

DELIBERATION
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

19_06_25_274	CONTRIBUTION DE LA CAPI SUR LE PROJET DE NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS (NFL)	C.C. DU 25/06/2019
--------------	---	-------------------------------

Le **vingt-cinq juin deux mille dix-neuf**, le Conseil Communautaire, régulièrement convoqué le **dix-neuf juin deux mille dix-neuf**, s'est tenu au lieu ordinaire de ses séances sous la Présidence de Monsieur Jean PAPADOPULO, Président.

70 membres du conseil en exercice.

Ont participé aux votes :

38 Conseillers communautaires présents : ARNOLD Annick - BERENGUER Claude - BERGER Dominique - BERTOLA-BOUDINAUD Graziella - BORNE André - BOUILLOT Didier - BULLIOD Hélène - CHAUMONT-PUILLET Anne - CHRIQUI Vincent - CICALA David - DESFORGES Marie-Laure - DIAS Olivier - GAUDE Daniel - GOICHOT Céline - GUETAT Christian - GUILLERMINET Jeannine - IMBERT Michel - KOPFERSCHMITT Carine - LAINEZ Marie-Claire - LAUDE Michel - LAVILLE Christophe - LIGONNET Andrée - LOVENO Florence - MARGIER Patrick - MARION Cyril - MARY Alain - MULIN Danielle - NICOLE-WILLIAMS Patrick - PAPADOPULO Jean - PARDAL Jean-Claude - PENAVAIRE Frédérique - REY Eugène - RIVAL Michel - ROY Nadine - SALRA-PINCHON Henriette - THERMOZ Christian - VASSAL Guy - ZIERCHER André

13 Conseillers communautaires absents ayant donné pouvoirs : ACCETOLA Hélène donne pouvoir à MULIN Danielle - BACCONNIER Michel donne pouvoir à BERENGUER Claude - CARRON Michel donne pouvoir à DESFORGES Marie-Laure - DURA Jean-Christophe donne pouvoir à Michel IMBERT - GIRARD Jean-Pierre donne pouvoir à BULLIOD Hélène - GENIN Jean-Rodolphe donne pouvoir à CHRIQUI Vincent - HANIQUE Danielle donne pouvoir à Dominique BERGER - JURADO Alain donne pouvoir à Céline GOICHOT - LORIOT-CARNIS Maryse donne pouvoir à GUETAT Christian - PFANNER Virginie donne pouvoir à PARDAL Jean-Claude - MICHALLET Damien donne pouvoir à MARGIER Patrick - PENOT Danielle donne pouvoir à KOPFERSCHMITT Carine - REYNIER Jacques donne pouvoir à THERMOZ Christian

19 Conseillers communautaires absents : AUBIGNAT Stéphanie - AUBIN Robert - BOSCH Jean-Marie - CHANEL Olivier - DURAND Fabien - FEYSSAGUET Raymond - GHIBAUDO Alexandre - GRIOTIER Jean-Bernard - HALLOUL Khalid - HUILLIER Joëlle - MARMONIER Bernard - MATRAY Patrick - MICHAUD Evelyne - MOLLIER Pierre - NERON Annick - RABUEL Guy - SAUTAREL-BIDARD Pascale - SIMON Catherine - TAYLOR Chantal

Secrétaire de séance : ARNOLD Annick

Acte certifié exécutoire par

- Dépôt en Sous-préfecture le
- Affichage le

Nomenclature

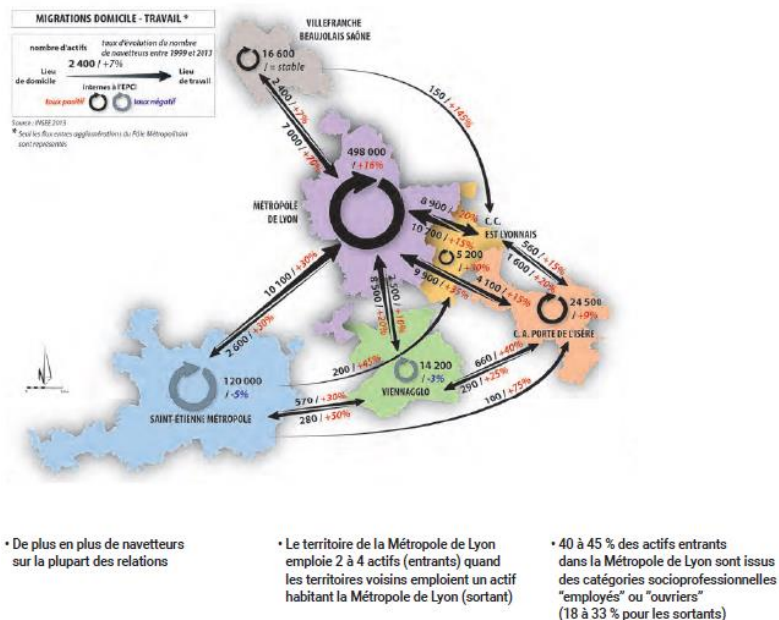
9-4 Autres domaines de compétences – Vœux et Motions

Par cette motion, la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI) souhaite faire valoir ses enjeux tout en se plaçant dans le même temps à l'échelle des enjeux de l'aire urbaine de Lyon, sur lesquels elle est amenée à se positionner dans le cadre des travaux du Pôle Métropolitain.

L'importance pour la CAPI d'une connexion ferrée performante avec la métropole lyonnaise et grenobloise

Pour la CAPI, la fluidification et la performance du mode de transport ferré sont considérées comme primordiales afin d'être parfaitement connectée aux métropoles lyonnaise et grenobloise. Compte tenu de l'importance des échanges depuis et vers la métropole lyonnaise (10 000 actifs de la CAPI se déplacent vers la métropole lyonnaise et plus de 4 000 actifs de la métropole viennent travailler sur la CAPI), la CAPI souhaite avant tout une amélioration de ses connexions, en particulier ferrées, avec le principal « moteur économique régional ».

IV • Domicile-travail : un fonctionnement multipolaire mais des interdépendances qui se renforcent



Quatre gares TER sont présentes sur le territoire de la CAPI sur l'axe Lyon / Saint-André-le-Gaz / Chambéry / Grenoble et cette desserte ferroviaire est fortement sollicitée par un nombre de voyageurs en constante augmentation. **Il s'agit donc de traiter en priorité la ligne historique Lyon-Grenoble-Chambéry, qui a été recensée comme une ligne « malade » par la commission Mobilité 21 en 2013.**

Gare	Voyageurs 2011	Voyageurs 2017	Evolution
Bourgoin Jallieu	1 328 127	1 836 850	+ 38,3%
La Verpillière	668 241	828 276	+ 24%
St Quentin Fallavier	152 573	199 397	+ 30,7%
L'Isle D'Abeau	146 542	211 294	+ 44%

Source : Open DATA SNCF

Il est notamment primordial de pouvoir bénéficier d'une véritable service RER en rénovant tout d'abord les voies existantes, en augmentant les capacités et cadences, et en fiabilisant les horaires ; l'objectif à terme étant d'avoir un réseau RER « métropolitain » (cf projet REAL de 2005).

La CAPI pose par ailleurs la question du maintien sur la gare de La Part Dieu de la centralisation de l'ensemble des trafics, y compris fret (ce qui peut engendrer des problèmes de sécurité à terme).

Une demande forte d'amélioration de la qualité des services ferroviaires

Les services ferroviaires ne permettent aucunement de répondre, aujourd'hui et à l'avenir, de manière satisfaisante aux enjeux de mobilité des habitants de la CAPI et de transport des marchandises (voir partie sur le fret ferroviaire).

Alors que les enjeux des territoires de la métropole sont intrinsèquement liés à la performance des réseaux de transport en commun, force est de constater que le report modal de l'automobile vers le train manque cruellement de crédibilité compte tenu du déficit de fiabilité du rail et des services qui disparaissent...

Pour les gares de la CAPI, deux sont déjà transformées en halte-ferroviaire (Saint-Quentin-Fallavier et L'Isle d'Abeau), l'une va l'être prochainement (La Verpillière). Quid des ventes de titres de transport, de l'accueil des usagers sans lieu couvert et sans toilettes ? Le potentiel de report modal de la voiture vers le train est en effet considérable si ce dernier offre un niveau de service de qualité. La CAPI redoute par ailleurs que -dans le cadre de la hiérarchie toute théorique de la SCNF sur la hiérarchie entre les gares- de perdre à terme les destinations entre la gare de la Part-Dieu et La Verpillière, ce qui serait inacceptable.

Se posent par ailleurs les questions de l'intermodalité et des rabattements sur les gares. Les parkings au droit des gares de la CAPI sont clairement insuffisants en matière de capacité et il est nécessaire d'optimiser en parallèle les rabattements dans le territoire de la CAPI et à partir des intercommunalités périphériques vers l'agglomération lyonnaise. Le potentiel de report modal de la voiture vers le train est considérable si ce dernier offre un niveau de service de qualité.

Sur le projet de nœud ferroviaire lyonnais long terme : priorité au passage à quatre voies de la section Saint-Fons - Grenay

Le doublement de la section entre Saint-Fons et Grenay est considéré comme un aménagement prioritaire pour la CAPI avec dans le même temps la suppression des passages à niveaux, et notamment celui de La Verpillière (PN 18), proche de la gare qui accueille près du million de passagers.

En parallèle, il est important de pouvoir réaliser le doublement du virage de Saint Fons. Ce virage permettra des continuités de services dans les deux sens (Sud vers Est) tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Enfin, la réalisation du CFAL dans sa totalité est indispensable pour désengorger le NFL mais l'ensemble des accès sur les lignes existantes nord (Lyon Ambérieu), Sud (Lyon Grenoble Chambéry) et en gare de Lyon-Saint Exupéry devraient pouvoir être empruntées par tous les services intercités ou RER.

Saint Exupéry : une nouvelle porte d'entrée sur l'agglomération lyonnaise

La CAPI considère que la gare de Lyon-Saint-Exupéry, aujourd'hui sous utilisée, doit être à terme une nouvelle porte d'entrée sur l'agglomération lyonnaise (volonté politique inscrite dans des délibérations locales, CAPI, CCEL et dans le SCOT du Nord-Isère). Cette gare doit pouvoir offrir davantage de liaisons TGV ainsi que des TER intercités, quelle que soit la provenance (Nord et Sud).

Cette desserte est notamment indispensable pour conforter le positionnement économique (existence de grands pôles d'emplois) et urbain (forte croissance démographique) du Nord-Isère dans l'espace

métropolitain d'une part et pour une meilleure irrigation du territoire à travers les connexions locales d'autre part.

Dès lors, il est nécessaire d'approfondir les études relatives au potentiel de Saint-Exupéry, en identifiant également, les déplacements pendulaires au regard des bassins d'emplois actuels et futurs, autour de Saint-Exupéry. Son accessibilité limitée en transport en commun depuis la métropole lyonnaise et le territoire Nord-Isère doit ainsi être corrigée à très court terme.

Développement du fret ferroviaire : un enjeu d'attractivité économique pour le parc international de Chesnes et de report modal route-rail

L'attractivité du parc d'activités de Chesnes, premier parc logistique terrestre de France, est liée notamment à sa position géographique : facilité d'accès (A43) et proximité de l'aéroport. Ce parc de 2,5 millions de m² d'entrepôts de logistique s'étend sur 1000 hectares d'un seul tenant.

En 2015, près de 66 millions de tonnes de marchandises ont été expédiées par an ce qui représentent 5 175 poids lourds par jour (enquête PILE'S de 2015). La part modale de transport dans le trajet global est de 87% pour le routier, de 8% pour le maritime, de 3% pour l'aérien et de 2% pour le ferroviaire. La zone d'activité de Chesnes bénéficie d'un accès ferroviaire pour le transport de fret via la gare de Saint-Quentin Fallavier, ainsi environ 20% des établissements ont accès à un embranchement fer.

En revanche, le recours au transport ferroviaire est limité. A l'échelle régionale, les circulations fret sont contraintes par la quasi impossibilité pour les plateformes intermodales existantes de pouvoir se développer (Port E Herriot, Vénissieux) ou par l'attente des projets futurs (Grenay, Plateforme intermodalité Lyon-Turin au Sud de l'aéroport, inspira, CAREX).

Sur le parc international de Chesnes, le déploiement du fret ferroviaire est par ailleurs limité par l'abandon depuis 2015 de l'entretien d'une partie des installations terminales embranchées. Il est donc primordial de pouvoir sauvegarder et réemployer les voies ferrées sur l'intégralité du parc de Chesnes. Les conditions de gestion des trafics de marchandises au droit de la gare de Saint-Quentin-Fallavier sont également très contraignantes.

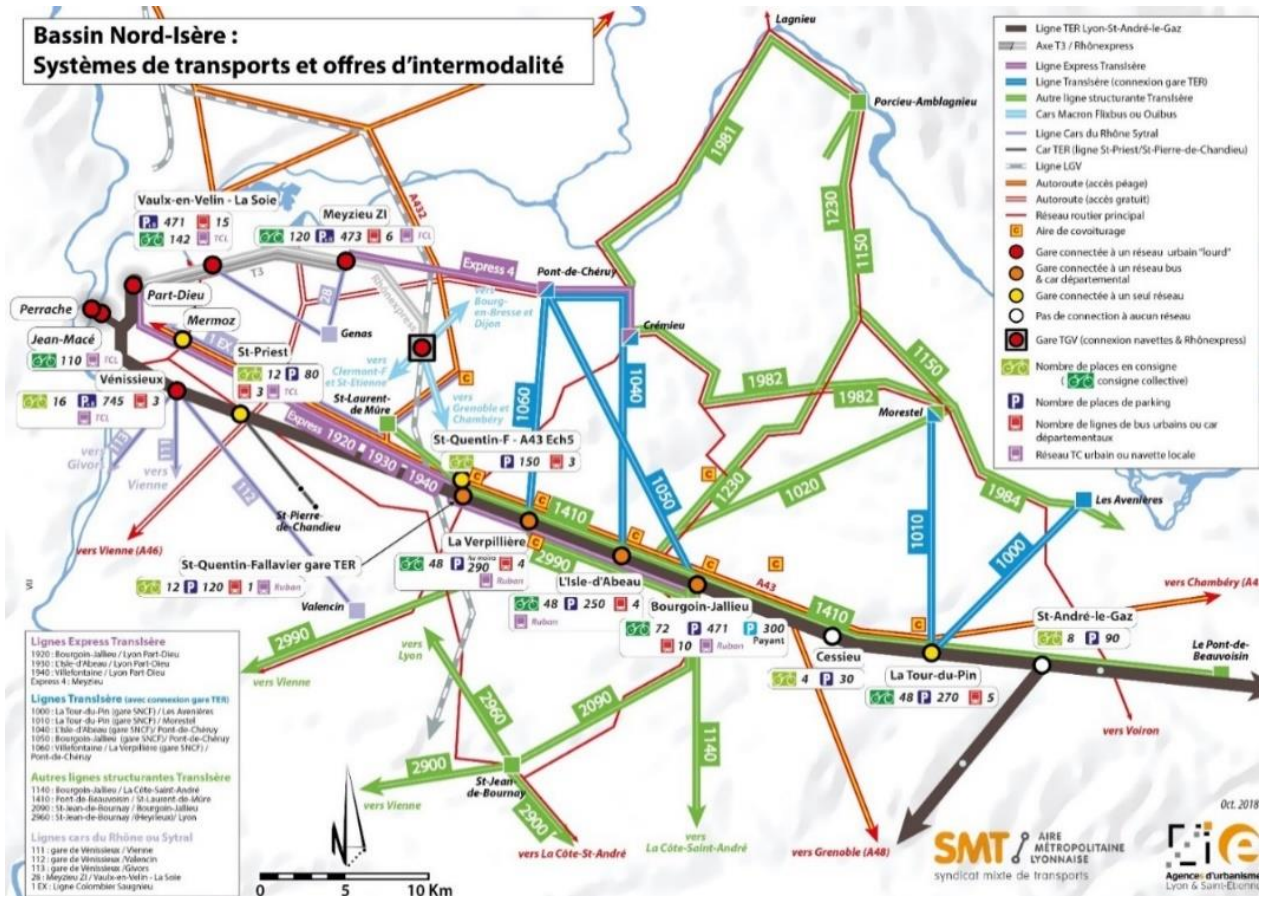
Le développement logistique et industriel du parc international de Chesnes comme plateforme logistique d'intérêt national suppose un raccordement optimal et adapté aux infrastructures actuelles et futures de la plateforme intermodale de Lyon-Saint Exupéry par :

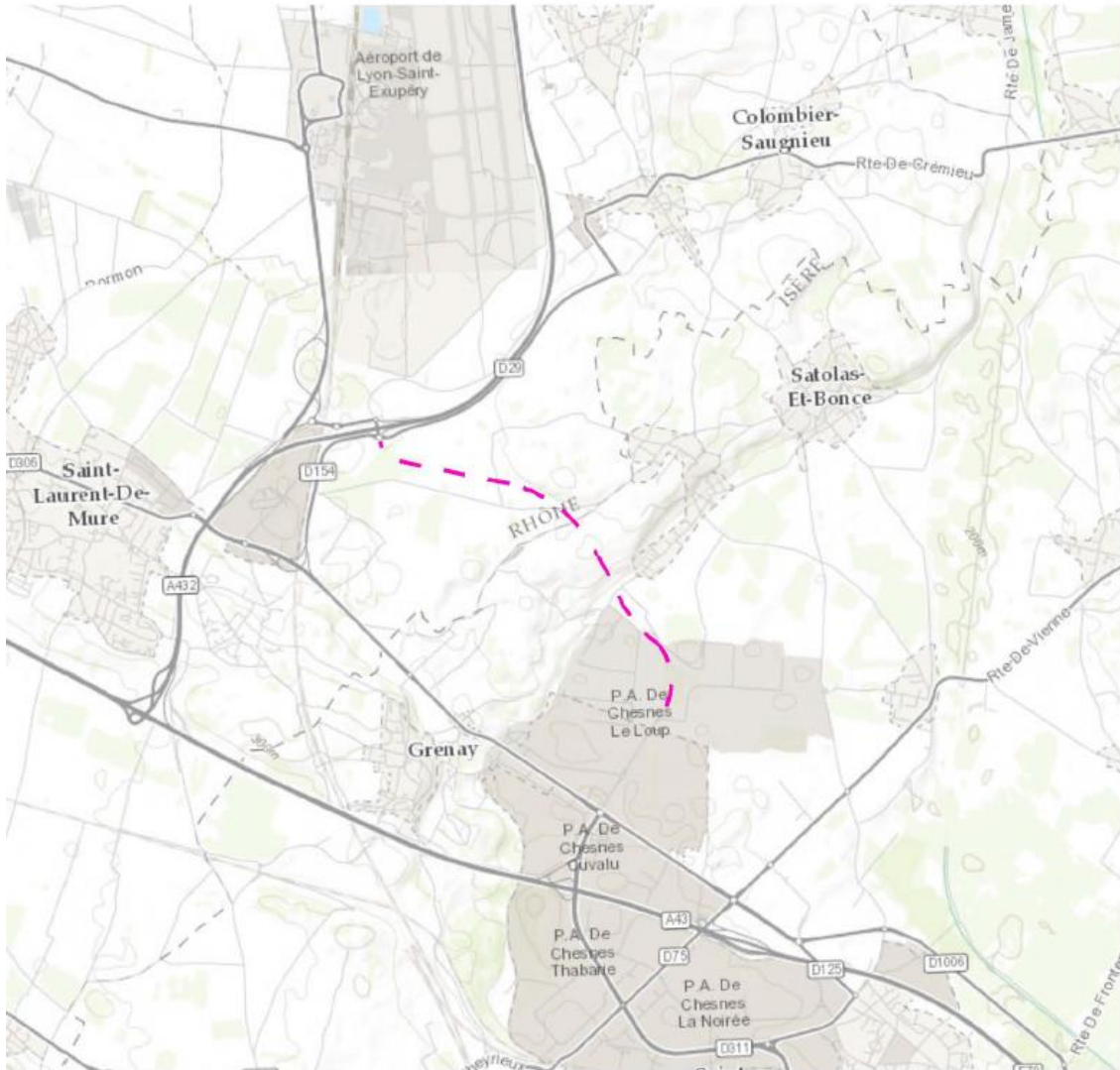
- des connexions routières performantes avec la création éventuelle d'un nouveau barreau (VP 5 / Cf schéma de principe ci-dessous) entre le parc international d'activités et le sud de l'aéroport,
- des liaisons performantes aux futures plateformes d'intermodalités pré-identifiées dans la DTA.

Ces raccordements sont essentiels pour la CAPI dans la mesure où il est projeté un développement économique important, notamment avec l'extension de près de 175 ha de ce parc d'activités. Il accueille déjà près de 10 000 emplois et l'accès des salariés au bassin d'emploi est parfois un frein auquel les entreprises sont confrontées en matière de recrutement. Or, les bassins d'emplois et ceux amenés à se développer doivent pouvoir être facilement accessibles pour maintenir leur attractivité.

L'amélioration de l'accès à ces grands pôles d'emploi, aux grandes agglomérations voisines, par l'optimisation des mobilités durables, est primordiale sur la CAPI, pour améliorer les déplacements quotidiens des habitants utilisant le train, et pour inciter au mode de déplacement alternatif à la voiture individuelle.

Les crédits gagés sur des projets incertains sur d'autres territoires pourraient être ainsi fléchés au bénéfice du développement du ferroutage au sein du territoire de la CAPI.



Tracé de principe de la VP 5 reliant la CAPI à l'aéroport Lyon-Saint Exupéry

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,
OUI l'exposé du rapporteur,
Après en avoir délibéré et voté à l'unanimité

DECIDE

➤ **D'APPROUVER** les dispositions énoncées dans la contribution.

Le Président,



Jean PAPADOPULO