

**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**



**CONCLUSIONS  
DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

**29 juin 2016**



## CONCLUSIONS

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.

Au sein de ce quartier, la gare est un point névralgique des installations du Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL). Le NFL est un carrefour qui draine les grands flux de circulation Nord / Sud, du Benelux à l'arc méditerranéen, et ouvre l'accès vers les Alpes et au-delà.

*A la demande du ministre des transports, Marie-Line Meaux, Inspectrice générale de l'administration et du développement durable, a coordonné en 2009-2011 des réflexions prospectives sur l'évolution du Nœud Ferroviaire Lyonnais. Son rapport, remis au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable en octobre 2011, confirme l'intérêt du renforcement de la gare de la Part Dieu comme pôle central de correspondances des TGV et des TER, et la nécessité de moderniser et développer ses installations ferroviaires par étapes successives, pour permettre l'amélioration progressive de la qualité de service et l'augmentation de la desserte. En effet, actuellement le Pôle d'Echanges Multimodal de Lyon Part-Dieu ne fonctionne pas de manière optimale. Il n'est plus en mesure d'absorber la demande croissante de voyageurs. Initialement prévu pour accueillir 35 000 usagers par jour, le hall de la gare en accueille aujourd'hui plus de 120 000 par jour. Les études réalisées par les partenaires du projet prévoient plus de 220 000 usagers d'ici 2030, et près de 300 000 montées et descentes d'usagers des Transports en Communs Urbains par jour à cet horizon. (Extrait du dossier de concertation juin-octobre 2013)*

En 2011, un réaménagement du hall et la mise à quai d'une 11ème voie de circulation voyageurs (voie K) ainsi que l'aménagement de 6 accès ont permis de remédier à certaines difficultés de circulation dans le hall et d'augmenter la desserte voyageurs.

En 2013, le Rapport de la Commission Mobilité 21 du 27 juin a classé le projet de création de la voie L en priorité 1,

L'opération « Création de la voie L » en gare de Lyon Part-Dieu doit permettre :

- d'apporter plus de souplesse d'exploitation, notamment pour la gestion du Graphique d'Occupation des Voies (GOV),
- de fluidifier le trafic en gare,
- de mieux répartir les circulations sur les différentes voies (exploitation en tubes) et abaisser le taux d'occupation des voies,
- de résorber plus rapidement les retards grâce à l'amélioration de la souplesse d'exploitation et aux nouvelles simultanités (banalisation des voies K et L),
- d'améliorer la qualité des correspondances ferroviaires,
- d'améliorer le confort sur les quais (à offre constante).

Elle ne modifie pas le nombre de quais. Cependant, comme le quai K est transformé en quai central desservant deux voies, il est élargi à 9m, les accès restant inchangés. Le programme est supposé mis en service en 2022.

SNCF Réseau est le maître d'ouvrage du projet, qui est essentiellement un projet ferroviaire. Cependant le dossier et l'avis de l'Autorité Environnementale font ressortir les nombreuses interactions entre ce projet et un certain nombre d'autres opérations qui doivent se dérouler concomitamment parmi lesquelles l'aménagement du Pôle d'Echange Multimodal

(PEM), et le projet « Two Lyon », ensemble immobilier de grande hauteur regroupant dans un projet mixte des hôtels, une tour de bureaux de 170 m de haut (55 000 m<sup>2</sup>), et une galerie commerciale reliée à celle de la nouvelle gare SNCF. Les observations reçues confirment d'ailleurs globalement la difficulté à isoler l'objet de la présente enquête publique du contexte dans lequel le projet doit se concrétiser.

SNCF Réseau a établi un dossier très argumenté, complété avec les réponses à l'avis de L'Autorité Environnementale.

Considérant que :

- Le projet répond à un besoin impérieux, qui résulte des préconisations en 2011 du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), et du rapport de la commission « Mobilité 21 » de juin 2013, classant la création de la voie L en priorité<sup>1</sup> et cette priorité étant parfaitement étayée par les données sur le trafic et son évolution à court terme, présentées dans le dossier,
- Le projet est essentiellement ferroviaire, la création d'une douzième voie (la voie L) sans modification des accès au quai, étant complétée par une modification du plan de voie de la gare pour diminuer les cisaillements, et la banalisation des voies K et L pour autoriser la circulation des trains dans les deux sens,
- L'utilité du projet est très majoritairement reconnue par le public qui s'est exprimé aussi bien lors de l'enquête publique que lors de la concertation préalable,
- La seule restriction à cette approbation majoritaire consiste à considérer le projet comme insuffisant et « dépassé », alors que le dossier indique bien qu'il répond aux besoins de la période 2022-2030, sans préjudice des solutions à apporter au-delà de 2030,
- Les projets envisagés au-delà de 2030, et évoqués par le CEGDD, (création des voies M et N, possibilité de gare souterraine) ne sont ni finalisés ni économiquement envisageables à court terme,
- Les alternatives au projet présenté, s'agissant de reports vers d'autres gares (Perrache, Saint-Exupéry, Jean Macé, St Clair,..), ne sont pas techniquement possibles,
- Le choix de réaliser un mur de soutènement pour border la nouvelle voie plutôt qu'un remblai ou une estacade résulte d'un motif économique, difficile à contester,
- Le projet achevé n'a pas d'impacts significatifs sur son environnement, qu'il s'agisse de l'environnement naturel où faune et flore sont très peu présentes, ou des problèmes de bruit comme l'indique la réponse de SNCF Réseau à l'avis de l'Autorité Environnementale,
- La période des travaux entraîne au contraire des impacts significatifs notamment pour les riverains en matière de bruit et pour les voyageurs, les piétons, les deux roues, les utilisateurs des transports en commun, impacts pour lesquels SNCF Réseau prend des engagements de nature à réduire ou à compenser les effets négatifs,
- La simultanéité des travaux de création de la voie L, des aménagements du PEM, des travaux relatifs à l'opération « Two Lyon », et d'un certain nombre d'autres chantiers sous maîtrise d'ouvrage publique et privée, est prise en compte à travers une Charte d'Organisation des Chantiers (COC) mise en place par Lyon Métropole ; qu'ainsi la réduction des effets cumulés des différents chantiers devrait être optimisée,
- Le projet bénéficiera au premier chef au fonctionnement de la gare de la Part Dieu, mais participera aussi à un meilleur fonctionnement du réseau national,

- Le bilan économique établi par SNCF Réseau par le biais du modèle agréé, fait ressortir un résultat très positif, que les hypothèses de calcul les plus pessimistes ne remettent pas en cause de façon significative,
- L'enquête s'est déroulée dans des conditions acceptables, même si l'information en général, les conditions d'accès aux sites d'accueil du public, et donc au dossier, ainsi qu'aux permanences n'étaient pas totalement satisfaisantes,
- Le dossier était à la fois complet détaillé.

**Je donne un avis « favorable » au projet de Déclaration d'Utilité Publique de l'opération « Création de la voie L à la gare de la Part Dieu »**

Je ne formule aucune réserve sur ce projet, le seul problème à souligner étant celui du suivi de l'opération et de la vérification de la tenue des engagements de SNCF Réseau en ce qui concerne les mesures à prendre pour la réduction des impacts de toute nature.

Cette remarque, de par sa nature, ne peut constituer une réserve puisqu'elle ne peut être levée avant l'exécution des travaux.

Il me paraît également souhaitable, que si l'aménagement du PEM donne lieu à une enquête publique, le dossier 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

