2e Rapport intermédiaire de la concertation continue

Aménagements à long terme de l'étoile ferroviaire lyonnaise

De décembre 2023 à octobre 2025

Jacques Finetti et Barbara Serrano,
désigné.e.s par la CNDP

Le 13 novembre 2025

commission nationale du débat public

Sommaire

Sommaire 2
Synthèse pour les décideurs et pour le public 3
Les enseignements clefs de la concertation continue 3
Préambule 4
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP 4
La mission du.de la garant.e 4
Fiche d'identité du projet 5
Maître d'ouvrage 5
Contexte du projet 5
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public et de la première concertation sur le tronçon Saint-Fons — Grenay 8
Les suites du débat public de 2019 8
La décision du porteur de projet 8
Concertation étape 1 (2020-2023) 9
Structuration de la gouvernance et retard initial (2019-2021) 9
Principales actions (2021-2023) 10
Tableau 1 — Tableau synthétique des engagements pris par le maître d'ouvrage à la suite du débat public (2019) et de la concertation sur le tronçon Saint-Fons — Grenay (2023) 12
Actualités liées au projet et évolution(s) 13
Évolutions du contexte institutionnel depuis 2023 13
Dialogue institutionnel post 2023 14
Tableau 2 — Chronologie des principales réunions du CGP et du COPIL entre décembre 2023 et octobre 2025 14
Évolutions du projet depuis 2023 15
Que s'est-il passé cette année en matière de participation ? 15
Le suivi des engagements du porteur de projet 15
Tableau 3 — Suivi des engagements et observations des garants (situation au 15 décembre 2023) 16
Avis des garants sur le déroulement de la concertation 17
Préconisations des garants 17
Reprise immédiate de l'information du public 17
Programmation des prochaines concertations 17
Mise en place d'un dispositif de suivi permanent 18
Responsabilisation de l'ensemble des acteurs 18
Articulation avec les autres projets ferroviaires 18
Gestion de la période de réserve électorale 18
La suite de la concertation continue 18

Les prochaines étapes du projet et de la concertation 18
Conclusion 18
Liste des annexes 20
Annexe 1 : Lettre de mission des garants relative à la Concertation continue sur le projet d'aménagements de l'Étoile ferroviaire lyonnaise à long terme, du 16 septembre 2025 20
Annexe 2 : Liste des abréviations classées par ordre alphabétique 21

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les enseignements clefs de la concertation continue

Entre décembre 2023 et octobre 2025, la concertation sur les aménagements à long terme de l'Étoile ferroviaire lyonnaise (EFL) est restée marquée par une forte activité technique, mais une faible visibilité publique. Les études se sont poursuivies sous la responsabilité de SNCF Réseau, en lien avec l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Métropole de Lyon. L'avant-projet sommaire a été finalisé en début d'année 2025, et la préparation de l'enquête publique a été reprogrammée pour le quatrième trimestre 2027.

Sur le plan institutionnel, la création du Service Express Régional Métropolitain (SERM) a modifié le cadre du projet : le futur « RER lyonnais » s'inscrit désormais dans une dynamique nationale de renforcement des dessertes métropolitaines. Cette évolution appelle une articulation étroite entre le SERM et les aménagements de l'EFL afin de garantir la cohérence des projets ferroviaires dans la région lyonnaise.

En revanche, aucune nouvelle étape de participation du public n'a été organisée depuis la concertation du printemps 2023 sur le tronçon Saint-Fons – Grenay. Les engagements pris à cette occasion — information régulière, site actualisé, concertation locale sur le tracé et le raccordement de Saint-Fons — n'ont pas été mis en œuvre.

Les garants de la CNDP rappellent que la concertation continue constitue une obligation légale et une condition de confiance pour l'avenir du projet. Ils recommandent :

- La reprise immédiate de l'information du public, notamment par une mise à jour du site du projet ;
- la mise en place d'un groupe permanent de suivi associant citoyens, associations et partenaires institutionnels ;
- la programmation sans nouveau report des concertations sur l'insertion du tracé et sur le raccordement de Saint-Fons ;
- et la coordination étroite entre le dispositif de l'EFL et la démarche du SERM lyonnais.

Le respect de ces engagements est essentiel pour restaurer la transparence du processus et préparer l'enquête publique prévue fin 2027 dans un climat apaisé et constructif.

Préambule

À la suite du débat public sur les aménagements du Nœud Ferroviaire Lyonnais (renommé depuis lors « Étoile ferroviaire lyonnaise ») à long terme, mené du 11 avril 2019 au 11 juillet 2019, SNCF Réseau a décidé de poursuivre son projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continue et la Commission nationale du débat public a chargé Jean-Claude Ruysschaert et Barbara Serrano de suivre cette nouvelle phase de concertation jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique. Après un premier rapport des garants, Jacques Finetti a ensuite nommé le 15 février 2024, en remplacement de Jean-Claude Ruysschaert.

Le présent document est le deuxième rapport intermédiaire des garants sur le projet, couvrant la période de décembre 2023 à octobre 2025, et fait suite au premier rapport intermédiaire publié le 15 décembre 2023. Il rend compte en toute neutralité et transparence des arguments échangés durant cette période et indique les préconisations des garants pour la suite de la concertation continue.

La dénomination du projet ayant changé depuis le débat public, nous parlerons désormais d'aménagements de l'Étoile ferroviaire lyonnaise à long terme.

Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

- 20 septembre 2018 : la CNDP est saisie par M. Jeantet, président de SNCF Réseau (suite au courrier de M^{me} Borne, ministre des Transports, en date du 8 juin 2018).
- 3 octobre 2018 : décision de la CNDP d'organiser un débat public et désignation de M. Ruysschaert comme président de la Commission particulière du débat public (CPDP).
- 11 avril 2019 au 11 juillet 2019 : débat public mené par le président et les membres de la CPDP désignés le 7 novembre 2018 (complétée le 3 avril 2019).
- 11 septembre 2019 : publication du compte-rendu de la CPDP et du bilan de M^{me} la Présidente de la CNDP.
- 11 décembre 2019 : publication de la décision de SNCF Réseau, porteur du projet.
- 4 décembre 2019 : désignation de M. Ruysschaert, et le 5 février 2020 de M^{me} Serrano comme garant.e.s de la concertation continue.
- Du 24 avril au 4 juin 2023 : concertation sur le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay.
- 4 octobre 2023 : publication du compte-rendu de la concertation sur les variantes de tracé de mise à 4 voies de la ligne Saint-Fons — Grenay par la maîtrise d'ouvrage.
- 15 décembre 2023 : remise du premier rapport intermédiaire des garants, publié le 17 janvier 2024.
- 15 février 2024 : désignation de M. Finetti, garant de la concertation continue, en remplacement de M. Ruysschaert.
- 23 septembre 2025 : publication de la lettre de mission des garants, par le Président de la CNDP.

La mission du.de la garant.e

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, le garant.e fait attention à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, le.a garant.e s'assure que :

- les recommandations des garant.e.s et les engagements du maître d'ouvrage issus de la concertation préalable/débat public soient bien prises en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fasse l'objet d'échanges.

Le garant.e reçoit une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet/plan ou programme.

Cette mission a été précisée par une lettre en date du 16 septembre 2025 jointe en annexe 1

Fiche d'identité du projet

Maître d'ouvrage

Si, formellement, la maîtrise d'ouvrage des aménagements à long terme de l'Etoile ferroviaire lyonnaise est assurée par SNCF Réseau (Direction Territoriale Auvergne Rhône-Alpes), la réalité est plus complexe puisque l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Métropole lyonnaise sont parties prenantes de la maîtrise d'ouvrage en raison de leur responsabilité propre, notamment en tant qu'autorités organisatrices des mobilités, mais aussi comme co-financeurs des études et des travaux d'infrastructures. L'adhésion préalable de ces acteurs conditionne toute décision du maître d'ouvrage. L'organisation de la maîtrise d'ouvrage trouve sa formalisation en un comité des grands partenaires (ou CGP) présidé par le ou la Préfet.e de région, s'appuyant sur les travaux préparatoires du comité des directeurs et du comité technique (associant les services des différents partenaires), comités présidés par un ingénieur général désigné par l'État. SYTRAL Mobilités est également associé à ces projets.

Depuis le premier rapport des garants, un nouvel acteur a émergé : le Service express régional métropolitain (SERM) lyonnais. Ce dernier s'inscrit dans le cadre d'un programme national lancé par l'État en 2023, visant à déployer des services express métropolitains dans les principales agglomérations françaises. À Lyon, la démarche est pilotée conjointement par la Métropole, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, l'État et SNCF Réseau. Il vise à renforcer l'offre ferroviaire dans les grandes métropoles, en s'appuyant sur les infrastructures existantes pour développer des dessertes fréquentes et cadencées, sur le modèle du RER en Île-de-France.

Contexte du projet

Ce projet s'inscrit dans un environnement où les questions de mobilités sont fortes et où certains projets font l'objet d'une forte attention. La décision de l'État en 2019 de ne pas doubler la capacité de l'autoroute Lyon — Saint-Étienne a relancé les attentes en matière de desserte ferroviaire. Concernant les grands projets ferroviaires, comme la ligne Lyon-Turin ou le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL), ceux-ci font l'objet de questionnements ou d'incertitudes quant à leur réalisation. Or, la réalisation de ces grands projets est étroitement liée à celui des aménagements de l'Etoile ferroviaire lyonnaise à long terme.

Le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) mérite une attention particulière dans la mesure où la réalisation de ce projet impacte particulièrement le débat sur l'Etoile ferroviaire lyonnaise (cf. Rapport intermédiaire des garants n°1 (15 décembre 2023), et plus bas : « Concertation sur la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay (24 avril — 4 juin 2023 »).

Le CFAL comprend deux tronçons :

- **CFAL Sud** : Un tracé (fuseau Plaine d'Heyrieux — Sibelin Nord) a été arrêté en 2009, mais aucune déclaration d'utilité publique (DUP) n'a encore été prononcée. Ce projet continue de faire débat, contesté par une partie des élus et des associations locales qui défendent une alternative parallèle à la LGV Paris — Lyon-Saint-Exupéry — Marseille.

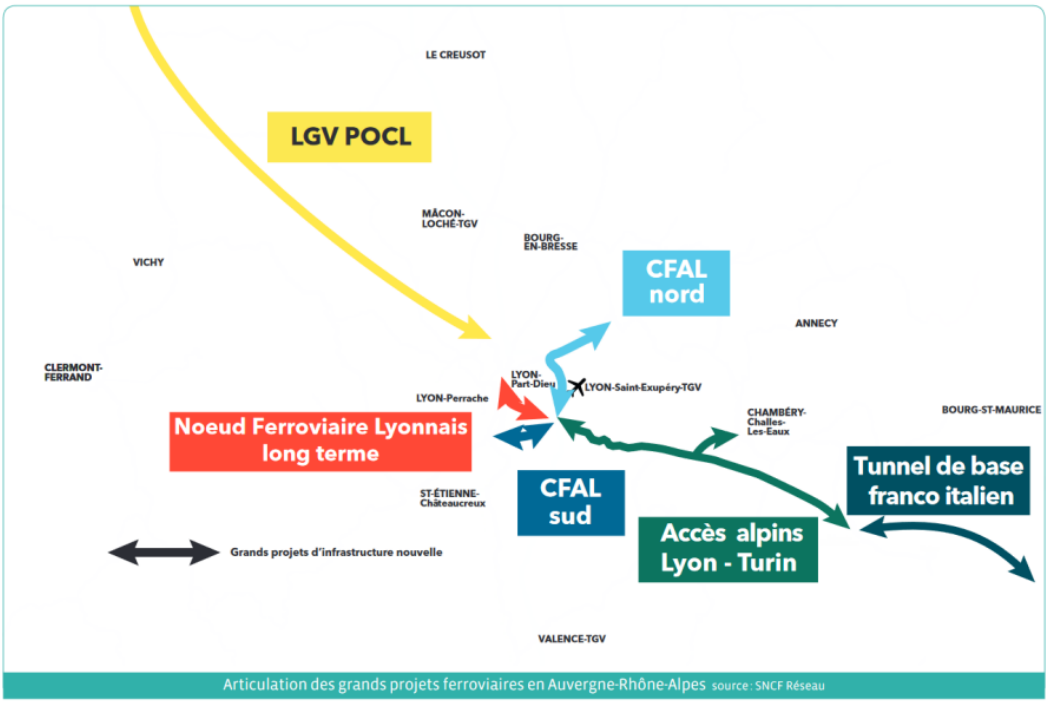
- **CFAL Nord** : Déclaré d'utilité publique en 2012, est désormais (2025) en phase d'études d'avant-projet au travers d'un financement de 33 millions d'euros engagé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Sa réalisation devrait intervenir après 2030, selon le rapport Duron (2021).

Localisation du projet

Le projet concerne l'ensemble de l'Etoile ferroviaire lyonnaise, qui comprend :

- Le nœud central de l'agglomération lyonnaise avec ses gares principales (Part-Dieu, Perrache, Jean-Macé).
- Les branches rayonnantes vers : Saint-Étienne, Grenoble, Chambéry, Genève/Annecy, Bourg-en-Bresse, Mâcon, Roanne et Vienne.

Pour une carte détaillée, se reporter aux documents graphiques du projet disponibles sur le site etoileferroviairelyonnaise.fr



source : DMO du débat public sur le Nœud ferroviaire lyonnais

Objectifs du projet selon le MO

Le projet d'aménagement à long terme de l'Étoile ferroviaire lyonnaise vise les objectifs suivants :

- Désaturation du nœud ferroviaire : lever le « verrou de capacité » limitant aujourd'hui le développement des circulations ferroviaires dans l'agglomération lyonnaise, actuellement proche de la saturation aux heures de pointe.
- Développement massif du report modal : favoriser le transfert de la route vers le fer, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, en réponse aux enjeux environnementaux et climatiques.
- Amélioration des services auprès des voyageurs : permettre le doublement des TER périurbains avec une desserte au quart d'heure en heure de pointe, améliorer la qualité, la régularité et l'amplitude horaire des services ferroviaires.
- Développement d'un service express métropolitain : contribuer à la création d'un « RER lyonnais » offrant des dessertes fréquentes et cadencées sur le modèle francilien.

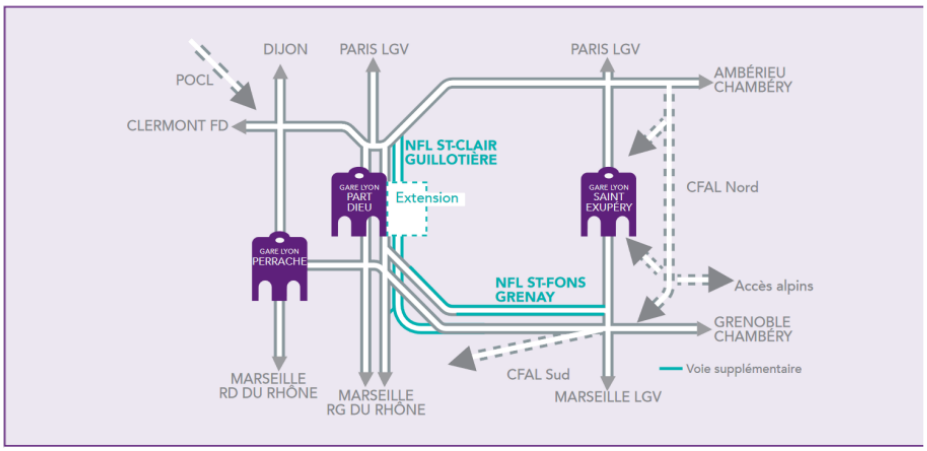
- Renforcement de l'intermodalité : améliorer les connexions entre modes de transport (train, tramway, métro, bus) avec une tarification intégrée et des correspondances optimisées.
- Réponse aux besoins régionaux : améliorer les liaisons entre Lyon et les principales villes de la région (Saint-Étienne, Grenoble, Chambéry, Annecy), tout en répondant aux besoins propres de chaque territoire.
- Développement de la capacité fret : augmenter les possibilités de circulation des trains de marchandises pour accompagner les objectifs de report modal de la route vers le fer.

Pour plus de détails, se référer au document de la maîtrise d'ouvrage du débat public sur la page dédiée au projet sur le site de la CNDP [Aménagement de l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise à Long Terme (anciennement Nœud Ferroviaire Lyonnais) | CNDP]

Caractéristiques principales du projet

Le projet initial soumis au débat public portait sur les aménagements à long terme du « nœud ferroviaire lyonnais », élaboré en lien avec d'autres grandes infrastructures comme le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL Nord et Sud), les accès alpins au tunnel Lyon-Turin ou le Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL). Le projet fait suite à de premiers aménagements déjà réalisés ou en cours de réalisation dans le cadre d'un plan de mobilisation 2016-2025, tels les aménagements de la gare de la Part-Dieu, la suppression de passages à niveau ou des aménagements de gare et le renforcement de l'alimentation électrique. Au-delà de la modernisation des systèmes de signalisation (commande centralisée du réseau et nouveau système de signalisation aux standards européens ERTMS), les aménagements projetés consistaient :

- d'une part, en la réalisation de deux voies supplémentaires entre Saint-Clair et La Guillotière (10 km) et l'augmentation du nombre de voies à quai en gare de la Part-Dieu. Une option en souterrain et une option en surface étaient étudiées et présentées ;
- d'autre part, en la mise à 4 voies de la section Saint-Fons — Grenay de la ligne Lyon — Grenoble, jusqu'au raccordement avec la ligne TGV Paris — Marseille.



source DMO du débat public sur le Nœud ferroviaire lyonnais

Coût et calendrier

Le coût de ces aménagements était estimé entre 2,8 et 4,3 milliards d'euros (valeur 2018) selon les options retenues (dont 820 millions pour la section Saint-Fons — Grenay). Selon le porteur de projet, un délai d'environ 8 ans est requis pour conduire les études préliminaires, d'avant-projet et préalables à l'enquête publique. Les études d'avant-projet détaillé et les travaux nécessitant un délai de l'ordre de 8 à 12 ans, la mise en service des aménagements à long terme interviendrait à l'horizon 2035-2040.

Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public et de la première concertation sur le tronçon Saint-Fons — Grenay[1]

Les suites du débat public de 2019

Les principales recommandations de la Commission particulière du débat public (CPDP) étaient les suivantes :

- Apporter une première réponse aux attentes du territoire : définir des actions prioritaires, bâtir un plan d'intervention à court et moyen termes, au-delà du plan de mobilisation déjà prévu.
- Approfondir les conditions de mise en œuvre des nouvelles modalités de signalisation (ERTMS) et la possibilité d'accueillir deux trains sur une même voie (2TMV), la banalisation des voies ou l'optimisation de la maintenance et la réduction du nombre de circulations techniques.
- Prioriser la mise à 4 voies du tronçon Saint-Fons — Grenay (tronçon jugé consensuel et prioritaire pas les participants) tout en veillant à ses conditions de mise en œuvre (nuisances, fret et matières dangereuses) et en portant une attention particulière aux enjeux environnementaux. Approfondir les études comparatives (multicritère) des deux options sur le tronçon de la traversée de Lyon.
- Étudier et justifier les alternatives possibles au projet, notamment au travers du phasage du projet. La CPDP a recommandé d'approfondir la comparaison (multicritère) entre les scénarios d'aménagement proposés :
    - l'option du projet initial ;
    - ses alternatives nées des scénarios de première phase de réalisation.
- Conforter le portage politique du projet : par la coordination étroite entre les acteurs de la mobilité du territoire et mettre en place d'une organisation assurant une gouvernance intégrée.
- Mettre en place un dispositif d'information et de concertation continue avec le public (usagers, habitants et acteurs du territoire) :
    - par la mise en place d'un outil interactif dédié au projet
    - et d'un comité de suivi du projet associant les différentes composantes de SNCF, les partenaires institutionnels, les associations les plus représentatives du territoire et un panel d'habitants ou d'usagers.

La Présidente de la CNDP a repris ces recommandations dans son bilan du 11 septembre 2019. Elle a notamment pris acte du fait que le débat public avait fait émerger un large consensus sur la nécessité de prioriser la mise à 4 voies du tronçon Saint-Fons – Grenay, tout en soulignant l'importance de porter une attention particulière aux enjeux environnementaux (eaux souterraines, captage, biodiversité, risques technologiques, etc.).

La décision du porteur de projet

À la suite du compte-rendu de la CPDP et du bilan de la Présidente de la CNDP, le maître d'ouvrage confirme dans une décision publiée au Journal officiel le 11 décembre 2019 l'opportunité du projet et publie sa décision de poursuivre le projet en le réorientant.

En effet, considérant notamment les besoins de court terme exprimés par le public — qualité, fréquence des services en direction des voyageurs —, la nécessité de moderniser le réseau existant et son exploitation pour faire circuler davantage de trains et améliorer l'intermodalité, le maître d'ouvrage a décidé de définir une stratégie de réalisation continue d'aménagements à court, moyen et long terme en permettant un développement progressif des services ferroviaires selon un projet cible. En ce sens, il a réorienté le projet pour :

[1] Pour plus de détails, lire le compte-rendu de la CPDP, le bilan de la Présidente de la CNDP (11/09/2019) et le rapport intermédiaire nº 1 des garants (15 décembre 2023).

- Construire une démarche de « services express métropolitains » prenant en compte les différents besoins (fret, voyageurs longue distance, transports du quotidien en urbain et périurbain lyonnais et sur les autres territoires de la région).
- Construire avec les acteurs concernés une trajectoire économiquement soutenable d'évolution des infrastructures depuis aujourd'hui jusqu'au long terme.

Le porteur de projet s'est ainsi engagé :

- à approfondir les études pour faire émerger les améliorations possibles à court ou moyen terme, en s'appuyant notamment sur une meilleure exploitation du nœud et les apports de nouvelles technologies (ERTMS *European Rail Traffic Management System*), système européen de gestion de trafic des trains, Deux trains sur une même voie [2TMV], etc.) ;
- à établir parallèlement un schéma de desserte ferroviaire des gares de l'agglomération lyonnaise incluant Saint-Exupery, connectées aux services de transport collectifs dans une logique d'intermodalité et construire avec les acteurs de la mobilité un plan d'investissement sur 20 ans soutenable et progressif.

Concernant les opérations à plus long terme, le porteur de projet s'est engagé :

- à poursuivre les études du projet à long terme en étudiant en priorité la mise à 4 voies de la section Saint-Fons — Grenay jugée un élément majeur pour décongestionner l'Étoile ferroviaire et améliorer les niveaux de services vers Grenoble-Chambery, ainsi que la ligne à grande vitesse Paris-Marseille ;
- à approfondir l'analyse comparative des options d'aménagement sur la section Saint Clair — La Guillotière ;
- à approfondir les études comparatives entre les options de phasage combinées des aménagements de l'Étoile ferroviaire lyonnaise à Long Terme et du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

Enfin, le porteur de projet s'est engagé sur la poursuite de la dynamique de concertation amorcée lors du débat public[2] :

- par la mise en œuvre d'une plateforme numérique d'information et de concertation continue sur le projet,
- par la mise en place d'une instance de suivi et de concertation.

Conformément à la loi, cette concertation continue doit être assurée par le maître d'ouvrage sous l'égide des garant.e.s désignés par la CNDP jusqu'aux enquêtes d'utilité publique portant sur ce projet. Barbara Serrano et Jean-Claude Ruysschaert ont été nommés à cet effet par la Commission nationale du débat public (cf. décisions du 04/12/2019 et du 05/02/2020).

Concertation étape 1 (2020-2023)

Suit un résumé succinct de la première étape de la concertation continue jusqu'à aujourd'hui (novembre 2025). Pour plus de détails, se rapporter au 1er rapport intermédiaire des garant.e.s, publié le 15 décembre 2023, disponible en ligne sur le site de la CNDP : https://www.debatpublic.fr/amenagement-de-letoile-ferroviaire-lyonnaise-long-terme-anciennement-noeud-ferroviaire-lyonnais.

Structuration de la gouvernance et retard initial (2019-2021)

La première période suivant le débat public a été marquée à la fois par un renouvellement des instances politiques locales (élections municipales et métropolitaines de 2020) et la crise sanitaire liée à la COVID-

[2] Les orientations de la maîtrise d'ouvrage trouvent leur déclinaison (ou sont précisées) tant dans la décision elle-même publiée au Journal officiel que dans les documents de communication du porteur de projet qui à la fois explicitent la décision et précisent les objectifs (cf. plaquette d'information « Penser le réseau de demain ».

19. Ces deux événements ont entraîné des délais dans la structuration de la gouvernance du projet et des limitations d'organisation de réunions en présentiel.

En conséquence, les garants ont observé alors un déficit d'information du public au cours de l'année 2020, qu'ils ont souligné dans un courrier du 28 décembre 2020, adressé à SNCF Réseau. Les garants ont alors rappelé l'urgence de mettre en place les modalités d'information et de concertation promises, notamment :

- la publication d'un dossier de presse explicitant la décision du maître d'ouvrage ;
- le lancement d'un site Internet dédié, complété par un volet interactif pour recueillir les questions et contributions du public ;
- l'organisation d'un comité de concertation, associant les principales associations et des représentants du public.

En réponse, SNCF Réseau a engagé une phase d'écoute en 2021, menée par le cabinet d'assistance à maitrise d'ouvrage, auprès d'élus et d'associations locales, révélant une forte attente de concertation sur des projets concrets, plutôt que sur des objectifs à long terme et ont proposé le 22 mars 2021, au cours d'une conférence de presse faisant suite au Comité des Grands Partenaires (CGP), des modalités de concertations ajustées en conséquence.

Principales actions (2021-2023)

Communication institutionnelle et études

Les principales actions pendant la période ont été les suivantes :

- Mise en ligne du site Internet etoileferroviairelyonnaise.fr (mars 2021), incluant une rubrique « préparer l'avenir » pour informer sur les études en cours.
- Deux conférences de presse :
  - 22 mars 2021 : présentation de l'avancée du projet et des modalités de concertation, en présence de partenaires institutionnels (État, Région, Métropole).
  - 2022—2023 : quelques points d'actualité relayés dans la presse locale.
- Engagement d'études :
  - Études d'exploitation et de trafic (2021-2023) pour définir une trajectoire de développement des services ferroviaires à l'horizon 2035.
  - Études comparatives entre les scénarios de phasage des projets et choix du scénario B (première section du CFAL Nord + mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay) lors du CGP du 22 juillet 2022.
  - Étude de la desserte de Saint-Étienne et un nouveau franchissement du Rhône, liée à l'abandon du doublement de l'autoroute A45.

Concertation sur la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay (24 avril — 4 juin 2023[3])

Déroulé de la concertation

Pour plus de détails, se référer au CR de SNCF Réseau disponible en ligne sur le site de l'Étoile ferroviaire lyonnaise ainsi qu'au premier rapport intermédiaire des garants (2023).

Cette première concertation a constitué la première étape concrète de la démarche de concertation continue de la maîtrise d'ouvrage. Elle avait pour objectif de présenter les deux variantes du tracé (Nord et Sud) pour la création de voies supplémentaires sur la section Saint-Fons — Grenay. La concertation

[3] Lire le premier rapport intermédiaire des garants, ainsi que le bilan de la maîtrise d'ouvrage sur la page du projet du site de la Commission nationale du débat public.

s'est tenue sur 5 communes directement concernées (Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu, Grenay) selon les modalités suivantes :

- Deux réunions publiques (ouverture à Vénissieux le 26 avril 2023 et clôture à Saint-Priest le 1er juin 2023).
- 5 ateliers, un par commune, sauf à Mions où il n'a pas pu se tenir, perturbé avant même le début de l'atelier par le départ de la quasi-totalité des participants, à l'invitation du président de l'association Fractures et suite aux réserves émises par M. le Maire de Mions.
- 10 permanences pour des échanges individuels.
- Une campagne d'information : presque 10 000 flyers distribués, 10 insertions dans la presse locale, campagnes géolocalisées sur les réseaux sociaux (Facebook, Instagram), kit d'information mis à disposition des mairies.

Le bilan des échanges peut se résumer de la manière suivante :

- Un consensus sur la nécessité de la mise à 4 voies, conformément aux conclusions du débat public de 2019.
- Des préoccupations nombreuses :
  - Impacts environnementaux : protection des captages d'eau (périmètre des 4 Chênes), artificialisation des sols, préservation des corridors écologiques.
  - Nuisances sonores : demande de mesures concrètes (murs antibruit, isolation phonique).
  - Trafic fret : crainte d'une augmentation des circulations de marchandises (notamment des matières dangereuses) et de ses conséquences pour les riverains.
  - Articulation avec le CFAL Sud : inquiétude quant à un possible abandon de ce projet au profit de la mise à 4 voies (cf. encadré ci-dessous).
- Des demandes spécifiques :
  - Étude d'une variante enterrée à Moins.
  - Transparence sur les prévisions de trafic (voyageurs et fret) et les mesures de compensation environnementale.

La question du CFAL Sud : un sujet central de la concertation

L'opposition à l'augmentation du trafic de fret sur la ligne Saint-Fons — Grenay s'est cristallisée autour de l'exigence d'une garantie sur la création du CFAL Sud. La crainte principale exprimée était que le projet de mise à 4 voies se substitue au CFAL Sud ou serve d'« échappatoire » pour absorber l'augmentation du trafic fret de transit qu'induirait la mise en service du CFAL Nord et de la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin. En l'absence de portage clair à court terme par l'État, et compte tenu du blocage des études d'insertion du tracé Sud depuis 2016, de nombreux riverains ont suspecté une « intention cachée » du maître d'ouvrage, allant jusqu'à qualifier le projet de « CFAL déguisé ».

Cette problématique a perturbé le déroulement même de la concertation — notamment lors de l'atelier de Mions où les échanges n'ont pu se tenir — et alimenté une perception de déconsidération de la part des habitants de l'Est lyonnais. Ces derniers, en effet, considèrent que l'Est lyonnais cumule risques et nuisances pour épargner le centre de la métropole. Cette perception s'observe sur tous les projets situés à l'Est, plutôt qu'à l'Ouest ou au centre lyonnais.

Les garants de la CNDP ont souligné dans leur premier rapport intermédiaire que pour le public « la décision de faire ou ne pas faire [le CFAL Sud] est un élément incontournable quant à l'acceptabilité d'autres projets comme celui de Saint-Fons — Grenay ».

Ci-dessous un tableau récapitulatif des engagements pris par la maîtrise d'ouvrage à la suite du débat public et de la concertation de 2023.

Engagements de SNCF Réseau à l'issue de la concertation

À la suite de cette étape de concertation, SNCF Réseau s'est engagée à :

- Finaliser le choix d'un tracé préférentiel d'ici au cours de l'année 2024, sur la base des études techniques engagées, incluant les volets bruit, cadre de vie, activités économiques et agricoles.
- Organiser une concertation spécifique sur le raccordement de Saint-Fons (en lien avec les projets de CFAL Nord et Sud).
- Poursuivre le dialogue avec les parties prenantes, en prévoyant des échanges locaux sur l'intégration du tracé dans les communes concernées et une information régulière du public, notamment via le site Internet du projet et des réunions publiques.
- Préparer le dossier de l'enquête publique (annoncée pour 2025), en vue d'une réalisation des travaux à l'horizon 2030 et d'une mise en service envisagée autour de 2035.

Les documents publiés à l'issue de la concertation mentionnent également que certaines thématiques restaient à approfondir, notamment :

- La coordination avec les autres projets ferroviaires de la région, dont le CFAL Sud.
- Des options techniques évoquées par le public, telle qu'une variante enterrée à Mions, non retenue à ce stade.

Tableau 1 — Tableau synthétique des engagements pris par le maître d'ouvrage à la suite du débat public (2019) et de la concertation sur le tronçon Saint-Fons — Grenay (2023)

Engagement du maître d'ouvrage	Présence dans la décision 2019/engagement ultérieur/Commentaire	Source
Étoile ferroviaire lyonnaise (projet global)		
Construire une trajectoire d'évolution des infrastructures économiquement soutenable (plan d'investissement progressif) pour répondre aux besoins de court, moyen et long terme.	Présent explicitement dans la décision MO de 2019.	Décision MO (2019)
Établir un schéma de desserte des gares de l'agglomération (incluant Lyon — Saint-Exupéry) en articulation avec l'intermodalité locale.	Présent explicitement dans la décision MO de 2019.	Décision MO (2019)
Approfondir les études d'exploitation et les leviers techniques (ERTMS, 2TMV, optimisation des circulations techniques).	Présent explicitement dans la décision MO de 2019.	Décision MO (2019)
Approfondir l'analyse comparative des options Saint-Clair — La Guillotière (surface *vs* souterrain) à horizon long terme.	Présent explicitement dans la décision MO de 2019.	Décision MO (2019)
Conduire l'analyse multicritère de phasage (scénario A « traversée » *vs* scénario B « CFAL Nord ») pour éclairer un scénario prioritaire.	Engagement issu des études postérieures à la décision de 2019.	1er rapport intermédiaire des garants (2023)
Poursuivre les études d'un nouveau franchissement du Rhône et de la desserte de Saint-Étienne.	Engagement issu des études postérieures à la décision de 2019.	1er rapport intermédiaire des garants (2023)

Poursuivre la concertation continue (plateforme d'information, instance de suivi) sous l'égide de la CNDP jusqu'aux enquêtes publiques.	Présent explicitement dans la décision MO de 2019	Décision MO (2019) ; 1er rapport intermédiaire des garants (2023)
Tronçon Saint-Fons — Grenay		
Poursuivre en priorité les études de mise à 4 voies Saint-Fons — Grenay (invariant des scénarios).	Présent explicitement dans la décision MO de 2019.	Décision MO (2019)
Poursuivre les études d'insertion (emprises, protections, rétablissements), organiser une nouvelle concertation, réaliser l'étude d'impact en vue de l'enquête publique.	Engagements issus de la concertation de 2023.	CR de la concertation — SNCF Réseau (octobre 2023)

Recommandations des garants après la concertation de 2023

À l'issue de la concertation sur la mise à quatre voies entre Saint-Fons et Grenay, les garants ont formulé, dans leur premier rapport intermédiaire, plusieurs recommandations visant à améliorer la transparence et la continuité de la concertation :

- Clarifier la position sur le CFAL Sud, en publiant des informations factuelles sur son tracé, son financement et son échéancier, afin de situer le projet de mise à quatre voies dans une vision d'ensemble.
- Élargir le périmètre de la concertation, en associant, au-delà des seules communes directement concernées, l'ensemble des acteurs métropolitains et régionaux intéressés par les impacts du projet.
- Mettre à disposition les principales études et données, notamment :
  - les résultats de l'analyse comparative des scénarios de phasage ;
  - les éléments prospectifs relatifs au trafic, en particulier pour le fret.
- Poursuivre et structurer la concertation sur le tronçon Saint-Fons — Grenay, en :
  - organisant, dans chaque commune concernée, des réunions ou ateliers-débats sur l'insertion du tracé retenu et les aménagements associés ;
  - tenant une concertation spécifique sur le raccordement de Saint-Fons.
- Créer un dispositif pérenne de suivi associant le public, sous la forme d'un comité de suivi et de concertation réunissant des représentants des partenaires institutionnels, des associations et des habitants ou usagers volontaires, chargé d'être régulièrement informé de l'avancement du projet et de débattre des études, des choix d'aménagement et des modalités de concertation.
- Améliorer l'information continue du public, par une actualisation régulière du site Internet dédié et l'organisation de rendez-vous publics permettant de présenter une vision d'ensemble du projet et de ses articulations avec les autres grands projets ferroviaires.

Ces recommandations constituent le cadre de référence à partir duquel le présent rapport examine, pour la période postérieure à 2023, la mise en œuvre effective des engagements annoncés et le suivi des préconisations des garants.

Actualités liées au projet et évolution(s)

Évolutions du contexte institutionnel depuis 2023

Depuis le premier rapport intermédiaire des garants, le contexte institutionnel du projet n'a pas connu de changement politique notable : les mêmes exécutifs demeurent en place à l'État, à la Région et à la Métropole. En revanche, un nouveau cadre institutionnel du projet a vu le jour avec la création du dispositif national des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM). À Lyon, ce nouveau cadre

d'action — porté conjointement par l'État, la Région, la Métropole et le SYTRAL Mobilités — inscrit le projet lyonnais dans une dynamique nationale de développement des réseaux express métropolitains, à l'image du modèle francilien.

Le SERM lyonnais s'inscrit dans le cadre d'un programme national lancé par l'État en 2023, visant à déployer des services express métropolitains dans les principales agglomérations françaises. À Lyon, la démarche est pilotée conjointement par la Métropole, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, l'État et SNCF Réseau, avec l'appui de la Société des Grands Projets[4] (SGP), *via* sa filiale SGP Développement, mobilisée pour accompagner la phase de préfiguration du SERM lyonnais aux côtés de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions.

Ce cadre nouveau, encore en phase de définition, implique une articulation étroite avec les aménagements à long terme de l'Étoile ferroviaire lyonnaise, afin de garantir la cohérence entre les objectifs de desserte métropolitaine et les projets d'infrastructure structurants.

Cette phase de préfiguration du SERM lyonnais, à laquelle contribue la SGP Développement aux côtés de SNCF Réseau, soulève des enjeux importants d'articulation avec les projets d'aménagement de l'Étoile ferroviaire lyonnaise, notamment en termes de compatibilité des calendriers, de phasage des opérations et de dimensionnement des capacités d'infrastructure.

Cette nouvelle configuration, mobilisant les élus et les administrations aux différents niveaux, nécessite une coordination étroite avec le projet EFL afin d'éviter la multiplication des instances et de garantir la cohérence d'ensemble des projets de mobilité.

Enfin, l'approche des échéances électorales municipales de 2026, associées à la réforme du scrutin pour Paris, Lyon et Marseille — et l'éventualité d'un changement de majorité à Lyon — font peser le risque d'une nouvelle complexification de la coordination entre partenaires et d'une nouvelle interruption des démarches de concertation.

Dialogue institutionnel post 2023

Après plus d'un an d'interruption suite à la concertation, le dialogue institutionnel a repris progressivement en 2024-2025. Le CGP s'est réuni le 11 mars 2024, puis le 8 juillet 2025 (16 mois d'écart). En parallèle, quatre comités de pilotages techniques (COPIL) se sont tenus : le 15 juillet 2024, le 6 janvier, le 15 mai et le 15 juillet 2025.

C'est lors du COPIL du 6 janvier 2025 qu'a été acté le principe d'organisation de comités de pilotages trimestriels et d'un comité plénier annuel. Le 6 janvier 2025 a donné lieu à la présentation d'un programme de dialogue institutionnel.

Le COPIL du 15 mai 2025 a été particulièrement déterminant puisqu'il a donné lieu à l'adoption d'une stratégie de concertation dans la perspective d'une enquête publique fin 2027.

Tableau 2 — Chronologie des principales réunions du CGP et du COPIL entre décembre 2023 et octobre 2025

Date	Instance	Contenu principal
11 mars 2024	CGP nº 1	Présentation de l'avancement du projet EFL et perspectives du plan de mobilisation 2015-2025
15 juillet 2024	COPIL nº 1	Point d'avancement technique sur les études et discussions sur la gouvernance du projet

[4] La Société des Grands Projets, créée initialement pour le Grand Paris Express et anciennement dénommée « Société du Grand Paris », voit son champ d'intervention étendu par la loi du 27 décembre 2023 relative aux Services express régionaux métropolitains (SERM). Dans le cas lyonnais, elle intervient *via* sa filiale SGP Développement comme acteur de préfiguration et d'ingénierie, aux côtés de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, pour l'élaboration concertée du dossier de demande de statut du SERM lyonnais. Son intervention ne relève pas de la maîtrise d'ouvrage des aménagements de l'Étoile ferroviaire lyonnaise, mais contribue à structurer le cadre méthodologique, financier et organisationnel du futur SERM.

6 janvier 2025	COPIL nº 2	Présentation de l'avant-projet sommaire finalisé. Validation du principe de COPIL trimestriels. Annonce d'une stratégie de concertation pour mars-avril 2025
15 mai 2025	COPIL nº 3	Présentation et validation de la stratégie de concertation. Confirmation de l'enquête publique pour T4 2027. Discussion sur des clarifications de la part de l'État concernant le CFAL Sud
8 juillet 2025	CGP nº 2	Point sur la finalisation de l'avant-projet sommaire
15 juillet 2025	COPIL nº 4	Présentation des premiers résultats des études préalables à l'enquête publique, préparation des premiers temps de concertation, présentation du planning de pilotage jusqu'à l'EUP.

Évolutions du projet depuis 2023

Suite à la concertation du printemps 2023, SNCF Réseau a poursuivi les études du tronçon Saint-Fons — Grenay dans le cadre de la préparation de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP).

Les conventions de financement nécessaires aux études et à la phase préparatoire de la DUP ont été signées à la fin de l'année 2024.

L'avant-projet sommaire (APS) a été finalisé début 2025, comme annoncé lors du Comité des Grands Partenaires (CGP) du 8 juillet 2025 et présenté au comité de pilotage (COPIL) du 6 janvier 2025.

Ces études ont permis de stabiliser un tracé préférentiel, servant désormais de base aux études environnementales et aux travaux d'insertion locale.

Le calendrier présenté lors du COPIL du 6 janvier 2025, confirmé lors de la réunion du 15 mai 2025, prévoit désormais la tenue de l'enquête publique au 4e trimestre 2027, soit un décalage de deux ans par rapport à l'échéance initialement envisagée de 2025. Ce glissement a été justifié par la charge de financement des études complémentaires et par la volonté de caler la procédure sur un calendrier politique compatible avec les échéances électorales.

Les garants ont été informés de la transmission à la DREAL des cahiers des charges relatifs aux études environnementales (milieux aquatiques, bruit, risques technologiques). Ces études, dont les résultats sont attendus pour 2026, viendront nourrir le dossier d'enquête publique et préciser les mesures d'évitement, de réduction et de compensation à mettre en œuvre.

Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?

Le suivi des engagements du porteur de projet

Depuis la concertation du printemps 2023, aucune nouvelle étape de participation n'a été organisée. Ni réunion publique, ni temps d'échange, ni communication d'ensemble n'ont permis d'informer le grand public sur l'avancement du projet ou sur la suite du processus. Les engagements pris par le maître d'ouvrage à l'issue de la concertation n'ont pas été mis en œuvre.

Les informations recueillies par les garants montrent que le travail s'est poursuivi sur le plan technique et institutionnel (finalisation de l'avant-projet sommaire, conventions de financement, préparation des études environnementales), mais sans démarche d'association du public ni actualisation du site Internet pour assurer au public une bonne information.

Les engagements formulés en 2023 peuvent être distingués en deux catégories : les engagements généraux relatifs à la concertation continue de l'aménagement à long terme de l'Étoile ferroviaire lyonnais et les engagements spécifiques au tronçon Saint-Fons — Grenay.

Concernant les engagements généraux relatifs à la concertation continue, il s'agissait de :

- Poursuivre la concertation sous l'égide de la CNDP jusqu'à l'enquête publique.

- Mettre à jour régulièrement le site Internet dédié.
- Publier les études et les données techniques au fur et à mesure de leur disponibilité.
- Créer un dispositif pérenne de suivi associant les acteurs, les associations et le public.

Concernant les engagements spécifiques au tronçon Saint-Fons — Grenay, il s'agissait de :

- Mener des échanges locaux sur l'insertion du tracé dans les communes concernées.
- D'organiser une concertation dédiée sur le raccordement de Saint-Fons.
- D'informer régulièrement sur le calendrier, les variantes étudiées et les mesures environnementales.

À la date de rédaction du présent rapport, aucune de ces actions n'a été engagée. Le dispositif de concertation continue, prévu dès la décision du maître d'ouvrage en 2019 puis confirmé après la concertation de 2023, n'a pas été activé.

Tableau 3 — Suivi des engagements et observations des garants (situation au 15 décembre 2023)

Engagement	État d'avancement	Observation des garants
EFL — long terme (global)		
Trajectoire soutenable et plan d'investissement progressif	Non documenté au-delà de 2023	Trajectoire rappelée, mais aucune mise en œuvre présentée au public ; convergence attendue entre partenaires
Schéma de desserte et intermodalité	Non documenté	Besoin d'une information publique avant conclusion
Études d'exploitation (ERTMS, 2TMV, etc.)	Études en cours, pas de livrables publics détaillés au 15/12/2023	Absence d'éléments publics
Analyse comparative surface/souterrain Saint-Clair — La Guillotière	Non engagée (mise à plus long terme)	Analyse reportée
Analyse multicritère de phasage (EFL/CFAL)	Étude réalisée, préférence pour scénario B (CFAL Nord)	Absence de restitution publique
Études franchissement du Rhône/desserte Saint-Étienne	Études à poursuivre, aucun document public joint	Nécessité d'information dès que des options seront stabilisées
Participation continue/plateforme/instance de suivi	Concertation sur le tronçon Saint-Fons — Grenay tenue (2023) Déficit d'information et de concertation 2020–2025 constaté, Site projet actif, bilan de la concertation de 2023 en ligne, peu de mise à jour depuis	Nécessité d'une information intelligible et à jour Nécessité de la création d'un groupe stratégique de concertation incluant associations et citoyens volontaires
Tronçon Saint-Fons — Grenay		
Poursuite des études de mise à 4 voies Saint-Fons — Grenay	Engagement réaffirmé, études de tracé menées, concertation 2023 réalisée.	Étape « variants » tenue, suites à documenter (insertion/protections).
Concertation 2023 (variants).	Réalisé (CR MO du 03/10/2023).	Dispositif utile, anticipation et restitution à améliorer.

Suites : insertion, protections, étude d'impact, enquête publique 2025, travaux 2030–2035.	Non documenté au-delà du CR de la concertation de 2023.	Aucune information publique sur la tenue des suites de concertation ni sur l'avancement de l'étude d'impact.

Avis des garants sur le déroulement de la concertation

Les garants sont conscients que certains retards dépassent le périmètre d'action de SNCF Réseau et traduisent des contraintes de financement des études préparatoires. Cependant, aucune information publique n'a été donnée sur les raisons de ces retards ni sur la confirmation du maintien du projet. Une communication explicative aurait permis de préserver la continuité du dialogue public.

Si la maîtrise d'ouvrage n'est pas en mesure de se prononcer sur le calendrier du CFAL Sud, les questions relatives au raccordement de Saint-Fons et à l'insertion locale du tracé relèvent directement de sa responsabilité. Or, ces sujets n'ont pas été portés au débat depuis la concertation de 2023.

Les garants constatent un décalage croissant entre l'avancement technique du projet et l'absence d'information du public. Cette situation affaiblit la logique même de la concertation continue voulue par la CNDP.

Les garants rappellent que, dès 2019, puis à nouveau à l'issue de la concertation de 2023, ils avaient recommandé la création d'un groupe de suivi associant des représentants d'associations, d'usagers et de citoyens. Ce groupe, plusieurs fois annoncé, devait permettre de partager les informations sur les études, de débattre des choix techniques et de préparer les conditions d'un dialogue éclairé avant l'enquête publique. Sa mise en place n'a, à ce jour, pas abouti.

Les garants considèrent désormais que la création effective de ce groupe avant la fin de l'année 2025 est indispensable pour rétablir un lien de confiance et garantir la transparence du processus. Il pourrait être institué sous l'égide de la CNDP et se réunir régulièrement jusqu'à la mise à l'enquête publique, en complément des instances techniques existantes.

Préconisations des garants

Reprise immédiate de l'information du public

SNCF Réseau doit rapidement publier une information claire sur :

- le tracé préférentiel retenu pour la mise à quatre voies entre Saint-Fons et Grenay et sa justification ; la manière dont les contributions de la concertation de 2023 ont été prises en compte ;
- l'état d'avancement des études d'insertion et d'impact ;
- le calendrier actualisé du projet global et du tronçon Saint-Fons — Grenay.

Le site Internet du projet doit être réactivé et régulièrement alimenté, avec possibilité pour le public de déposer des contributions et d'obtenir des réponses.

Programmation des prochaines concertations

Les garants attendent que la stratégie partenariale de concertation, annoncée pour mars-avril 2025, soit finalisée et rendue publique dans les délais, avec un calendrier détaillé des prochaines concertations. La concertation sur les modalités d'insertion du tracé retenu ne doit pas être reportée au-delà du second semestre 2025 et doit être programmée avant la période de réserve électorale. La concertation spécifique sur le raccordement de Saint-Fons doit également être organisée sans nouveau report.

Mise en place d’un dispositif de suivi permanent

Les garants ont réitéré leur demande d’un dispositif d’information continue pour éviter toute rupture de communication entre les phases formelles de concertation. Ce groupe devra être consulté sur les sujets à mettre en débat, travailler sur les modalités de concertation continue et suivre la mise en œuvre des engagements pris.

Les évolutions institutionnelles (émergence du SERM lyonnais, multiplication des instances de gouvernance, changements de majorité) rendent d’autant plus nécessaire un dispositif clairement identifié du point de vue du public, permettant à chacun de suivre l’avancement du projet d’ensemble sans se perdre dans la complexité institutionnelle.

Responsabilisation de l’ensemble des acteurs

Les garants sont conscients que la poursuite de la concertation continue dépend étroitement de l’avancement des études et des financements. La gouvernance multiacteurs (SNCF Réseau, Gares & Connexions, collectivités territoriales, État) constitue un défi d’organisation qui peut affecter les délais. Les échanges du COPIL du printemps 2025 ont révélé des contraintes liées aux reports successifs et à la nécessité d’optimiser le calendrier pour tenir l’objectif d’une enquête publique en 2027. Toutefois, l’absence d’information risque de contribuer à entretenir la défiance du public déjà exprimée lors de la concertation de 2023.

Articulation avec les autres projets ferroviaires

La stratégie de concertation de l’EFL doit être articulée avec la démarche de préfiguration du SERM lyonnais, afin de présenter une vision cohérente des projets de mobilité et d’éviter la multiplication des dispositifs consultatifs. SNCF Réseau a indiqué partager cet objectif de « concertation unique vue du public », intégrant la mise à quatre voies, les autres aménagements de l’EFL et les grands projets régionaux.

Gestion de la période de réserve électorale

Les garants rappellent que le principe de réserve électorale n’interdit pas la diffusion d’informations factuelles sur les projets d’infrastructure en cours, dès lors qu’elles ne revêtent pas un caractère promotionnel. La présentation du tracé finalisé, des études d’impact et des modalités d’insertion du projet relève de l’information technique et peut être conduite sans la présence d’élus, sans contrevenir aux obligations de neutralité. L’obligation de concertation continue issue du débat public de 2019 ne peut être suspendue pour ce motif ; la reprise des échanges avec le public ne doit pas être différée au-delà de l’automne 2025.

La suite de la concertation continue

Les prochaines étapes du projet et de la concertation

À ce jour seule la date de l’enquête publique a été fixée pour le 4e trimestre 2027. Nous restons dans l’attente d’un calendrier qui précise les prochaines étapes du projet et la concertation.

Conclusion

Les garants remercient l’ensemble des partenaires et acteurs rencontrés pour leur disponibilité et leur engagement.

Les garants souhaitent une réponse de SNCF Réseau précisant les mesures qu'il entend prendre pour respecter les préconisations du présent rapport, notamment le calendrier détaillé des prochaines étapes de concertation.

Liste des annexes

Annexe 1 : Lettre de mission des garants relative à la Concertation continue sur le projet d'aménagements de l'Étoile ferroviaire lyonnaise à long terme, du 16 septembre 2025

Le président

Paris, le 16 septembre 2025

Madame, Monsieur,

Lors des séances plénières du 5 février 2020 et du 15 février 2024, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désignés garant et garante du processus d'information et de participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet d'Etoile ferroviaire lyonnaise.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

1 - Rappel du cadre légal et des objectifs de la concertation continue :

Cadre légal de la concertation continue

La concertation continue relève de l'article L.121-14 du Code de l'environnement : après une concertation préalable ou un débat public décidé par la CNDP, si le responsable de projet décide de poursuivre son projet, « *la CNDP désigne un garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique* ».

En l'espèce, le débat public s'est tenu du 11 avril au 11 juillet 2019. Le compte-rendu de la CPDP et le bilan de la présidente de la CNDP ont été publiés le 11 septembre 2019. En décembre 2019, le responsable de projet a publié l'Avis relatif à la conclusion du débat public et à la décision du maître d'ouvrage du 11 décembre 2019 sur le projet des aménagements de long terme du nœud ferroviaire.

Objectifs de la concertation continue

Le champ de la concertation continue est particulièrement large (articles L.121-1, L.121-1-1, L.121-14 et R.121-11 du code de l'environnement). L'enjeu est de garantir le continuum de l'information et de la participation du public entre la fin du débat public et l'ouverture de l'enquête publique.

Ceci implique de vous appuyer sur le compte-rendu du débat public, mais également sur la décision de la CNDP du 5 février 2020. De même plusieurs recommandations ont été formulées dans le rapport intermédiaire n°1 de la concertation continue « Aménagements à long terme du nœud ferroviaire lyonnais Mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay », vis-à-vis du porteur de projet, afin de garantir le droit à l'information et à la participation du public.

Vous avez toute latitude dans la négociation avec le responsable du projet pour l'amener à respecter ses engagements, ainsi que pour introduire de nouvelles recommandations.

Enjeux de la concertation continue

L'enjeu majeur de la concertation continue est d'adapter le dispositif participatif à **la durée d'élaboration du projet**. Il faut notamment :

- clarifier pour les publics les grandes étapes et le calendrier d'élaboration du projet ;
- veiller à ce qu'ils soient associés et informés des décisions majeures ;
- s'assurer de la mise à disposition des publics des études, notamment les études environnementales et socio-économiques ;
- éviter que la concertation continue soit réservée aux parties prenantes en permettant l'information et la participation effective du public

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions. N'hésitez pas à vous appuyer dessus pour les faire connaître à vos interlocuteurs et à vos interlocutrices.

Annexe 2 : Liste des abréviations classées par ordre alphabétique

2TMV	Deux trains sur une même voie
APS	Avant-projet sommaire
CFAL	Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise
CFAL Nord	Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise – Nord
CFAL Sud	Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise – Sud
CGP	Comité des grands partenaires
CNDP	Commission nationale du débat public
COPIL	Comité de pilotage
CPDP	Commission particulière du débat public
DUP	Déclaration d'utilité publique
EFL	Étoile ferroviaire lyonnaise
ERTMS	*European Rail Traffic Management System* (système européen de gestion de trafic des trains)
EUP	Enquête publique (utilisé en référence à l'Enquête d'Utilité Publique)
LGV	Ligne à Grande Vitesse (utilisé notamment pour la ligne Paris — Lyon-Saint-Exupéry — Marseille)
MO	Maître d'ouvrage
POCL	Paris-Orléans-Clermont-Lyon (utilisé pour un projet d'infrastructure)
SERM	Service express régional métropolitain
SGP	Société des grands Projets
T4	Quatrième trimestre