

PROJET DE DELIBERATION DU CONSEIL

n° 2021-0778

Conseil du 13 décembre 2021

Commission pour avis : déplacements et voirie

Commission(s) consultée(s) pour information :

Commune(s) : Saint-Priest - Vénissieux

Objet : **Plateforme logistique multimodale Saint-Priest-Vénissieux - Travaux d'aménagement de performance - Attribution d'une subvention d'investissement à SNCF Réseau - Approbation de la convention de financement partenariale entre SNCF Réseau, la Région Auvergne Rhône-Alpes, l'État et la Métropole de Lyon - Individualisation complémentaire d'autorisation de programme**

Service : Délégation Urbanisme et mobilités - Direction Mobilités

Mesdames et messieurs,

Je vous propose d'accepter le projet de délibération qui suit :

Le présent rapport porte sur l'opération d'aménagement de la plate-forme de transport combiné de Vénissieux-Saint-Priest.

I - Contexte

Pour développer le report modal fret de la route vers le ferroviaire, SNCF Réseau réaménage la plateforme de transports combinés fer-maritime, située sur les Villes de Saint-Priest et Vénissieux. Ce projet est inscrit au contrat de plan État-Région (CPER) 2015-2020 et bénéficie d'une subvention de l'Agence exécutive européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement (CINEA) au titre du programme réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pluriannuel 2017-2023. La Métropole a participé au financement des études. Le bilan de l'enquête publique conduite en mars 2021 est favorable. Il est aujourd'hui demandé une contribution de la Métropole aux travaux à livrer en 2023.

La plateforme de Vénissieux-Saint-Priest est située à l'intersection des corridors Méditerranée et Mer du Nord - Méditerranée du RTE-T et au cœur de l'étoile ferroviaire lyonnaise (EFL) où converge la majeure partie des lignes ferroviaires irriguant la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Métropole.

Elle est ainsi un maillon essentiel de la chaîne logistique de la Métropole et de la Région et assure en particulier un rôle déterminant pour le transport de conteneurs ou de caisses mobiles en expansion. Elle permet aux acteurs économiques de bénéficier d'un acheminement des marchandises par voie ferrée au plus près de leur origine/destination, avec des pré et post acheminements routiers les plus réduits possibles. Elle permet également de maintenir l'attractivité économique du territoire et est pourvoyeuse d'emplois.

Des liaisons y sont assurées quotidiennement avec les principaux ports maritimes français dont Le Havre et Fos-Marseille. En outre, la plateforme reçoit le train de fret ferroviaire de la Chine vers l'Europe. Ce sont ainsi 14 trains par jour qui sont actuellement affrétés et réceptionnés sur le site, soit 400 à 450 conteneurs.

Deux entreprises (Naviland Cargo et Novatrans) opèrent aujourd'hui sur la plateforme pour du transport de marchandises lié à la grande distribution (Auchan, Conforama, But, etc.), à la chimie et pour de la logistique pure. La demande d'utilisation de la plateforme fret de la part des acteurs économiques métropolitains et régionaux ne cesse de croître, sans pour autant pouvoir être satisfaite en raison des limites posées par l'infrastructure ferroviaire et l'organisation actuelle de la plateforme. Naviland Cargo et Novatrans refusent actuellement des commandes par manque de place sur le site pour les réaliser.

II - Objectifs

Le projet de réaménagement de la plateforme de transport combiné de Vénissieux-Saint-Priest doit permettre :

- d'augmenter la capacité de traitement du terminal rail-route (2 à 3 trains supplémentaires chaque jour, soit une évolution de + 30 %) et améliorer sa performance industrielle : pour cela, SNCF Réseau prévoit, d'une part, l'allongement des voies existantes et la création de nouvelles (passage de 4 600 m à 6 400 m de voies exploitables), d'autre part, une exploitation avec des portiques de manutention,
- d'ouvrir la plateforme à de nouveaux opérateurs (jusqu'à 5 opérateurs possibles, contre 2 actuellement) en aménageant une 4^{ème} aire d'émission-réception des marchandises et créer ainsi de nouveaux emplois,
- d'améliorer la sécurité routière aux abords du site et réduire les nuisances sonores et visuelles pour le voisinage, en centralisant les entrées-sorties de poids lourds à l'écart des zones résidentielles (situées notamment chemin du Charbonnier, sur la Ville de Saint-Priest) et en réorganisant les flux de circulation.

Le projet participe ainsi des objectifs d'accroissement de la part modale du transport ferroviaire de marchandises au sein des échanges logistiques, de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au fret, d'un meilleur service offert aux entreprises métropolitaines et régionales et d'une meilleure insertion urbaine de l'infrastructure. Il participe également d'un renforcement de l'écosystème métropolitain en faveur d'une logistique urbaine vertueuse.

III - Plan de financement

Le coût total du programme d'opérations est estimé à 14 965 000 € HT aux conditions économiques de décembre 2016, soit 16 000 000 € HT courants. Le découpage par tranches fonctionnelles est le suivant :

- tranche ferme fonctionnelle : 10 628 000 € HT conditions économiques 2016, soit 14 000 000 € HT courants,
- tranche conditionnelle (aménagement d'une cour supplémentaire) : 3 542 000 € HT.

La présente convention porte sur le financement de la tranche ferme fonctionnelle à laquelle participe la Métropole sous la forme d'une subvention forfaitaire. L'intégration du financement de la tranche conditionnelle se fera par voie d'avenant à la présente convention, sans participation financière de la Métropole.

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les financements en tant que subventions d'investissement sont exonérés de TVA.

Le plan de financement proposé dans la convention de financement lié à ce rapport est le suivant :

Phase travaux Tranche ferme fonctionnelle	Clé de répartition (en %)	Besoin de financement (montant en € courants HT)
État	50	7 000 000
Région	36	5 000 000
Métropole	14	2 000 000
Totaux	100	14 000 000

Le présent rapport a pour objet la signature, par la Métropole, d'une convention de financement de la tranche ferme fonctionnelle des travaux à conduire sur 2022 et 2023 et la demande d'individualisation d'autorisation de programme correspondant à la subvention d'investissement à verser par la Métropole à SNCF Réseau, maître d'ouvrage des travaux ;

Vu ledit dossier ;

Ouï l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

DELIBERE

1° - Approuve :

a) - l'attribution d'une subvention d'investissement d'un montant de 2 000 000 € au profit de SNCF Réseau dans le cadre des travaux de réaménagement de la plateforme de transports combinés de Saint-Priest-Vénissieux,

b) - la convention de financement à passer entre la Métropole, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, l'État et SNCF Réseau définissant, notamment, les conditions d'utilisation de cette subvention.

2° - Autorise le Président de la Métropole à signer ladite convention et l'ensemble des actes nécessaires à son exécution et à prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

3° - Décide l'individualisation complémentaire d'autorisation de programme globale P08 - Transports urbains pour un montant de 2 000 000 € TTC en dépenses à la charge du budget principal, répartis selon l'échéancier prévisionnel suivant :

- 900 000 € en dépenses en 2022,
- 1 000 000 € en dépenses en 2023,
- 100 000 € en dépenses en 2024,

sur l'opération n° OP08O5448.

Le montant total de l'autorisation de programme individualisée est donc porté à 2 170 000 € en dépenses.

4° - Le montant à payer sera imputé sur les crédits à inscrire au budget principal - exercices 2022 et suivants - chapitre 204 pour un montant de 2 000 000 € TTC.

Lyon, le 24 novembre 2021.

Le Président,