissaire enquêteur**

La réponse est correctement argumentée et me paraît satisfaisante.

5.5.2 ZAC Part-Dieu

- **Arguments relevés dans les observations**

Pourquoi ce projet de voie L si peu de temps après la réalisation de la voie K ? Un regroupement aurait peut-être permis des économies.

Une partie du projet est situé dans le périmètre de la ZAC part-Dieu figurant en annexe du PLU en vigueur (Etude d'impact, page 41). Peut-être serait-il prudent de clarifier cette situation.

- **Réponse du maître d'ouvrage**

Une partie du projet voie L est en effet situé dans le périmètre de la ZAC Part-Dieu. Cette ZAC ayant pour objet notamment la coordination des différents projets dans son périmètre, il n'apparaît aucunement contradictoire qu'elle englobe au moins partiellement la voie L.

Par ailleurs, l'objet de la ZAC est le développement urbain, le projet voie L s'inscrit dans l'amélioration de l'exploitation et de la sécurité des circulations ferroviaires traversant la gare de Lyon Part Dieu

- **Avis du commissaire enquêteur**

Le périmètre de la ZAC Part Dieu ne me paraît pas avoir d'incidence sur le projet. Quant à la voie K, il faut rappeler qu'elle existait comme voie de service avant 2011.

Les travaux de la voie K ont consisté en la création d'un quai sur cette voie préexistante pour l'utiliser en desserte commerciale. Ce quai sera réutilisé pour la voie L et sera commun à ces deux voies. (Extrait du mémoire en réponse sur les observations d'Architecture et Urbanisme)

6 – OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

6.1 Généralités

Selon la pièce A du dossier, page 6, la présente enquête publique de l'opération « Création de la voie L » en gare de Lyon Part-Dieu a pour objets :

- d'assurer l'information et la participation du public sur le projet ;
- de garantir la bonne prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'Environnement ;
- de confirmer l'utilité publique de l'opération « Création de la voie L » ;
- de soumettre l'étude d'impact sur l'environnement à l'avis du public.

Sur la base de ces objectifs, je propose les commentaires suivants.

A – Information et participation du public

Lors de ma première rencontre avec les responsables du projet à SNCF réseau, M. REYTER avait manifesté l'intention de déposer un dossier et de tenir des permanences dans plusieurs sites notamment la mairie du 3^{ème}, la mairie du 6^{ème}, l'accueil de la gare Part Dieu, le siège de Lyon Métropole, cette démarche ayant pour objectif de mobiliser la population et les usagers le plus largement possible. Les contraintes administratives (accessibilité, sécurité du dossier hors des temps de permanence, Vigipirate ?) ont conduit à ne retenir que deux lieux de permanence (Mairie du 3^{ème} et Direction de l'Aménagement Urbain, avenue Jean Jaurès). Un dossier a toutefois été déposé à l'accueil de la gare, mais aucune procédure n'a permis de savoir s'il avait été consulté et par combien de personnes.

Si la salle de réunion où j'ai tenu mes permanences à la mairie du 3^{ème}, était d'un accès relativement aisé, sur les indications des personnes de l'accueil de la mairie, tel n'était pas le cas à la Direction de l'Aménagement Urbain, où je n'ai d'ailleurs reçu que deux personnes.

Pour une enquête de cette nature, concernant à la fois les citoyens, riverains ou non, et les usagers de la SNCF, il me semble qu'il eut été utile et profitable de mettre en œuvre un registre informatisé.

Je considère que cette enquête publique n'a pas bénéficié de la meilleure organisation, d'autant que le dépliant qui devait être distribué aux riverains n'a pas été prêt à temps, la distribution étant abandonnée. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'ai demandé au maître d'ouvrage de procéder à une publication supplémentaire dans les journaux gratuits distribués aux sorties de la gare.

En matière d'information, il faut signaler quelques rares articles parus dans le Progrès qui ont évoqué le projet. En particulier, l'interview de M. CHEVAL, Directeur régional de SNCF Réseau, paru dans le Progrès du 4 avril 2016 (annexe n°8).

Concrètement, je n'ai reçu que onze observations, émanant majoritairement d'associations. Comme indiqué précédemment, ces observations ne portent que rarement sur le seul objet de l'enquête, et débordent sur l'ensemble des projets qui concernent le quartier de la Part-Dieu, et sur leurs effets à court, moyen ou long terme (période des travaux, situation en 2022, au-delà de 2022). Compte tenu de la nature du dossier, cette confusion me paraît assez normale et peut être regardée comme une critique du choix de SNCF Réseau d'isoler le projet de création de la voie L du projet d'aménagement du PEM.

Je pense néanmoins, qu'il faut relativiser l'importance de cette participation limitée, d'une part, du fait de la qualité des observations, d'autre part parce que la concertation préalable, dont le bilan fait l'objet de la pièce G, a déjà permis en amont de l'enquête (entre le 17 juin et le 29 octobre 2013) l'expression des particuliers, des associations, des collectivités et des institutionnels concernés.

Pièce G, page 18 :

La concertation sur le projet de voie L a donné lieu à **44 contributions**. Parmi ces contributions, 27 ont mentionné à la fois le projet de voie L et le projet de PEM. 17 se sont concentrées uniquement sur le projet de création d'une nouvelle voie.

Les moyens déployés pendant la période de concertation (articles de journaux, note d'information accompagnée d'une lettre T adressée en nombreux exemplaires à *toutes les communes des principales gares du réseau ferroviaire autour de Lyon*, registres, affiches, réunions publiques) ont eu une certaine efficacité, si l'on en juge par le nombre d'observations reçues et le nombre de consultations des sites internet du Grand Lyon ou de SNCF Réseau. A noter cependant que la concertation portait simultanément sur les deux projets « PEM » et « création de la Voie L » et que ce dernier n'a recueilli que 17 observations spécifiques.

B - Garantir la bonne prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'Environnement

Cet objectif concerne d'abord très directement les loueurs de voitures et certains commerces du PEM,

Les travaux de la voie L ne permettent pas de maintenir l'activité des loueurs. Seules les agences de location et espaces de préparation des véhicules pourront être maintenues à proximité immédiate de la gare. Les véhicules seront stationnés provisoirement dans les parkings existants autour de la gare.

Concernant les incidences sur les parkings des loueurs, une cinquantaine de places, contre 450 actuellement, seront préservées grâce à des réductions d'emprises travaux, pour garantir les réceptions et dépôts de voiture de location. Les autres véhicules seront déplacés temporairement sur un autre parc de location.

Dans le hall de gare, les boutiques impactées sont principalement Paul, la FNAC sous la future voie et des services tels que les consignes, toilettes et prise en charge des personnes en situation de handicap. Les activités seront, dans la mesure du possible, maintenues en place avec des adaptations sur leurs aménagements et modalités d'accès.

mais aussi et surtout tous les intervenants au titre des différentes opérations qui se dérouleront entre 2017 et 2022, au premier rang desquels, les deux projets intitulés « Pôle d'Echange Multimodal (PEM) » et « Two Lyon », mais aussi « Accès Pompidou, Trémie Vivier-Merle, Parking Béraudier, aménagements d'espaces publics...

SNCF Réseau évoque plusieurs fois dans le dossier la coordination des travaux et l'intégration dans la démarche de Charte d'Organisation de Chantier (COC) pilotée par le Grand Lyon.

Etude d'impact, page 29 :

Les maîtres d'ouvrage de la voie L (SNCF Réseau), du PEM (SNCF Gares et Connexions), du réaménagement du quartier Part Dieu (Grand Lyon) et de la tour Two Lyon (Vinci) se réunissent régulièrement pour apporter des solutions cohérentes et partagées à ces différentes problématiques.

Le Grand Lyon mène actuellement une réflexion sur l'organisation des chantiers à venir dans le cadre du projet Part-Dieu, qui s'appliquera aux opérations prévues sur la ZAC Part-Dieu Ouest et à l'ensemble des autres aménagements du secteur (PEM, Voie L, autres projets). La coordination vise un objectif double, qui est de permettre la faisabilité des opérations dans les meilleures conditions, tout en conservant le dynamisme du quartier.

Très concrètement, parmi les sujets abordés :

- la création d'un assainissement provisoire et définitif cohérent et efficace tout au long de la phase chantier, puis de la phase exploitation,
- la réflexion sur les déplacements autour de la gare et en particulier au niveau de l'avenue Pompidou, afin de limiter les gênes de circulation pour les automobilistes, piétons, cyclistes,
- la réflexion sur la préservation des activités au sein et aux abords de la gare, notamment pour les loueurs de véhicules,
- une gestion des déchets,
- le partage des installations de chantier, base vie, déplacements et stationnement des engins,
- si simultanéité des travaux, la coordination et un phasage permettant de limiter les périodes de travaux présentant des nuisances.

Le sujet n'est donc pas laissé au hasard. Les engagements pris par SNCF Réseau dans le cadre du dossier sont satisfaisants et me semblent couvrir l'ensemble des problématiques. Je pense qu'il n'est pas possible, au stade du projet, d'être plus précis quant aux modalités de mise en œuvre. C'est pendant le chantier qu'il appartiendra à SNCF Réseau d'adapter à la fois les modalités, le calendrier de ses travaux et sa communication vers le public et les organismes concernés.

C - Confirmer l'utilité publique de l'opération « Création de la voie L »

Une déclaration d'utilité publique est une procédure administrative en droit français qui permet de réaliser une opération d'aménagement sur des terrains privés en les expropriant, précisément pour cause d'utilité publique.

Cette procédure est nécessaire en vertu du code civil qui prévoit (art 545) que « *nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité* »

Dans son acception générale, l'utilité publique est synonyme d'« intérêt général ».

Dans le cas présent, le commissaire enquêteur est donc amené à évaluer l'utilité ou l'intérêt, au sens le plus large du terme, pour la collectivité du projet de création d'une 12^{ème} voie à la gare de la Part-Dieu.

Une première particularité tient au fait que le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, est une **entreprise publique** chargée de la gestion d'une activité de service public industriel et commercial (EPIC).

La deuxième particularité est qu'il ne doit pas y avoir d'expropriation, SNCF Réseau étant propriétaire de la quasi-totalité du périmètre de l'opération. Les deux parcelles qui ne lui appartiennent pas sont la propriété de SNCF Gares et connexions dont on imagine mal qu'elle entrave le projet.

Ceci étant posé, il convient de vérifier que le projet correspond à un besoin, qu'il n'y a pas d'alternative valable, et que sa réalisation apporte un bénéfice à la collectivité, les avantages étant nettement plus importants que les inconvénients potentiels découlant du projet.

Le besoin (pièce C, page 5):

L'opération « Création de la voie L » est inscrite dans le projet NFL qui a fait l'objet des décisions suivantes :

- *Rapport du CGEDD d'octobre 2011 recommandant l'établissement d'un plan de mobilisation de court et moyen terme pour mieux exploiter les sections les plus chargées de la gare Part-Dieu,*
- *Décision Ministérielle du 25 février 2013 demandant la définition d'un plan de mobilisation à court et moyen terme, cohérent avec les orientations de long terme,*
- *Rapport de la Commission Mobilité 21 du 27 juin 2013 recensant le projet en priorité 1,*
- *Plan de mobilisation à court et moyen termes approuvé par décision ministérielle du 2 juin 2015 dans laquelle l'opération «Création de la voie L »est identifiée comme l'une des actions de première nécessité, à l'horizon moyen terme, permettant de contribuer à la mise en qualité de l'exploitation ferroviaire.*

La congestion de la gare de La Part-Dieu est incontestable, qu'il s'agisse de l'exploitation ferroviaire, des déplacements des voyageurs, ou même du transit des piétons entre l'Est et l'ouest de la gare. Dans un premier temps, SNCF Réseau propose un projet concernant la seule exploitation ferroviaire, domaine de sa compétence, les problématiques de voyageurs ou de piétons relevant d'un autre projet (PEM) sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares et connexions. Cependant, il est évident que toute amélioration de l'exploitation ferroviaire aura un retentissement sur les conditions d'accueil et de déplacements des voyageurs. Qui plus est, le gain de temps qui en découlera sera aussi au bénéfice des voyageurs.

L'objectif du projet est donc d'augmenter la régularité en gare et sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais afin de mieux répondre aux besoins de déplacements et rendre ainsi le mode ferroviaire plus compétitif face aux modes concurrents.

Dans l'ensemble des observations que j'ai reçues, je n'ai pas relevé d'opposition catégorique sur ce sujet. Une très large majorité se retrouve sur la nécessité de concrétiser ce

projet, la principale réserve portant sur sa probable insuffisance à terme, au regard des perspectives annoncées dans le dossier au-delà de 2030.

Les alternatives

SNCF Réseau évoque deux types d'alternatives : d'abord, avec le report du trafic vers la gare de Perrache, qui a fait l'objet d'une étude dissuasive par l'école polytechnique de Lausanne, ensuite sur le site même de la Part Dieu, le meilleur emplacement de la 12^{ème} voie étant finalement celui qui est proposé, compte tenu notamment d'un fonctionnement complexe au niveau d'une gare où les trains présentent des origines et des destinations variées et de la nécessité de préserver l'exploitation ferroviaire durant toute la durée des travaux.

Ce sujet a fait l'objet de plusieurs observations, en particulier quant à la possibilité de résoudre le problème de trafic par un report vers des gares existantes. Si la gare de Perrache est parfois citée, celles de Jean Macé, Saint Clair, voire Saint-Exupéry le sont aussi. Mais ces contre-propositions découlent presque toujours d'une contestation plus fondamentale du parti d'urbanisme retenu pour Lyon et singulièrement le quartier de la Part Dieu. On déborde donc très largement du sujet et il n'est pas possible dans le cadre de la présente enquête de répondre à ces observations, quelle que soit leur qualité.

Pour ce qui est de la gare de Saint-Exupéry, l'interview de M. CHEVAL (annexe n°8) précédemment cité (page 23 du présent rapport) apporte une réponse catégorique, mais qui ne semble pas avoir convaincu tous les observateurs. D'ailleurs, même si cette possibilité devenait un jour d'actualité, elle ne remettrait pas en cause la création de la voie L dont l'objectif est de court terme.

Au-delà des alternatives, des variantes ont été étudiées par SNCF Réseau pour l'exécution des travaux :

- le remblai,
- l'estacade : ouvrage établi sur appuis discontinus,
- le mur de soutènement : mur destiné à servir d'appui à une construction ou à contenir la poussée des terres à un changement de niveau du sol.

Le choix du mur de soutènement n'est pas le plus satisfaisant sur le plan architectural, comme le souligne l'association « Architecture et Urbanisme ». J'ajoute que sur le plan économique, le choix est discutable, sauf à penser que SNCF Réseau ne souhaite pas recréer des espaces commerciaux dans l'hypothèse d'une estacade.

Avantages-inconvénients : l'étude socio-économique

L'argument le plus déterminant en matière d'utilité publique de ce projet me paraît être le bilan socio-économique, présenté dans la pièce G du dossier. La complexité du modèle est manifestement hors de portée du commissaire enquêteur, mais je me suis intéressé aux tests de sensibilité (pages 29 à 33 de la pièce G) du bilan aux différents paramètres : usagers, gestionnaire d'infrastructures, exploitant ferroviaire, puissance publique, opérateurs des autres modes, riverains... Il en ressort de façon évidente que les variations possibles des hypothèses retenues, n'ont qu'une influence limitée sur le résultat de référence (985 M€₂₀₁₃), que l'on peut rapporter au montant de l'investissement (94,4 M€₂₀₁₃ actualisé à 107,3 M€).

Des tests de sensibilité ont d'ailleurs eu lieu sur les trois paramètres suivants :

- Surestimation des minutes de retard en moins,
- Surestimation de la croissance de la demande,

- Sous-estimation des coûts d'investissements.

L'hypothèse de référence induit :

Voie	Taux d'occupation des voies sans voie L	Taux d'occupation des voies avec voie L
Moyenne	84%	74%

Elle se traduit également par un gain moyen par usager TAGV de 0,45 minute. Ce gain concerne 30 300 usagers ferroviaires en période de pointe présents en référence en 2022 dans le NFL.

Concernant les TER, le gain moyen par usager TER est de 0,41 minute. En 2022, ces gains concernent 41 800 usagers ferroviaires présents dans le NFL en référence en période de pointe.

Ces données révèlent l'intérêt croisé de l'exploitant, SNCF Réseau, et de ses usagers. L'intérêt public que l'on peut aussi mesurer à l'aune de la satisfaction du public découle directement de l'optimisation de l'exploitation du réseau.

Il faut aussi souligner que de par la situation du NFL, le réseau national sera aussi bénéficiaire des améliorations apportées par la création de la voie L, la création d'une communication K/J au Nord et la modification des appareils de voies et fonctionnement au Sud, la banalisation des voies K et L.

La seule réserve consisterait à contester l'investissement projeté, au motif que les investissements futurs le rendraient inutile. Je ne partage pas cette réserve pour deux raisons :

1°) La création de la voie L est la seule solution envisageable techniquement et financièrement à l'échéance 2022 pour répondre aux besoins prévisibles. Son abandon conduirait inéluctablement à une détérioration de l'exploitation insupportable pour les usagers.

2°) Les projets concernant l'après 2030 sont évoqués dans le dossier :

A court terme, des aménagements complémentaires à la voie L seront étudiés afin d'accroître l'efficacité de cette dernière. A plus long terme, après création de la voie L, plusieurs solutions sont étudiées par les partenaires pour désaturer le nœud ferroviaire lyonnais et accueillir de nouvelles dessertes, notamment à la Part Dieu. Ces études font suite au rapport du Conseil général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) produit en 2011 à la demande du Ministre en charge des Transports, en partenariat notamment avec les services de l'Etat, la Région, le Grand Lyon, le Département du Rhône, le SYTRAL et la SNCF.

Pour Lyon Part-Dieu, 2 scénarios, avec création de 2 nouvelles voies seront étudiés. Dans un scénario (A), ces voies sont en surface et desservent une gare de Part-Dieu étendue (1 ou 2 voies supplémentaires à quai, voies M/N, côté Vilette/Francfort). Dans l'autre scénario (B), ces 2 nouvelles voies desservent une gare souterraine à la Part-Dieu. RFF réalisera des études à ce sujet en partenariat avec l'Etat, la Région, la SNCF et le Grand Lyon.

Les études réalisées montrent que le CFAL permet d'éviter la circulation de trains de fret sur les lignes existantes traversant les gares de Part-Dieu et Perrache, mais ne suffit pas à dégager suffisamment de capacité pour les nombreux trains voyageurs supplémentaires envisagés d'ici 20 ans.

D'une part, il est précisé que le projet doit prendre en compte « Les projets de voies supplémentaires du NFL, en surface ou en souterrain » (Etude d'impact, page 29), ce qui intègre bien le présent projet dans un projet plus global. D'autre part, La solution à retenir pour la

création des voies M et N est d'une toute autre ampleur que le projet actuel et nécessite des moyens et du temps qui le rendent inadaptés à la résolution des problèmes, telle que recommandée par le CGEDD.

« A plus long terme, plusieurs solutions sont étudiées par les partenaires pour accueillir de nouvelles dessertes, notamment à la gare Part Dieu. Ces études font suite au rapport du Conseil General de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) produit en 2011 à la demande du Ministre en charge des Transports, en partenariat notamment avec les services de l'Etat, la Région, le Grand Lyon, le Département du Rhône, le SYTRAL et la SNCF. » (EI, p33)

D - Soumettre l'étude d'impact sur l'environnement à l'avis du public

SNCF Réseau a réalisé une étude d'impact très complète. Je reprends volontiers à mon compte le commentaire de l'Autorité Environnementale : *« le dossier est clair, didactique et abondamment illustré ».*

Bruit

Le projet achevé n'aura qu'un impact limité essentiellement en termes de bruit. J'ai noté qu'après plusieurs études techniques, SNCF Réseau estime que *« Le projet de création de la voie L est compatible avec le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement 2015-2018. »* (Réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale, page19).

Pendant les travaux, les nuisances sonores seront minimisées : *« Afin de limiter ces interceptions et les fortes perturbations de trafic qui en découlent, il est envisagé de réaliser les travaux de nuits : cependant, ceux-ci impliquent des nuisances sonores, plus décelables qu'en période diurne. Ainsi, les travaux de nuits sont planifiés principalement en semaine (nuits du lundi soir au samedi matin) ; néanmoins quelques nuits en weekends seront nécessaires. »*

Environnement naturel

La trame végétale présente dans le périmètre d'étude se compose essentiellement de délaissés ferroviaires et d'alignements boisés ou arbustifs, jouant le rôle de masques visuels et participant à la nature en ville.

La zone d'étude se situe donc en milieu urbain, présentant peu d'enjeux par rapport au milieu naturel :

- *elle n'est pas concernée par des zones de protection réglementaire,*
- *quelques habitats naturels et espèces végétales peuvent être observés dans le secteur, mais pas aux abords des quais de la gare Part-Dieu,*
- *le contexte urbain est peu favorable aux espèces animales remarquables, mais néanmoins une espèce protégée est susceptible de se trouver aux alentours du fait de ses capacités de déplacement aérien (le Facon Pèlerin) et d'autres espèces à enjeux sont potentielles (le Hérisson d'Europe, chauves-souris, lézards, ...).*

Je ne pense pas que ce paramètre soit un enjeu essentiel pour le projet, qu'il s'agisse du projet achevé ou de la phase travaux.

« L'opération « création de la voie L » n'a donc pas d'impact significatif sur le milieu naturel. » (Etude d'impact, page 135)

Voyageurs, Usagers

Le projet achevé améliorera le confort des voyageurs à travers notamment les gains en termes de régularité, comme l'atteste l'analyse socio-économique, étant entendu que le projet est conçu à trafic ferroviaire inchangé.

En phase travaux, les impacts sur les voyageurs seront nécessairement importants. Mais tout aussi importants seront les impacts sur les usagers du PEM, ceux des transports en commun, les automobilistes, les piétons, les cyclistes... Il faut néanmoins nuancer le propos en considérant la part qui sera imputable à la création de la voie L, du fait de la réalisation simultanée de projets périphériques dont l'aménagement du PEM. L'étude d'impact traite de ce problème (pages 122 à 138) en énonçant un certain nombre d'engagements sur des actions à mettre en œuvre. Je n'ai pas de raison de douter de leur mise en œuvre et de leur efficacité ; néanmoins, je pense qu'au-delà du suivi opérationnel, une représentation de l'Etat dans l'instance chargée de vérifier le respect de la Charte d'Organisation des Chantiers apporterait une garantie supplémentaire.

« Le réaménagement du quartier de la Part-Dieu implique la réalisation simultanée d'ouvrages publics et privés dans un environnement très restreint et contraint. La réalisation de l'ensemble des travaux de ces différents projets devront respecter la Charte d'Organisation des Chantiers (COC) mise en place sur le secteur Part-Dieu par le Grand Lyon. Elle sera affinée et annexée aux documents contractuels des différents intervenants des chantiers, notamment dans le Dossier de Consultation des Entreprises (DCE). » (étude d'impact, page 167)

6.2 Maîtrise foncière

Contrairement à la plupart des enquêtes d'utilité publique, le projet de création de voie L n'implique pas d'expropriation. SNCF Réseau est propriétaire de la quasi-totalité du terrain, à l'exception de deux parcelles appartenant à SNCF Gares et connexions. Je ne doute pas que la cession sera réalisée sans accroc. Il eut été préférable néanmoins que je puisse préciser les références et l'emplacement des parcelles concernées. Mes relances du maître d'ouvrage à ce sujet sont restées sans réponse.

6.3 La compatibilité avec les documents de planification

Le projet est compatible avec la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), avec les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), et le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Lyon, ainsi qu'avec les documents relatifs à l'aménagement du territoire et aux transports, et les orientations des différents plans ou schémas concernant l'eau, l'air, le climat, les déchets. Les réponses apportées à ce sujet, à l'avis de l'Autorité Environnementale (recommandations 3, 7 et 8), me paraissent satisfaisantes.

6.4 La procédure

Comme déjà souligné précédemment, je ne suis pas convaincu du bien-fondé d'une enquête publique distincte sur le projet de création de la voie L. Les nombreuses imbrications avec, notamment, l'aménagement du PEM auraient probablement justifié une enquête unique. Je note d'ailleurs que l'Autorité Environnementale a émis un avis prudent sur la question,

Le dossier indique que les projets « PEM/Two Lyon » et « Création de la voie L » ont été conçus de façon à ce que les différentes opérations, relevant de maîtres d'ouvrage différents, soient cohérentes entre elles, et que ces projets puissent être réalisés indépendamment les uns des autres. Ne formant pas une unité fonctionnelle, ils ne constitueraient donc pas, d'après le dossier, un programme au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Le projet de création de la voie L pourrait, dès lors, être apprécié comme un projet autonome

Si l'Ae considère qu'il s'agit d'un raisonnement défendable, elle note qu'il devrait conduire à un solide développement de l'évaluation environnementale en termes d'effets cumulés avec ces autres projets, ce qui n'est pas le cas dans le dossier (voir partie 2.4).

Je note aussi que la concertation préalable a été conduite sur les deux projets PEM et création de la voie L.

A défaut de mettre en cause les conclusions de la présente enquête publique quant à l'utilité publique de la voie L, je pense qu'il serait justifié que l'enquête sur l'aménagement du PEM reprenne l'ensemble des données du présent projet pour que le public ait une vision plus globale à la fois des impacts et des actions proposées pour y remédier.

A Saint Etienne, Le 28 juin 2016

Le Commissaire Enquêteur

François DIMIER



