

Débat public

NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

Du 11 avril au 11 juillet 2019

Compte-rendu intégral

Réunion publique

Jeudi 16 mai 2019 à Lyon

SALLE / ADRESSE : Théâtre public, Salle Victor Hugo – 33 rue Bossuet, 69006 Lyon

PARTICIPANTS : 125 personnes

DÉBUT > FIN : 19h00 à 21h53 (durée du REC : 2h42)

QUESTIONS-RÉPONSES : 21 questions, dont 2 sur Twitter et 1 sur Internet

En tribune :

CNDP

M.	Jean-Claude	RUYSSCHAERT	Président de la Commission particulière du débat public
Mme	Adeline	HEITZ	membre de la Commission particulière du débat public
Mme	Barbara	SERRANO	membre de la Commission particulière du débat public

Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

M.	Denis	CUVILLIER	Directeur projet NFL Long Terme - SNCF Réseau - Direction territoriale
M.	Didier	LLORENS	Concertant sur le Débat Public / Expert environnement - SNCF Réseau - Direction territoriale
M.	Gabriel	DUPLESSIS	SNCF Réseau
M.	Thomas	ALLARY	Directeur territorial Auvergne-Rhône-Alpes
M.	Maxime	CHATARD	Directeur territorial adjoint Auvergne-Rhône-Alpes
M.	Cyril	REBOULET	Directeur adjoint du Pôle Prospective et Émergence - SNCF Réseau - Direction territoriale

Intervenants :

Mme	Anne-Sophie	MAROT	SNCF TER
Mme	Sophie	THIERION DE MONCLIN	SNCF TER
M.	Thierry	GROSBOIS	Gares & Connexions
M.	Franck	LAFERTE	SNCF Voyages
Mme	Fouziya	BOUZERDA	Présidente du Sytral
M.	Gérard	COLLOMB	Maire de Lyon
M.	Michel	LE FAOU	Vice-Président de la Métropole de Lyon
Mme	Sophie	CRUZ	Conseillère régionale Auvergne-Rhône-Alpes
M.	Pascal	BLACHE	Maire du 6 ^{ème} arrondissement de Lyon

COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

Pascal BLACHE, Maire du 6^e arrondissement de Lyon

5 Bonsoir à toutes et à tous. En tant que maire de cet arrondissement, je viens juste vous accueillir dans cette salle Victor Hugo pour un sujet important, qui va sans doute dicter les 30 à 40 ans qui viennent, au-delà de la ville de Lyon, au-delà de la métropole de l'ensemble de la région lyonnaise. Les investissements sont lourds. C'est complexe. Dans tous les cas, il faut y penser maintenant. Sinon, on dira dans 20 ans qu'on ne l'a pas fait et que c'est trop tard.

Je vais laisser les spécialistes s'exprimer. Je vois qu'il y a beaucoup de gens importants qui sont là ce soir. Monsieur RUYSSCHAERT, c'est à vous. Merci. Bonne soirée.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

10 Merci à vous. Au nom de la CPDP qui organise ce débat, au nom de Barbara et d'Adeline, qui m'accompagnent ce soir, je vous souhaite la bienvenue. Cette réunion publique fait l'objet d'une captation vidéo et d'une retransmission en direct sur les réseaux sociaux. Pour respecter votre droit à l'image, ceux qui ne souhaitent pas être filmés, on vous demandera de vous positionner juste derrière
15 les caméras, ce qui évitera que vous soyez sur les images sans le vouloir. Cette soirée se situe dans le cadre d'un débat public. C'est l'occasion pour chacun d'entre vous d'exercer ce que l'on appelle le droit citoyen, le droit à l'information, le droit de participer à l'élaboration des décisions publiques. C'est un exercice démocratique. Le débat se situe très en amont d'un projet, quand rien n'est encore complètement décidé. On dit que les statistiques sur les projets soumis au débat public montrent qu'un tiers des projets est abandonné, qu'un tiers des projets est réalisé avec des modifications et
20 qu'un tiers des projets est mené dans l'intégralité du projet d'origine.

Le débat est là pour éclairer la décision publique. Il permet de recueillir vos expressions, vos préoccupations et vos questions. De quoi peut-on débattre autour d'un projet ? Tout d'abord, de son opportunité, de le faire ou ne pas le faire et de ses objectifs. Sont-ce les bons objectifs ? Y en a-t-il d'autres ? Et enfin, de ses caractéristiques. Enfin, est-ce comme cela qu'il faut le faire ? Y a-t-il des
25 alternatives ? Voilà ce dont nous allons parler ce soir. La CNDP, qui est une autorité indépendante, a été saisie d'un projet de réalisation et d'aménagement à long terme du Nœud Ferroviaire Lyonnais. À l'issue de cette saisine, il a été décidé de l'organisation de ce débat. Neuf membres de la CNDP ont été nommés, dont trois d'entre eux sont ici ce soir. Cette commission particulière, et je le répète pour bon nombre de vous qui a déjà assisté à des réunions de ce type, organise, anime et rend compte. C'est-à-dire qu'à l'issue de notre débat, le 11 juillet, après la réunion de clôture, nous disposerons
30 d'un délai de deux mois pour rendre un rapport, un bilan, un compte-rendu qui sera rendu public et transmis au maître d'ouvrage, qui disposera de trois mois pour prendre sa décision de poursuivre ou non, d'amender ou de poursuivre les études.

Nous venons d'horizons très différents. Nous sommes totalement indépendants et neutres. Nous ne sommes ni pour ni contre le projet. Nous allons simplement veiller à ce que le débat ait lieu suivant les principes de transparence, d'équivalence et d'argumentation. C'est-à-dire que chaque personne a droit à la parole. Un débat, ce n'est ni un concours d'éloquence ni une bataille rangée, mais bien
35 l'occasion d'exprimer et de confronter des arguments. Sont présents autour de moi, hormis les membres de la CPDP que je viens de nommer, Barbara SERRANO et Adeline HEITZ, la maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, avec Monsieur CUVILLIER, chef de projet, et Monsieur LLORENS. Ils sont accompagnés aujourd'hui pour le Siège de Gabriel DUPLESSIS, d'Anne-Sophie MAROT et Sophie THIERION DE MONCLIN, qui représentent SNCF TER. Gares & Connexions, en la présence de Thierry GROSBOIS. SNCF Voyages, Monsieur LAFERTE. Et enfin, Thomas ALLARY et Maxime CHATARD, qui sont respectivement Directeur territorial et Directeur territorial adjoint de
40 SNCF Réseau Auvergne-Rhône-Alpes.

Je vous les ai présentés, parce que vous serez peut-être amenés à leur poser un certain nombre de questions auxquelles ils seront amenés à répondre. Sur cette estrade, d'autres partenaires, acteurs de ce projet ou personnalités impliquées dans ce projet. Madame Fouziya BOUZERDA, Présidente du Sytral, que je ne présente plus, bien connue de cette assemblée. Monsieur le Maire de Lyon, Gérard COLLOMB. Monsieur LE FAOU, qui représente la Métropole ce soir. Madame Sophie CRUZ, qui représente le Conseil régional. Tous sont, soit autorités organisatrices, soit partenaires de ce
50

projet. Nous avons également dans la salle, Monsieur MURRU, qui représente l'État, et qui pourrait être sollicité le cas échéant lors de questions que vous auriez à poser.

55 Un dernier point avant de laisser le micro. Dans un premier temps, nous allons avoir une présentation synthétique du projet par SNCF Réseau, qui présente à la fois son projet, ses apports en niveau de services, puis nous donnerons la parole aux partenaires de ce projet, de façon à ce qu'ils puissent exprimer leur point de vue. À la suite de ces interventions, je vous donnerai la parole, pour une demi-heure environ, de façon à ce que vous puissiez, sur le champ du projet proprement dit, poser toutes les questions ou interventions que vous souhaitez. Dans une deuxième partie de cette réunion, vous
60 le savez, un certain nombre d'études complémentaires a été demandé, soit par les partenaires, soit par la ministre sur différents sujets. Nous avons souhaité, au sein de la Commission particulière, que ces études puissent être présentées lors d'un débat public, puisqu'elles alimentent et participent à l'élaboration de ce projet. C'est donc la deuxième partie de cette séance qui sera consacrée à la présentation de ce projet. Là encore, vous serez amenés à en discuter après réactions des différents
65 partenaires, s'ils le souhaitent. Je ne vais pas prolonger cette présentation, de façon à entrer le plus vite possible dans le débat et laisser la parole au chef de projet, Denis CUVILLIER.

Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale

70 Bonsoir à tous. Un petit mot en préalable sur la place de SNCF Réseau, le maître d'ouvrage de ce projet que nous représentons, dans l'organisation du système ferroviaire, qui a pas mal bougé ces dernières années. Pour comprendre l'organisation de SNCF Réseau, nous avons fait le parallèle avec ce qui se passe dans l'aérien. De même que dans l'aérien, il y a des gestionnaires d'aéroports qui ont des tours de contrôle, des pistes, des aérogares, nous avons, SNCF Réseau, en tant que gestionnaire du réseau, nos tours de contrôle, qui s'appellent la commande centralisée du réseau. Pour Lyon, c'est à Jean Macé. Nous avons nos aiguilleurs du rail, qui opèrent, comme les aiguilleurs du ciel dans les
75 tours de contrôle. Nous avons également des gares pour accueillir l'ensemble des passagers, et puis nous avons un patrimoine important de voies ferrées sur lesquelles notre objectif est de faire circuler le plus de trains possible.

Aujourd'hui, il n'y a pas que SNCF Mobilités qui circule sur le réseau, puisque le marché du fret est ouvert. Nous avons mentionné quelques entreprises qui opèrent en fret. Très rapidement, d'ici trois
80 ans, le marché voyageur sera ouvert, et nous préparons déjà cette ouverture. Ce réseau, nous l'entretiens et nous faisons un effort sans précédent pour remettre à niveau le réseau, notamment les lignes du quotidien, qui ont souffert d'un manque d'investissement pendant plusieurs dizaines d'années. Pour illustrer, quelques chiffres. Si en 2000, on mettait 1 milliard d'euros sur le réseau du quotidien, nous sommes censés passer cette année, en 2019, à près de 3 milliards d'euros, chiffre
85 que nous allons même dépasser en 2022. Sur la région Rhône-Alpes, ce sont 130 chantiers d'investissement et de maintenance en 2019, dont 43 grosses opérations de modernisation et de développement. Ce sont 750 millions d'investissements.

Didier LLORENS, Concertant sur le Débat Public / Expert environnement - SNCF Réseau - Direction territoriale

90 Pour entrer dans le vif du sujet, je vous propose une présentation en trois parties. La première est sur le contexte territorial, ensuite le contexte ferroviaire, et ensuite, nous reviendrons sur le projet des aménagements de long terme du nœud lyonnais.

95 Sur le contexte territorial, il peut être propice au développement du mode ferroviaire. Lyon est vraiment au cœur des déplacements, à la fois internationaux, car depuis Lyon, je peux rejoindre les principales capitales européennes, avec évidemment des lignes fortes vers Paris, Lille, Marseille ou Montpellier, et évidemment régionales. Sur les 1 200 trains qui circulent chaque jour sur le réseau lyonnais, plus de la moitié sont des trains du quotidien, des TER. Au niveau régional, ce qui marque la région, c'est vraiment cette organisation multipolaire, avec quatre agglomérations de plus de
100 400 000 habitants. Il y a évidemment Lyon, mais également Saint-Étienne, Grenoble, Clermont-Ferrand et de nombreuses autres agglomérations qui dépassent les 100 000 habitants. Il faut bien comprendre que 85 % de la population régionale habite dans une grande aire urbaine. Un phénomène important, ce sont les distances domicile-travail, qui sont de plus en plus longues. C'est-à-dire que les gens habitent de plus en plus loin de leur lieu de travail.

105 Quand on regarde les projections de l'INSEE à l'horizon 2040, on voit que la région devrait accueillir plus d'un million d'habitants. Sur l'aire métropolitaine lyonnaise, c'est plus de 500 000 habitants. Tout cela va conduire à une augmentation des besoins de déplacement. Les modèles de trafic qu'a réalisé SNCF Réseau montrent qu'à un horizon long terme, environ 2050, il y aura une augmentation de ces besoins de déplacement tous modes en périphérie de Lyon à hauteur de 20 %. Pour le fret ferroviaire, le ministère de l'Environnement prévoit une augmentation de plus de 50 % des besoins de transport de marchandises à l'horizon 2030. Tout cela, dans un contexte environnemental très sensible, notamment au niveau local. C'est effectivement la préservation de la qualité de l'air, et Lyon est bien placé pour le savoir. Ce sont un peu toutes les grandes agglomérations, les vallées alpines, la vallée du Rhône, la vallée du Giers. Et également au niveau global, qui est la lutte contre le réchauffement climatique, dont chacun peut observer aujourd'hui les premiers effets.

115 Aujourd'hui, pour un voyageur qui va parcourir 1 km, il va émettre plus de 200 g de CO₂ en voiture. Si c'est en covoiturage, s'il y a trois personnes dans la voiture, on va diviser ces émissions par trois pour atteindre environ 70 g. En ferroviaire, par kilomètre parcouru, c'est moins de 10 g de CO₂ qui sont émis. Nous voyons bien pour cela, que le ferroviaire peut être une réponse durable, une bonne solution, à ces besoins de déplacement. Vous allez me dire : qu'en est-il du Nœud Ferroviaire Lyonnais et du ferroviaire en général ? Justement, le contexte du nœud lyonnais, c'est que c'est un nœud particulièrement congestionné. Quand on regarde le réseau ferré autour de Lyon, ce sont 12 lignes qui convergent vers ce nœud lyonnais. C'est à la fois un atout formidable, mais effectivement une contrainte en termes d'exploitation. Ce nœud lyonnais accueille effectivement, comme je l'ai dit tout à l'heure, sur les 1 200 en circulation, plus de 50 % de TER. Une quinzaine de pour cent est une circulation fret avec deux lignes majeures, deux axes majeurs fret.

120 Le premier va passer par la Bresse, Ambérieu, et qui va traverser la gare de la Part-Dieu. La deuxième va passer par ce que l'on appelle la ligne historique, la ligne Paris — Lyon — Méditerranée, qui va traverser par Perrache. Ensuite, au sud de Lyon, de grandes possibilités. Ce fret peut emprunter soit la rive droite du Rhône, qui est dédiée effectivement au fret, ou la rive gauche, avec une répartition d'environ un tiers sur la rive droite et de deux tiers sur la rive gauche. Ensuite, le trafic grandes lignes. Dans le nœud lyonnais, c'est environ 18 % des circulations, qui vont aller dans les principales gares lyonnaises, la Part-Dieu, Perrache, et dans une moindre mesure, Saint-Exupéry. Pour arriver à 100 %, il manque un certain nombre de circulations techniques, environ 16 %. Ces circulations sont nécessaires, notamment pour la mise en place de trains à quai.

130 Au niveau du nœud lyonnais, on constate un certain nombre de points de blocage ou de points de congestion. Il y a évidemment les grandes gares, la Part-Dieu et Perrache. Il y a les avant-gares, Saint-Clair, Guillotière, et toute la ligne Saint-Fons — Grenay, avant la bifurcation de la ligne à grande vitesse. Dernier point que nous observons au niveau de ce nœud, c'est au niveau de Givors, avec la convergence entre la ligne de Saint-Étienne et les lignes de la vallée du Rhône. Ce nœud complexe est particulièrement congestionné. Il faut voir que le moindre incident a de fortes répercussions. Le nœud lyonnais agit vraiment comme une caisse de résonance et va amplifier tous les retards. Un train sur cinq (20 %) a plus de cinq minutes de retard. Un tiers du retard de l'ensemble du réseau ferré régional est dû au nœud lyonnais.

145 Si on regarde les circulations plus longue distance, les TGV, il y a une dégradation de 16 % de la ponctualité dans la traversée du nœud lyonnais. Les grandes distances, par exemple Paris — Marseille, 16 % de perte de temps ont lieu dans le nœud lyonnais. Ce qui marque également la désorganisation, c'est au niveau de la Part-Dieu. 25 % des trains sont reçus sur une voie différente de celle qui était programmée initialement. Cela montre bien la congestion permanente du réseau. La région Auvergne-Rhône-Alpes est aujourd'hui l'une des moins bonnes ponctualités de France. Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'il n'est plus possible aujourd'hui d'insérer des trains supplémentaires à l'heure de pointe. Par rapport à la régularité, on n'a pas attendu le long terme pour agir dès maintenant. Avec l'État, région, la métropole et les collectivités, nous avons mis en place un plan de mobilisation à court terme pour améliorer cette régularité. Ce plan de mobilisation, ce sont 500 millions d'euros investis sur 10 ans (2015-2025), avec comme objectif moins de retards, plus de confort et de sécurité, pour un retour à un système bien plus fiable.

155 Les travaux les plus emblématiques sont certainement les travaux qu'il y a actuellement en Gare de Lyon-Part-Dieu, avec la création d'une douzième voie à quai (voie L). On a également les nouveaux accès au quai côté sud (accès Pompidou), mais les travaux au niveau du nœud lyonnais pour

160 améliorer la régularité ne se concentrent pas uniquement dans les gares principales. On a également des travaux de suppression de passages à niveau en périphérie, par exemple comme à Saint-Pierre-de-Chandieu, avec la suppression du passage à niveau numéro 11, mais ces travaux vont jusqu'à Saint-André-le-Gaz, par exemple, au niveau de la bifurcation entre la ligne de Chambéry et de Grenoble, pour diminuer les conflits de circulation.

Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale

165 Nous arrivons maintenant au projet qui fait l'objet du débat public qui vient de s'engager, et pour lequel nous sommes ici ce soir. Le projet long terme pour répondre à la croissance des besoins de déplacement de demain, on a vu aujourd'hui qu'on va faire mieux de trains, mais pas plus de trains. Que se passe-t-il le jour où on veut mettre des trains en plus dans Lyon ? Nous portons dans ce débat un objectif de développement d'offres très élevé. Dans le dossier du débat, ce que l'on appelle
170 l'opportunité de notre projet, le niveau de service que nous proposons, c'est deux fois plus de périurbains pour répondre aux besoins de transport du quotidien. Deux fois plus de TGV, pour conforter le nœud lyonnais comme hub ferroviaire d'importance nationale et européenne, mais aussi, et notre Président y tient beaucoup, pouvoir répondre à une croissance du fret en mettant deux fois plus de capacité pour le fret à travers le nœud. Quand nous avons fait tourner nos modèles de
175 fréquentation, à partir de ces niveaux d'offres des croissances de population, nous arrivons à un doublement de la fréquentation des voyageurs à l'horizon 2050.

Pour illustrer cette croissance du quotidien, sur cette image, il y a aujourd'hui les gares qui bénéficient de quatre trains par heure, Ambérieu, Bourgoin-Jallieu, Vienne, Givors, etc. Il y a déjà aujourd'hui des gares qui bénéficient de quatre trains par heure. Dans les objectifs du long terme, nous généralisons les trains au quart d'heure pour toutes les gares qui apparaissent sur cette carte, avec non seulement un objectif quantitatif, mais aussi un objectif d'étalement. Les gares qui bénéficient aujourd'hui de quatre trains par heure, ce n'est pas forcément tous les quarts d'heure. On utilise, notamment pour certaines gares, des trains rapprochés les uns des autres. Dans les niveaux de service que nous avons pris sur le long terme, nous avons cherché le plus possible, et on n'y est pas mal arrivé, à
180 mettre un train vraiment tous les quarts d'heure dans chacune de ces gares.

Pour accueillir cette augmentation de service des trains, nous nous appuyons sur les deux gares lyonnaises, Perrache et la Part-Dieu. Nous nous appuyons sur Perrache pour la croissance du périurbain. 80 % de la croissance qui est proposée se fera sur la gare de Perrache. Nous nous appuyons sur la Part-Dieu pour la croissance des grandes distances, notamment les TGV. Les aménagements pour accueillir cette croissance, on en trouve là où Didier, tout à l'heure, nous a montré les points de congestion. Si je prends le trait horizontal, Saint-Fons — Grenay, cet itinéraire, nous le portons à quatre voies sur l'ensemble du tracé, une vingtaine de kilomètres environ. L'estimation est de l'ordre de 800 millions d'euros. Les travaux les plus conséquents sont dans la traversée Nord — Sud de Lyon et dans l'extension de la gare de la Part-Dieu. Nous proposons dans
190 le dossier une dizaine de kilomètres. Nous proposons deux options dans le dossier. Une option dite de surface, où les voies supplémentaires et l'extension de la gare se font au niveau des voies actuelles. Une option en souterrain, où tant la traversée de Lyon que la gare se font sous le niveau du sol.

Sur Perrache, qui accueillera 80 % d'augmentation du TER, les travaux sont plus limités, puisqu'il
200 reste des capacités d'accès autour de la gare de Perrache. On n'a pas besoin d'augmenter le nombre de voies. En revanche, il faut rajouter des quais pour 70 millions d'euros. Si on regarde les coûts globaux du projet, nous sommes évidemment dans des travaux lourds en site urbain. Les coûts sont à la mesure. Pour la partie Nord — Sud, la traversée de Lyon en surface, c'est 1 milliard et demi. En souterrain, c'est 3 milliards. L'option Saint-Fons — Grenay, 800 millions. Que sont les aménagements
205 complémentaires ? Le niveau de service du TER périurbain que nous proposons s'arrête à l'extrémité des lignes périurbaines de Lyon, Bourgoin, Montluel, Vienne, et pour accueillir ce terminus, il y a des aménagements à faire dans ces gares, pour un total de 500 millions. Le projet qui est porté à votre avis au niveau du débat à un coût qui se situe entre 2,8 milliards et 4,3 milliards.

210 En synthèse, nous vous avons montré que la région Auvergne-Rhône-Alpes est une région dynamique, avec de forts besoins de mobilité, que le nœud ferroviaire actuel est congestionné. Pour le court terme, il y a des travaux qui sont engagés pour améliorer la fiabilité. Pour le long terme, nous soumettons au débat public des propositions, tant en offre de service qu'en projet pour y répondre.

215 Vos contributions sont attendues dans le débat, parce que pour la fin d'année, comme l'a souligné le Président RUYSSCHAERT, nous aurons, en tant que maître d'ouvrage, des décisions à prendre pour la suite de ce projet. Si on fait un petit retour d'expérience, sur la quinzaine de débats publics que SNCF Réseau a animée, nous ne sommes jamais sortis du débat avec le projet que nous avons en entrée. Il y a toujours des aménagements et des améliorations. C'est vraiment la contribution du débat.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

220 Merci de cette présentation. Monsieur le Maire, en quoi ce projet répond-il à vos attentes ?

Gérard COLLOMB, Maire de Lyon

225 Je crois que SNCF Réseau a expliqué quelle était la problématique. La problématique, ce n'est évidemment pas un problème lyonnais. C'est un problème national, puisque nous avons vu que le nœud ferroviaire lyonnais, et les difficultés qu'il avait, la saturation, faisaient que pour tous les trains internationaux, nationaux, mais aussi TER à destination des autres villes de la région, prenaient du retard à partir du Nœud Ferroviaire Lyonnais. Ce problème, qui est parfois réduit de manière lapidaire au problème d'agrandissement de la gare la Part-Dieu, est en fait un problème évidemment bien plus vaste. Comme vous l'avez souligné, nous avons engagé ensemble un certain nombre de travaux que nous réalisons aujourd'hui à la gare de la Part-Dieu, de manière à pouvoir stabiliser les trains aujourd'hui, mais non pas à pouvoir les augmenter.

230 Or, le projet que vous nous présentez permet d'augmenter les trains de 40 % et permet de résoudre les problèmes de fret, les problèmes de transport de longue distance et les problèmes de desserte régionale. Vous avez indiqué que les TER, c'est 50 % des trains qui sont effectivement dans le Nœud Ferroviaire Lyonnais. Cela nous permet d'aller vers un RER à la lyonnaise en desservant un certain nombre de villes périphériques. Pour nous, ce projet est absolument urgent. Je rappelle que la métropole lyonnaise, au sens large, l'aire urbaine lyonnaise, c'est 3,2 millions d'habitants. Il faut pouvoir les desservir. Je rappelle que d'un point de vue économique, la région Auvergne-Rhône-Alpes est la deuxième région économique française. C'est effectivement la quatrième région européenne, et la métropole lyonnaise elle-même représente un pourcentage de PIB extrêmement élevé. Si nous ne faisons pas effectivement la désaturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais, un certain nombre d'entreprises qui sont dans la métropole de Lyon, à la fois dans les sciences du vivant, dans la vallée de la Chimie, et certaines viennent de faire un certain nombre d'investissements dans l'année qui vient de s'écouler, ne viendrait plus à Lyon, parce que les problèmes de mobilité pour les personnes, et en même temps pour les marchandises, ne seraient pas résolus.

245 Je crois évidemment qu'il faut agir, mais il faut essayer de ne pas reporter sans cesse la prise de décision. Je rappelle que c'est Monsieur BUSSEREAU qui avait lancé le problème de la saturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais. C'était le 15 avril 2009. Ensuite, Madame Marie-Line MEAUX qui avait tranché entre plusieurs scénarios et qui avait dit qu'il y avait finalement deux scénarios, un scénario de passage en souterrain de la gare de la Part-Dieu, et l'autre en aérien. L'aérien, c'est au-dessus du boulevard de Stalingrad. Je vois assez peu de Lyonnais choisir le scénario passant au-dessus du boulevard de Stalingrad, obligeant au passage de détruire un certain nombre d'immeubles. Il reste le scénario souterrain. Je rappelle qu'aujourd'hui, nous travaillons sur la Part-Dieu de manière large et que nous concevons tous les projets que nous avons avec la future gare souterraine. Je rappelle que pour SNCF Réseau, le premier problème que nous avons à résoudre n'était pas aussi simple, d'agrandissement de la gare, d'ajouter une voie supplémentaire, puisqu'il nous fallait racheter l'ensemble des immeubles et pouvoir construire un projet immobilier qui nous permettait de faire ce que nous faisons aujourd'hui.

260 Les sommes que vous indiquez sont évidemment des sommes qui peuvent faire peur. Lorsque vous parlez du scénario aérien, c'est 2,7 milliards d'euros. Le scénario souterrain, c'est 4,3 milliards d'euros. Je rappelle que nous dépensons au Sytral 1,1 milliard par mandat. Ce sont à peu près les coûts de ces scénarios. Nous allons porter à un niveau encore plus élevé les investissements du Sytral. Je signale quand même, pour donner quelques comparaisons, que le Grand Paris express, qui a quelques retards, c'est 38 milliards d'euros. Il faut effectivement comparer les chiffres. Je pense que l'aire urbaine de Lyon et la région Auvergne-Rhône-Alpes, qui sont les premières régions économiques de France, après l'Île-de-France, méritent aussi un certain nombre d'investissements. Il faut aller rapidement vers la réalisation de la désaturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

270 Merci, Monsieur le Maire. Plus de la moitié des fréquentations des lignes concerne les transports du
quotidien. C'est ce qui apparaît dans la présentation de SNCF Réseau, en particulier les trajets
domicile-travail, de la commune vers le centre ou du centre vers la commune centre. L'articulation
entre les lignes ferroviaires et les transports en commun est donc d'une importance toute particulière.
275 On parle toujours du dernier kilomètre sur ce point. Lors de réunions précédentes, les habitants et les
usagers ont fait part de préoccupations, au nombre desquelles, la desserte de leur territoire, en
particulier dans le Beaujolais, sur l'Est Lyonnais, sur le niveau de service, sur les rabattements vers
les gares, sur les interconnexions, les ruptures de charges entre le ferroviaire et le transport urbain,
mais aussi sur la tarification et la billettique. Même si certains sujets ne relèvent pas du Sytral,
comment le Sytral répond-il déjà à ces préoccupations ? Comment allez-vous faire face à cet afflux de
voyageurs nouveaux, puisque l'objectif de la SNCF et de doubler la fréquentation ? Madame la
Présidente.

280 **Fouziya BOUZERDA, Présidente du Sytral**

Déjà, sur la fréquentation, on regarde, quand on prend en compte les montées et les descentes sur
l'ensemble du réseau ferroviaire, on s'aperçoit que trois quarts des montées et des descentes se font
à la Part-Dieu. 14 % à Perrache. Je regarde avec attention la volonté de renforcer fortement Perrache.
Renforcer Perrache permet d'accompagner l'offre. On a aujourd'hui un développement très important,
285 un renouvellement de matériel. On a un investissement sans précédent depuis pas mal d'années qui
s'appelle Avenir Métro, où on renouvelle des rames de métro. Nous avons eu le bonheur d'accueillir
notre nouvelle rame, et nous n'en avons pas eu depuis trois décennies. C'est 430 millions d'euros
pour acheter de nouvelles rames de métro, puisqu'on prolonge le métro B jusqu'aux hôpitaux Lyon
Sud, et que l'on va intégralement l'automatiser. À terme, on aura une deuxième ligne automatique.
290 L'ensemble des lignes du réseau sera automatique.

Donc, on a des capacités supplémentaires, puisque les rames du métro B seront complètement
remplacées. Elles viendront renforcer la ligne A et permettre de renforcer les gares. C'est déjà ce que
nous faisons aujourd'hui au quotidien. Nos gares, et en tout cas, nos gares principales desservies en
matière ferroviaire sont connectées à l'ensemble de nos hubs, en tout cas, de transport en commun.
295 On parle de la Part-Dieu. On parle de la gare Perrache, mais pas seulement. Nous sommes
également sur Jean Macé. Nous sommes aussi sur la gare de Vénissieux, sur la gare de Vaise. On
voit bien que toutes nos gares sont déjà des hubs d'acheminement de transport et également de
connexion avec le reste du réseau ferroviaire. Donc, c'est déjà le cas, on a un territoire où on a
beaucoup de personnes qui viennent travailler quotidiennement. C'est 400 000 emplois simplement
300 sur Lyon - Villeurbanne. On voit bien l'importance de cette connexion, et de pouvoir permettre à ceux
qui viennent sur le territoire, on parle de respirabilité de nos sociétés, d'avoir le choix de déposer la
voiture et d'avoir une garantie de temps de trajet. C'est ce que nous permettons de faire avec ces
connexions-là, et avec l'enjeu de renforcer.

Depuis 2017, ce sont déjà 5 millions de renforts d'offres, plus de cadences de métro, plus de
305 cadences de tramway, beaucoup plus de lignes, des amplitudes plus courtes, et à 2020, ce seront
9 millions simplement de renforts d'offres. Monsieur le Maire de Lyon a précisé également le fort
investissement et la forte mobilisation du Sytral, la forte mobilisation de moyens. Ce sont des
politiques fortes décidées par les élus du Sytral, notamment sur le périmètre TCL, parce que les
mobilités sont vraiment un enjeu. Nous étions à un peu plus d'un milliard sur ce mandat. Faire du
310 métro, poursuivre le métro B. L'automatiser intégralement. Renouveler également les rames de
tramway, parce que c'est un vrai enjeu de plus de capacité. Nous passons de rames de 32 m à 43 m.
Dès la fin de cette année, nous allons inaugurer le tramway T6. Quand vous parlez de connexion avec
les gares, on est connecté avec l'ensemble de nos pôles, avec déjà des concertations sur l'avenir. T6
va permettre d'assurer un très fort rabattement. Ce sera pour nous la première ligne en rocade de
315 tramway. L'enjeu est fondamental. Il y a bien évidemment des axes très structurants de lignes fortes,
à l'image de C3 et du site propre, ainsi que tous les autres projets qui sont déjà là.

Nous avons un beau débat public. Monsieur RUYSSCHAERT a également été désigné garant dans
une très belle concertation que nous avons clôturée récemment sur une nouvelle ligne de métro E à
l'Alaï - Bellecour ou à l'Alaï - Hôtel de Ville. Je vous rejoins parfaitement quand vous dites que le
320 débat permet d'aboutir à une modification du projet, puisque d'ores et déjà, des études

complémentaires seront vraisemblablement proposées aux élus du Sytral pour pouvoir envisager de poursuivre cette ligne sur Part-Dieu, avec également une poursuite sur l'Ouest, parce que c'est aussi cela la concertation. Cela permet de faire adhérer et de créer avec les habitants. Cela permet effectivement de comprendre les enjeux et d'apporter sa pierre à la construction du quotidien. Nous sommes aujourd'hui en concertation pour le tramway T6 Nord. Nous nous projetons déjà sur la poursuite de cette ligne, qui sera la première ligne de tramway à être bouclée. C'est un vrai enjeu.

Quand on développe tous ces modes et ces renforts d'offres, on pense beaucoup à l'intermodalité, l'interconnexion. Bien sûr, dans les gares, avec les métros et les tramways, des lignes très structurantes, nous avons des lignes dédiées également pour les connexions des gares et qui permettent d'assurer ce service-là, avec une volonté de refondre tout l'enjeu en matière de transport dynamique et d'accompagner encore plus l'investissement. Ce sont des enjeux importants. Nous avons également initié un travail avec la Région sur un certain nombre de sujets. Pour pouvoir travailler avec les territoires en amont, pour permettre également encore plus loin de conventionner et de parvenir à avoir des lignes qui permettent de désengorger des corridors saturés, à l'image du Val de Saône, c'est ce que nous avons fait mardi avec la région sur le Trévoux — Part-Dieu. L'enjeu et l'attente forte, c'est que ce soit connecté à Part-Dieu, parce que c'est là que nous avons un nombre d'emplois très important, une connexion aussi forte. L'enjeu, c'est de pouvoir travailler avec l'ensemble des territoires et d'apporter de vraies solutions, et de travailler vraiment plus en amont, pour permettre de désengorger et d'apporter de vraies solutions de rabattement.

Cela se construit au quotidien au sein du Sytral dans le périmètre du département, mais cela se construit également avec nos partenaires. La Région est membre du Sytral. À ce titre-là, on investit aussi une réflexion et un axe de travail sur une tarification combinée avec la volonté d'aller plus loin et de regarder un éventuel tarif unique sur l'ensemble du périmètre du réseau. Je précise qu'il y a 35 gares sur la métropole. Pour nous, c'est un enjeu extraordinaire de développement des territoires. Quand on parle de la vallée de la Chimie, il y a neuf gares. Si on regarde la desserte qu'elle mérite, pour nous, accueillir des entreprises comme Solvay et des entreprises en connexion avec Gerland, avec Techsud, c'est également un axe de développement très fort du transport en commun, et notamment sur les grands axes du PDU (Plan de Déplacements Urbains), où nous avons un axe qui part de Vaulx-en-Velin et qui connecte Saint-Fons jusqu'à Gerland. D'ores et déjà, nous avons ces axes structurants, une ligne qui est déjà dédiée et qui sera renforcée très prochainement et qui permettra d'amener de la cadence. Pour nous, c'est vraiment un enjeu d'avoir des gares, qui ont le mérite d'exister, mais dont on espère fortement qu'elles puissent assurer leur œuvre, parce qu'il n'y a aujourd'hui rien de plus performant. Sur le Sathonnay – Trévoux, on travaille à avoir une desserte en espérant arriver à une heure, alors que l'on était à 15 minutes quand elle roulait il y a bien longtemps encore.

Je ne veux pas être plus longue. On sait, en tout cas, accueillir et assurer le rabattement d'offres au regard des enjeux de développement d'un réseau qui a sa propre croissance, et elle est très forte sur le réseau du Sytral. Nous sommes à plus de 5 % de progression par an. Même pas peur pour accueillir le doublement des TER et le doublement des TGV.

360 Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Merci, Madame la Présidente. Je me tourne vers la Région, avant de revenir sur la métropole. Dans les questions qui ont été évoquées, il y en a certaines qui concernent les niveaux de service qui relève totalement de l'autorité de la mobilité, notamment sur les TER. Pouvez-vous donner la position de la Région en la matière, au vu de ce projet ?

365 Sophie CRUZ, Conseillère régionale Auvergne-Rhône-Alpes

Tout à fait. Bonsoir à tous. Tout d'abord, quelques remarques liminaires. La promotion de la région a déjà été assurée, mais il est important de redire que la région Auvergne-Rhône-Alpes, c'est 8 millions d'habitants qui vont être portés à 9 millions à l'horizon 2040 et 9,5 millions à l'horizon 2050, et 70 000 km². Comme cela a été souligné précédemment, la mobilité est au cœur du dynamisme de cette région. Lorsque l'on parle de mobilité et d'aménagement du territoire, nous sommes bien évidemment au cœur de nos compétences. C'est la raison pour laquelle la région a souhaité participer à ce débat, être partie active à ce débat. Nous avons voulu que ce débat s'oriente vers trois dimensions essentielles.

375 La première, c'est le périmètre de réflexion. Je crois que nous sommes tous d'accord pour dire que la
problématique du Nœud Ferroviaire Lyonnais n'est pas simplement une problématique lyonnaise,
mais une problématique régionale, qui dépasse largement le cadre de Lyon, de la métropole
380 lyonnaise. Nous souhaitons porter ce périmètre de réflexion à l'ensemble des grands projets portés
par la région Auvergne-Rhône-Alpes. C'est le Lyon — Turin. C'est également la ligne Paris — Orléans
— Clermont-Ferrand — Lyon par la suite. Nous souhaitons également développer des liaisons TER
avec les grandes villes de la région, Grenoble et Clermont-Ferrand, et également l'ensemble des
dessertes de l'aire métropolitaine, et cela a été souligné, avec des dessertes qui ressembleraient à
celle d'un RER type parisien, avec une amélioration de la fréquence portant des fréquences au quart
d'heure. Vous l'avez souligné, Monsieur, tout à l'heure.

385 Cet objectif amène une nécessaire coordination et une articulation avec l'ensemble des autres modes
de transport, et Madame la Présidente du Sytral vient de le souligner. On ne peut pas penser les
déplacements ferroviaires sans penser aux autres types de transport. Il faut donc avoir une pensée
globale d'articuler le réseau ferroviaire avec ces autres modes de transport, sans les opposer, mais en
pensant la complémentarité. C'est pour cela que ce débat doit aussi ne pas être coupé des autres
390 projets métropolitains. Vous évoquiez tout à l'heure, Madame la Présidente, les projets relatifs à l'Est
lyonnais. Il y a aujourd'hui un projet d'actualité, qui est le projet de ligne de métro E, qui serait
raccordé notamment à l'Étoile d'Alaï, qui est elle-même reliée au tram-train Brignais — Saint-Paul.
Cette gare de Brignais accueille l'ensemble des habitants de tout l'Ouest lyonnais. J'ai remarqué tout
à l'heure, lorsque je voyais vos cartes, que l'Ouest lyonnais était totalement absent. Il faut dire que je
395 pêche pour ma paroisse, parce que c'est le territoire sur lequel je suis élue. Il est vrai que nous ne
pouvons pas détacher cette problématique de projets métropolitains, comme celui du métro, avec les
problématiques de déplacement dans l'Ouest lyonnais.

On peut rattacher ce grand Ouest lyonnais à la métropole stéphanoise également. Un prolongement
de ce tram-train, par exemple, pourrait aller jusqu'à Givors. Les lignes existent. Il suffirait de les
réhabiliter. Cela permettrait de désengorger l'A450 et de permettre d'accueillir toute la population de
400 l'Ouest lyonnais. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons une pensée globale, et ne pas penser
simplement lyonnais, mais également sur l'ensemble du périmètre de la métropole lyonnaise et au-
delà.

Le troisième point sur lequel je voudrais insister, c'est le calendrier de l'action. Nous sommes sur un
projet qui nous porte effectivement jusqu'à 2040. C'est très loin. Les problématiques que rencontrent
405 les Lyonnais sont quotidiennes. Elles sont immédiates. La région a souhaité s'engager
immédiatement sur des projets, mais comme l'a signalé Madame BOUZERDA à l'instant, c'est pour
cela que la région est à vos côtés pour financer les travaux en cours à la Part-Dieu, notamment sur le
développement de la voie L. Ce sont 133 millions d'euros sur les 500 millions que vous avez évoqués
tout à l'heure. C'est également le renforcement de la capacité des trains TER, et notamment
410 l'investissement dans de nouveaux équipements. Nous avons développé une première phase, avec
un investissement de 315 millions d'euros. C'est également le développement de solutions de mobilité
durables, et vous venez de l'évoquer également, Madame la Présidente, avec le développement des
bus à haut niveau de service, comme celui qui est mis en place entre Trévoux et Lyon.

Enfin, nous travaillons à l'exploration de solutions nouvelles. Dans ces solutions nouvelles, il y a bien
415 évidemment la gare TGV de Saint-Exupéry. Je crois que nous l'évoquerons plus tard. La région est
favorable au développement de cette gare de Saint-Exupéry, qui s'inscrirait dans l'aménagement du
territoire qui dépasse largement l'aire métropolitaine et qui s'inscrit dans une région européenne. Et
puis, bien évidemment, une plus forte utilisation d'autres gares que la Part-Dieu et Perrache. C'est ce
que je viens d'expliquer, par exemple avec l'Est lyonnais, où c'est la gare Saint-Paul qui permet
420 d'accueillir ce trafic. Il y a également l'utilisation de techniques modernes dans la gestion des trains
pour augmenter le nombre de circulations.

Comme vous le voyez, la région est vraiment partie prenante de ce projet, au cœur du dynamisme et
avec une vraie volonté d'investir et de voir ce projet aboutir. Il ne suffit pas de le penser à long terme,
mais il faut penser également à la recherche de solution à court terme.

425 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci, Madame. Nous allons passer aux questions du public, sauf si Monsieur LE FAOU veut rajouter
quelques points. Je vais garder une bonne partie des questions pour lui dans la deuxième partie.

Michel LE FAOU, Vice-Président de la métropole de Lyon

430 Je voudrais rajouter quelques éléments sur la position de la Métropole qui rejoint bien évidemment
celle qui est exprimée précédemment, notamment par Monsieur le Maire de Lyon. Premièrement, on
peut constater un gros retard pris sur les infrastructures au niveau de la région lyonnaise en matière
ferroviaire. Il faut aujourd'hui que nous nous remettions un niveau en la matière, et ceci pour plusieurs
435 raisons. D'une part, pour faire en sorte que les flux ne s'éloignent pas de Lyon. Aujourd'hui, quand on
examine la situation à l'échelle européenne, on le voit au regard d'un certain nombre d'infrastructures
ferroviaires qui ont été réalisées sur le territoire européen. Je pense notamment aux liaisons qui ont
pu être réalisées entre l'Allemagne et l'Italie au travers de tunnels réalisés en Suisse. Nous avons
aujourd'hui une réorganisation des flux à l'échelle européenne. Si on n'y prend pas garde, demain,
Lyon, et la France plus largement, seront éloignés de ces flux et perdront une marche sur le podium
440 en matière de présence en termes d'infrastructures ferroviaires. Il est donc essentiel que ce Nœud
Ferroviaire Lyonnais soit désaturé. Il en va bien évidemment du développement de l'agglomération
lyonnaise, mais plus largement, de la position de la France en Europe sur le plan ferroviaire.

Lyon est au cœur d'un système avec une étoile ferroviaire à 12 branches qui nous relie au corridor
sud-européen qui part de Lisbonne et qui va en direction de l'Ukraine. Il est essentiel que ce Nœud
445 Ferroviaire Lyonnais soit désaturé et qu'un certain nombre de grands projets qui doivent venir en
accompagnement et soit aussi réalisé. Je pense notamment au Lyon — Turin, ou au contournement
ferroviaire de l'agglomération lyonnaise pour le trafic de fret. C'est un premier point.

Le second point aujourd'hui, au regard des modèles de mobilité qui existent, et notamment pour faire
vivre un territoire comme le nôtre, et on l'a expliqué tout à l'heure, et au regard de la croissance
450 démographique que nous allons connaître dans les années qui viennent, nous aurons besoin d'un
modèle qui repose en grande partie sur le ferré, qui vient en complément des transports en commun
urbains sur un certain nombre de métropoles à l'échelle de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Enfin, nous ne souhaitons pas non plus que la métropole de Lyon soit une métropole citadelle. C'est-
à-dire une métropole au sein de laquelle on trouve un certain nombre de fonctions, et qu'elle soit
455 réservée à un certain nombre de nos concitoyens et qu'on ait ensuite une difficulté à venir sur ce
territoire. La métropole fonctionne bien évidemment en étroite articulation, au travers de son système
ferroviaire, avec l'ensemble des villes de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Il est essentiel que ce
Nœud Ferroviaire Lyonnais soit désaturé. C'est un des enjeux en la matière. La métropole a une
position forte sur ces sujets. Il faut d'abord mettre en œuvre les travaux nécessaires pour désaturer ce
460 Nœud Ferroviaire Lyonnais. Deuxièmement, au regard des enjeux urbains et de l'insertion de ce
projet, et notamment dans sa traversée de la ville de Lyon, il y a un certain nombre de solutions qui à
nos yeux ne seront pas acceptable.

Nous pousserons, y compris avec l'expression des collectivités qui seront unanimes en la matière,
une solution pour passer en souterrain. Comme l'a rappelé Monsieur le Maire de Lyon tout à l'heure,
465 depuis un certain nombre d'années, nous avons anticipé ces questions, et notamment au regard de
l'implantation d'un certain nombre d'immeubles sur la Part-Dieu, pour faire en sorte de ne pas grever
l'avenir. Il est donc essentiel aujourd'hui, à nos yeux, que nous progressions sur ce sujet. Nous
parlons aujourd'hui d'une infrastructure qui pourrait se réaliser à 2040-2050. Je pense que c'est un
peu trop loin. Il faudrait que la SNCF se saisisse vraiment de ce sujet et que l'on avance plus
470 rapidement sur ces questions. Au regard des investissements que nous faisons sur le territoire, et
Madame la Présidente du Sytral l'a rappelé, en matière de transport en commun urbain, il faut, pour
que ce Lyonnais fonctionne et s'articule correctement, que nous puissions développer ce
renforcement du Nœud Ferroviaire Lyonnais. Il en va aussi de la desserte d'un certain nombre de
villes qui sont directement en proximité de Lyon, et qui n'ont pas aujourd'hui de niveau de desserte en
475 termes de fréquence pour pouvoir assurer leur développement et permettre un report modal en
direction du ferroviaire, puis des transports en commun urbains.

Je pense notamment à des communes qui sont très proches de Lyon, Saint-Priest, Vénissieux, Saint-
Fons et la vallée de la Chimie. Nous avons la chance d'avoir sur notre territoire 35 gares sur le
territoire de la métropole. C'est une vraie chance. Il ne faut pas la gâcher.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

480 Merci beaucoup. Je vous propose de passer à une première séquence de questions-réponses pour
vous donner la parole. Je rappelle que pour la bonne organisation de ce débat, et le fait que l'on
enregistre, lorsque vous posez une question, je vous remercie de vous présenter et d'intervenir dans
un délai relativement court (trois minutes), de façon à ce qu'un maximum de personnes puisse
participer. Une autre petite consigne. C'est la courtoisie. Nous ne sommes pas dans un pugilat. Nous
485 vous demandons de ne pas trop approuver ou désapprouver les propos de vos collègues. Chacun
peut s'exprimer et exprimer ses arguments. Cela va de soi. Le débat étant également sur les réseaux
sociaux, vous pourrez poser vos questions par tweet. Cela permet aux participants des réseaux
sociaux de poser des questions. Elles sont compilées en régie. Mes collègues ressortiront un certain
nombre de questions auxquelles nous demanderons aux invités de répondre. Vous avez la parole. Je
490 vais descendre auprès de vous. Ce sera plus simple. Qui veut poser la première question ?

Laurent AUBELEAU

Je suis représentant régional de la CGT cheminots. Construire de nouvelles voies sans traiter la
problématique des circulations parasites et sans élargir le périmètre de la réflexion serait un non-sens
économique et d'aménagement du territoire. C'est en ce sens que la CGT estime que le périmètre de
495 l'enquête est réducteur. Il faut pour cela inclure toutes les propositions. Cela va du CFAL, comme la
création de nouvelle desserte et la réouverture de lignes, mais aussi, et cela a été dit précédemment,
le redimensionnement des autres gares sur Lyon. En effet, l'origine de nombreuses difficultés du
complexe ferroviaire lyonnais se situe parfois au-delà des limites de l'agglomération. Cela marche
dans les deux sens.

500 Le projet en l'état, qui vise à agrandir et augmenter le débit des arrivées et des départs de Lyon Part-
Dieu, accentue cette saturation de l'espace. Nous proposons donc d'organiser plus de dessertes à
partir des autres gares, notamment de Perrache, de Jean Macé, d'Oullins, de Vaise, ainsi que de
créer deux nouvelles gares entre l'aéroport de Saint-Exupéry et la Gare de Lyon Part-Dieu. Plusieurs
grandes agglomérations européennes ont depuis des années été dotées de traversée ferroviaire
505 souterraine, qui permettent de desservir la ville plus finement et de relier plusieurs lignes entre elle, du
type RER. Cela requiert pour nous la création d'une liaison souterraine sous l'agglomération reliant le
réseau de l'Ouest lyonnais à la plaine de l'Est passant par quatre pôles majeurs qui seraient :

- Gorge-de-Loup, où il faut mettre en correspondance la ligne Nord — Sud, Vaise Perrache,
avec la nouvelle liaison en plus de la ligne B du métro ;
- 510 - Lyon-Presqu'île, idéalement située vers les Cordeliers au cœur même de la ville, en
correspondance avec la ligne A du métro ;
- Lyon-Part-Dieu ;
- Lyon-Saint-Exupéry.

515 Cette nouvelle liaison Est — Ouest, grâce à sa connexion avec le CFAL, permettrait de mettre en
relation les lignes d'Ambérieu — Genève et de Chambéry — Grenoble avec l'ensemble des lignes de
l'Ouest lyonnais, mais aussi celle de Roanne — Paray-le-Monial, qui passerait par trois pôles majeurs
de correspondance situés à Lyon. Je terminerai juste par le fait que les usagers attendent aussi
d'autres décisions et ne vont pas attendre 2030, 2040 ou 2045. Il y a aussi des décisions qui coûtent
moins de milliards d'euros que celle que vous proposez. Je vous remercie.

520 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci de ces questions. On va répondre à chaque fois à la question. Juste un mot sur le périmètre du
débat. On a fixé un périmètre dans l'organisation et les modalités du débat qui couvre les grands
projets. Il n'est pas question, dans le cadre de ce débat, de refaire un débat sur le tracé de grandes
infrastructures existantes, ou en projet. Je cite le POCL, Lyon — Turin ou le tracé de CFAL. Ils ont fait
525 l'objet de débats en leur temps. Ils ont fait l'objet d'une DUP pour certains. Nous le prenons bien en
compte dans le périmètre, cela va de soi, mais nous ne referons pas un débat sur ce tracé ou ces
éléments. Peut-être des éléments de réponse de la part de la SNCF.

Didier LLORENS, SNCF Réseau

530 Dans votre question, j'ai entendu notamment la problématique des circulations parasites. Cela fait
peut-être écho à ce dont j'ai parlé tout à l'heure sur les circulations techniques. Aujourd'hui, dans le

535 plan de mobilisation, j'ai effectivement présenté ce qui touche l'infrastructure même, mais ce plan agit sur l'ensemble des composantes du système ferroviaire. En premier lieu, sur la manière dont on va organiser les circulations. Ce qui n'était pas fait auparavant, et qui a été fait à partir de 2019, aujourd'hui, c'est qu'on prend en compte ces circulations techniques quand on trace nos circulations commerciales. C'est vraiment un grand pas. Cela va avec la réduction de ces circulations. À partir du moment où nous les traçons, cela veut dire que l'entreprise ferroviaire va les payer, et à ce moment-là, nous devons faire attention à les réduire.

Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale

540 Vous avez abordé un deuxième sujet, qui est celui du rôle des différentes gares lyonnaises. Pourrait-on avoir la slide 29 ? La slide 29 montre l'évolution des principales gares lyonnaises sur les 10 dernières années, et donne des chiffres en valeur absolue sur leur fréquentation. Et puis, pour l'année 2017, la plus récente que nous ayons, leur croissance. On voit que toutes les gares croissent fortement. Perrache est à -17 %, mais il faut savoir qu'entre 2007 et 2017, il y a la gare Jean Macé qui s'est mise en route. Les clients qui descendaient autrefois à Perrache descendent maintenant à Jean Macé, pour ceux qui viennent de l'Est. Ceux qui viennent du Sud descendent à Oullins. Les grands enseignements de ce tableau sont que toutes ces gares sont en forte croissance. Comme le soulignait Madame la Présidente du Sytral, ces gares sont interconnectées au réseau de transport en commun urbain. On voit que cela participe au dynamisme de ces gares et de leur fréquentation.

550 Quand tout à l'heure, j'ai dit un petit peu rapidement que la croissance du périurbain s'appuyait sur la gare de Perrache, il faut le concevoir en terminus. Évidemment, toutes les gares qui sont sur le tracé, avant d'arriver à Perrache, s'arrêteront à ces gares, et ces gares participeront au même niveau de croissance.

555 Vous avez posé aussi une question sur Saint-Exupéry. Saint-Exupéry, on va y revenir dans la deuxième partie. On le verra à ce moment-là. Vous avez ensuite exprimé une remarque. Les gens ne veulent pas attendre 2030 ou 2040. Nous le notons. C'est une contribution, mais là aussi, nous pourrions revenir sur ce que nous pourrions faire avant ce grand projet. Un projet de cette taille, entre le débat public et la mise en service, il faut savoir que c'est une vingtaine d'années. Il y a des études, des procédures, des décisions et des financements à mettre en place. Il faut être lucide. On n'arrivera pas à faire beaucoup mieux que 20 ans. Vous avez raison. On ne peut pas attendre 20 ans pour mettre davantage de train, aussi bien sur le réseau régional qu'au niveau du périurbain. Nous avons donc réfléchi à un certain nombre de choses sur lesquelles nous reviendrons dans la deuxième partie.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Merci. Autre question ? Monsieur.

Bernard GIRARD

565 Je suis un habitant du 6^e et Président de DARLY. Déjà, des petites questions techniques. J'ai vu un jour que, toutes choses étant par ailleurs, quand un train s'arrêtait dans plus de gares, il devait payer des péages plus élevés. Si c'est le cas, n'est-ce pas contradictoire avec les RER, qui, par essence, doivent s'arrêter dans plusieurs gares ? Ne sont pas des intérêts antagonistes.

570 Deuxièmement, la notion de souterrain. Monsieur Gérard COLLOMB, et c'est tout à fait son droit, défend la version souterraine. Il est suivi par beaucoup de personnes, mais il a cité le Grand Paris express. Le Grand Paris express devait coûter 23 milliards il y a 2 ans. Il est passé à 38 milliards. Que va-t-il se passer si, à Lyon, le devis explose, ainsi que les délais de réalisation ? Tant qu'un tunnel n'est pas terminé, les trains ne passent pas.

575 Une dernière chose très technique. Quel est le temps minimum nécessaire pour qu'un train fasse demi-tour ? J'ai regardé une vidéo d'un train japonais, il y a quelque temps. Un train arrive à une gare terminus. Il repartait environ trois minutes plus tard. Je ne crois pas que l'on sache faire ce genre de choses à la SNCF. Ma question, c'est : pourquoi ?

580 En page 65, et c'est ma dernière question, il est dit qu'homogénéiser la vitesse de circulation permet d'accroître la capacité des lignes. C'est-à-dire que tous les trains, même ceux qui sont très rapides, ralentissent un petit peu. On peut donc faire passer bien de plus de trains sur les mêmes voies. Faut-il sans arrêt privilégier la vitesse ? Ne faut-il pas la sacrifier un petit peu pour augmenter la capacité ? Merci.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Merci. C'est peut-être SNCF Mobilités qui peut répondre.

585 **Didier LLORENS, SNCF Réseau**

Vous avez parlé des coûts, et notamment et des coûts de la variante de l'option en souterrain. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'aujourd'hui, on est vraiment à un stade exploratoire. Dans les coûts que nous vous présentons aujourd'hui, nous avons une marge d'erreur assez importante qui est prise dans ces coûts-là. Elle peut paraître effectivement élevée aujourd'hui, mais c'est bien pour se prémunir d'augmentation ultérieure. Ces coûts seront précisés dans les phases ultérieures si la variante souterraine devait être retenue. Aujourd'hui, c'est bien pris en compte au niveau de ce qu'on appelle la provision pour risques.

590 **Anne-Sophie MAROT, SNCF TER**

Bonsoir à tous. Je n'ai pas vu le reportage sur les trois minutes dont vous avez parlé. Ceci étant, de notre côté, techniquement, il y a des retournements qui peuvent se faire de manière très rapide. Techniquement, nous pouvons le faire en cinq, six ou sept minutes. Trois, je ne le pense pas. Cependant, les normes de robustesse que nous appliquons sont plutôt de l'ordre de 10 minutes, par expérience, parce qu'il faut le temps pour les voyageurs de descendre et de monter. Nous sommes plutôt dans un système où nous sommes sur la robustesse et le fait de ne pas presser les voyageurs qui peuvent prendre le temps de prendre un sac, etc. Du coup, nous appliquons plutôt des normes à 10 minutes.

600 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci. Une petite question à laquelle nous n'avons pas répondu. Faites-vous payer davantage les sillons quand les trains s'arrêtent en gare ?

605 **Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale**

Il y a effectivement une redevance de quai qui est dû à chaque fois qu'il y a un train qui s'arrête, de même que quand un avion se pose sur un aéroport, il paye une taxe. C'est défini dans le cadre d'accords partenariaux avec les autorités organisatrices. Ce sujet peut être mis à l'ordre du jour de ces réunions. Bien sûr.

610 **Didier LLORENS, SNCF Réseau**

Peut-être un petit complément sur la question relative à l'homogénéisation. Quand on est effectivement dans un système urbain un petit peu fermé du type métro, on peut arriver jusqu'à 25 ou 30 circulations par heure et par sens, sans problème. Dans le NFL, vous l'avez souligné, la difficulté, c'est que ce sont des trains hétérogènes. On a des trains rapides. On a des trains lents. On a des trains qui s'arrêtent. On a des trains plus directs. Cela fait qu'aujourd'hui, et c'est confirmé dans les retours d'expérience européens, on n'arrive pas à faire circuler plus de 10 à 12 trains par heure sur notre réseau. Ce que nous avons apporté aux débats, et cela fait partie de la réflexion, c'est : est-ce qu'il faut à un moment donné sortir un certain type de circulation du Nœud Ferroviaire Lyonnais pour avoir plus de capacité ? Cela peut être effectivement le fret. Cela peut être le fait de réduire les circulations techniques. Tout est ouvert.

620 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Monsieur avait une question. Vous vous levez et vous vous présentez.

Loïc CEDELLE

Je suis un habitant de Lyon. Je suis très content, et je partage l'avis de Monsieur COLLOMB sur le fait que c'est un gros projet qui vaut quatre milliards. Je suis content de voir qu'il y a un consensus dans cette salle pour dire que c'est un projet urgent et important. Par contre, là où je suis un peu moins d'accord, c'est que si nous avons quatre milliards, nous pourrions peut-être économiser un peu sur le choix du tracé Nord — Sud et profiter d'un milliard pour essayer de rejoindre le réseau de l'Ouest lyonnais et le connecter au reste au reste du réseau, qui a un problème qui a été soulevé par Madame la Conseillère régionale, avec un projet d'infrastructure, comme disait le monsieur de la CGT cheminots. On parle du doublement du tunnel Saint-Irénée pour aller à Perrache depuis l'Ouest lyonnais. Si on a de l'argent pour un tel projet, cela vaut le coup que les bureaux du boulevard

Stalingrad ou du sud de la Part-Dieu aient le train un peu plus près de leur fenêtre, pour pouvoir financer quelque chose d'autre ailleurs sur le train. Merci.

635 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci de cette contribution.

Gérard COLLOMB, Maire de Lyon

On a un hôpital. Il n'y a pas que les bureaux.

Jean TORRIERO

640 Je suis de Lyon Métro. Dans le document, et comme dans les précédents, nous avons 15 pénétrantes à Lyon. Il n'y a aucune ouverture de gare ou construction de gare. Cela fait que les gens entre Saint-Priest et Ambérieu sont comme les ruminants. Il voit passer les trains, mais ils ne s'arrêtent pas. Quand vous faites le bilan de la population qu'il y a, il n'y a que la possibilité de prendre le 518 ou le 43. Ce n'est pas réjouissant. La circulation Nord — Sud, il faut prendre le tunnel depuis le plateau et descendre jusqu'à la Croix Barret. Si vous passez dessous, il n'y a rien qui gêne. Si vous commencez à passer derrière en aérien, vous n'en sortez plus. Quand vous regardez le problème du fret, tout le monde parle de Lyon — Turin. C'est entre 200 et 300 kilomètres de tunnel. On ne nous dit pas comment on fait, une fois qu'on est à Turin, pour aller à Kiev, puisque c'est une ligne Lisbonne — Kiev. Il y a 1 000 km entre Trieste et la plaine d'Ukraine. C'est tout en vallons. Il faut tout faire en tunnel. Quand nous sommes en France, on nous parle du tronçon Ambérieu — Bourgoin, pour faire le contournement fret de Lyon, mais ce que l'on ne dit pas, c'est qu'Ambérieu — Dijon, dans le meilleur des cas, il y a 218 km de voies qu'il faut remettre à zéro, comme si c'était un TGV.

645 Une fois que ces trains sont à Dijon, il faut qu'ils utilisent le troisième contournement de Paris, par Rouen, Tours, Dijon et Reims. Personne n'en tient compte. N'y a-t-il pas quelqu'un qui pense un petit peu ? Ce que je vois, c'est que si vous voulez libérer et envoyer du fret en Ukraine, vous en avez pour trois ou quatre jours en bateau. Je reviendrai sur Lyon. On va inaugurer T6 bientôt. Quand vous êtes à la Croix Barret, il y a longtemps qu'on a parlé de faire une halte. Les trains de Saint-Étienne, Valence, Grenoble et Chambéry passent dessous, mais personne ne s'est occupé de faire une halte. Cela correspond à peu près à la même halte que Jean Macé. Tout le monde est content. Tout le monde se regarde le nombril, comme dit Raymond BARRE. Je pourrais vous tenir là-dessus, sur tout ce qui ne va pas, jusqu'à demain matin.

650 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Les trois minutes vont être écoulées. Ne parlons pas de demain matin. Des réactions ?

André VIAL

665 Je suis représentant de l'UCIL. Je donne quelques précisions, sachant que la gare de la Part-Dieu n'est pas une gare unique. Ce sont deux demi-gares, à partir du moment où vous ne pouvez rentrer que par les voies du haut dans l'une et par les voies du bas dans l'autre. Je vois que soit en souterrain, soit avec deux voies à niveau, le raccordement se fait sur les voies Ambérieu. À aucun moment, ce qui vient de Sathonay ou ce qui vient de Colombes ne pourra emprunter ces voies. En plus, dans le cadre de la voie à niveau, on ne voit pas comment on rentre dans la gare la Part-Dieu. Il y a quelque chose que l'on n'a pas eu dans le débat. C'est sur le contournement ferroviaire du fret, qui est déjà un élément important pour dégager des sillons pour pouvoir passer des trains, TER ou autres, dans cette partie.

670 Cela fait quelque temps que je ne suis plus au travail. La banalisation des voies côté Nord, a-t-elle été faite ? Ce serait intéressant d'avoir la banalisation de ces voies qui permet de les emprunter dans les deux sens, ce qui existe sur le côté Sud. J'en ai fini. Merci.

675 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Je vous en prie.

Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale

680 Sur la première partie de votre question, le raccordement des voies, si pourrait-on avoir la slide 93 ? Ce que nous cherchons, à travers ses équipements d'infrastructure, c'est de pouvoir utiliser toute la

traversée Nord — Sud de Lyon, y compris à travers la Part-Dieu, dans ce que nous appelons un fonctionnement en tube. C'est-à-dire que selon leur origine, les trains circulent toujours sur les mêmes voies et s'arrêtent sur les mêmes quais. Ce fonctionnement en tube, on l'obtient pour les deux scénarios, que ce soit le scénario de surface ou le scénario souterrain, mais pas tout à fait de la même manière. On comprend bien que ce scénario a un grand avantage. C'est que pour le client, il trouve ces trains toujours sur les mêmes quais. Cela évite tous les conflits de circulation au niveau des trains dans la traversée de tout cet ensemble Nord — Sud. Vous avez ensuite posé la question de la banalisation des voies du côté Nord. Est-ce que Cyril REBOULET aurait la réponse ?

685
690 **Cyril REBOULET, Directeur adjoint du Pôle Prospective et Émergence - Direction territoriale de SNCF Réseau**

Bonsoir à tous. Je travaille dans l'exploitation ferroviaire. Juste pour préciser pour les non-initiés sur la question de Monsieur, la banalisation, c'est l'utilisation des voies dans les deux sens de circulation. Pourquoi n'est-ce pas le cas aujourd'hui sur le nord de la Part-Dieu ? C'est le cas sur le sud. Il y a une raison fondamentale à cela, qui est l'existence d'ouvrages d'art qui permet aux voies de Nord Part-Dieu de passer les unes au-dessus des autres. Nous avons ces ouvrages qui permettent de reclasser les trains, ce qui fait que quelque part, la banalisation qui est utilisée aujourd'hui surtout en situation perturbée, en cas d'aléa. Avec les requalifications, cela permet d'avoir des souplesses supplémentaires qui ne nécessitent pas d'avoir la banalisation. Il faut savoir que, avec les débits qui existent en heure de pointe à Lyon Part-Dieu, la banalisation est très peu utilisée. Elle est vraiment utilisée en cas d'incident. Les réflexions qui ont été conduites sur le projet à long terme regardent les situations nominales en heure de pointe. La banalisation n'est pas du tout utilisée.

695
700 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci. Je passe la parole à Monsieur, et ensuite, nous verrons peut-être sur les réseaux sociaux s'il y a des questions qui méritent d'être posées.

705 **Romain BILLARD**

Bonsoir à tous. Je suis élu du 6^e arrondissement. On parle d'un débat qui va nous engager pour les 30 ou 40 ans qui viennent. Il est vrai que du coup, nous avons peut-être une vision un peu utopiste. Je constate que l'opération souterraine de trois milliards entre Saint-Clair et Guillotière prend en compte la seule création des deux nouvelles lignes. Est-ce que l'option de l'enfouissement total des voies existantes et futures sur une partie du tracé a été étudiée et budgétisée ? Si oui, est-elle possible techniquement, et pour quel coût ? Si oui, ne peut-on pas imaginer de réduire le coût de l'opération avec la vente du foncier qui serait libéré et qui permettrait notamment d'effacer la fracture physique au cœur de la métropole que représentent aujourd'hui les voies ferrées ? Le 6^e arrondissement est concerné, puisqu'il y a une partie qui est du côté Est, et l'autre du côté Ouest, ensuite Villeurbanne. Le 3^e arrondissement est concerné. Pareil pour le 7^e et le 8^e. On sait que le foncier va coûter de plus en plus cher. N'est-il pas intelligent de réfléchir à récupérer ce foncier avec ce projet ? Je vous remercie.

710
715 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci. Peut-être une réponse de Monsieur Cuvillier et des élus de la métropole sur le foncier.

720 **Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale**

Sur la question de savoir si cela a été étudié, c'est non. Les contraintes du ferroviaire sont telles, que si jamais on avait étudié un dispositif pour protéger les riverains, cela consisterait plutôt en une couverture des voies existantes plutôt qu'à leur enfouissement. Cela revient au même concernant la protection contre le bruit. Il y a un projet de ce type qui se fait en ce moment à Paris, vers la Gare d'Austerlitz en allant vers l'est. Cela amène effectivement la commune de Paris à récupérer du foncier, au-dessus des voies couvertes, qu'elle a commercialisé pour des hôtels, des centres d'activité et des bureaux. Cette réflexion n'a pas encore eu lieu sur Lyon.

725
730 **Michel LE FAOU, Vice-Président de la Métropole de Lyon**

Je pense qu'aujourd'hui le dossier est déjà suffisamment complexe. On sera bien content d'obtenir le Nœud Ferroviaire Lyonnais à hauteur de ce que l'on escompte. Je pense qu'il ne faut pas en rajouter. Il y a certes aujourd'hui une fracture physique au sein de la ville, avec la présence de ce faisceau ferroviaire, notamment sur le 6^e arrondissement, mais je pense qu'il ne faut pas perdre à l'esprit que

735 l'urgence est de désaturer le Nœud Ferroviaire Lyonnais. Si on partait vers ce genre de solution, nous serions dans des engagements financiers qui seraient probablement très conséquents, y compris sur le plan technique, parce que quand on plonge, à un moment, il faut ressortir. Pour retrouver le niveau de la gare de la Part-Dieu, qui est en altitude, il y a un certain nombre de contraintes techniques, y compris pour les trains. Il y a une certaine altimétrie à respecter si on veut que tout cela fonctionne.

Gérard COLLOMB, Maire de Lyon

740 Je vous signale que simplement pour faire la phase que nous réalisons aujourd'hui, cela fait à peu près quatre ou cinq ans que nous travaillons. Les hôtels que nous avons rachetés étaient à l'extérieur. Construire au-dessus des gares, c'est encore un autre projet.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

J'ai encore une question. Après, nous passons sur les réseaux sociaux.

Bernard COLOMBAUD

745 Bonjour. Je suis un habitant de Lyon et un directeur honoraire de la SNCF. J'ai tenu plusieurs postes à Lyon, Directeur d'exploitation et Directeur régional adjoint. Je connais une grande partie de l'évolution de ces questions depuis la mise en service de Lyon Part-Dieu. J'aurais quelques commentaires techniques, mais ce n'est pas l'objet aujourd'hui. L'objet de la réunion d'aujourd'hui, c'est essentiellement les préoccupations du quotidien. Je voudrais développer ce qui a déjà été
750 abordé. C'est l'intermodalité entre TCL et les TER. J'avais une première question, mais j'ai l'impression que cela va être dans la deuxième partie, puisque c'était l'étude de la desserte TER de Lyon Saint-Exupéry par des voies classiques.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

755 Nous allons l'aborder dans la deuxième partie, sauf si Madame BOUZERDA souhaite apporter quelques éléments.

Bernard COLOMBAUD

760 Sur l'intermodalité TCL-TER, celle-ci prendra de plus en plus d'importance avec ces travaux du Nœud Ferroviaire Lyonnais. Un bon exemple, Vénissieux. On va avoir quatre voies, une desserte beaucoup plus importante avec l'interconnexion ou les correspondances avec la ligne D. Il faut donc évoluer. La tarification unique est absolument indispensable sur l'ensemble des territoires de la métropole. C'est déjà fait à Paris. Quand pense-t-on la faire à Lyon ? Cela ne demande pas d'investissement particulier autre que des problèmes de billetterie et d'accord entre les deux autorités organisatrices. Quand la verrons-nous ?

765 La deuxième chose, c'est qu'à Paris, vous savez qu'il existe IDF Mobilités, ancien syndicat des transports d'Île-de-France. Quelle est exactement l'organisation à Lyon ? Peut-on aller vers une organisation plus intégrée entre TCL et TER, notamment pour l'étude de projet ?

770 Enfin, Monsieur le Maire, vous avez parlé de l'Île-de-France. Vous avez tout à fait raison. On a peut-être quelques exemples à prendre de ce côté-là au niveau de l'organisation. Mesdames BOUZERDA et CRUZ, vous avez évoqué l'Ouest lyonnais toutes les deux, même si ce n'est pas directement rattaché au grand projet du Nœud Ferroviaire Lyonnais. Vous avez cité Alaï. J'insiste beaucoup sur Gorge-de-Loup. C'est un hub beaucoup plus important que sera Alaï, puisque les trois branches du tram-train y conduisent. Je suis heureux de voir, dans le tableau qui nous a été montré tout à l'heure, que Gorge-de-Loup est cité, alors qu'il ne l'était pas dans la page 34 du dossier. Merci beaucoup. Je crois que cela a une grande importance dans le projet. Merci.

775 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci à vous.

Sophie CRUZ, Conseillère régionale Auvergne-Rhône-Alpes

780 J'évoquais l'Étoile d'Alaï simplement, parce que c'était l'arrivée du métro E et que c'était le raccordement avec le tram-train, qui évidemment, va jusque Gorge-de-Loup. N'oubliez pas qu'à Gorge-de-Loup le parking relais est très engorgé. Réfléchir à d'autres points de départ vers Lyon, c'est également une piste de réflexion.

Fouziya BOUZERDA, Présidente du Sytral

785 La tarification unique, c'est un sujet de déterminer précisément qui monte du réseau TCL ou du
réseau SNCF. C'est le sens du courrier que j'ai adressé à la région. L'enjeu est de pouvoir travailler et
d'avoir ces données. Mine de rien, ces données sont compliquées à avoir. Elles sont compliquées à
pouvoir établir... Nous arrivons facilement à déterminer les flux sur le réseau. Nous avons plus de
790 difficultés à obtenir des données. C'est un travail qui est initié. C'est aussi un coût qui sera supporté.
Tout l'enjeu, ce sera les discussions avec la région. TCL et TER, c'est un enjeu. D'ores et déjà, nous
avons déjà un grand nombre d'offres combinées, au-delà même de l'échelle de la métropole. On les
fait à l'échelle bien plus large du SMT AML. On a T-Libr, où on a 20 000 abonnés, avec aujourd'hui
une initiation qui est événementielle, avec la biennale.

795 Quand vous parliez de la connexion, cela a fait l'objet d'une concertation, la ligne E, on a échangé là-
dessus. On a même initié une étude, parce qu'on nous a souvent dit qu'il n'était pas utile de faire un
métro E et que l'on avait une connexion justement avec un tram-train. On a modélisé que, même si on
arrivait, et je ne pense pas que cela soit possible, même en 2070, en améliorant le réseau, à quatre
minutes le passage des trains, on aurait une capacité de 12 000 voyageurs maximum, alors que
l'enjeu du transport urbain, notamment les réseaux, c'est d'être en capacité de gérer quasiment la
moitié des flux. Nous serons à 500 millions de voyages par an. Sur le réseau métro, on est en
800 capacité et on assure déjà quasiment la moitié des dessertes. Nous ne sommes pas sur les mêmes
objets. L'interconnexion et l'intermodalité, c'est fondamental. Par contre, on ne répond pas aux
mêmes attentes entre le ferré et le réseau très urbain métro.

Gérard COLLOMB, Maire de Lyon

805 Si je peux rajouter un mot, dans la discussion sur le métro E, on a finalement retenu la proposition
qu'il faudrait peut-être prolonger jusqu'à la Part-Dieu et jusqu'à la Part-Dieu Est. Si on a effectivement
ce type de prolongation, je rappelle que dans la gare de la Part-Dieu, il y a à peu près 20 à
30 000 personnes qui ne font que passer par la gare pour aller prendre les transports en commun qui
sont situés de l'autre côté. On résoudra déjà un problème de saturation de la gare la Part-Dieu.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

810 Merci. Une dernière question, et ensuite, les réseaux sociaux. Nous passerons peut-être ensuite à la
deuxième partie. Si vous êtes frustrés de ne pas avoir pu poser de questions, vous pouvez les poser
sur le site par écrit. Nous nous engageons à vous répondre dans les 15 jours.

Jean-Baptiste DROZ-BARTHOLET

815 Merci de me laisser la parole. Je suis salarié de Pôle emploi. Je travaille à Givors. Je vis sur Lyon 3.
J'utilise le train du quotidien, comme le titre de la soirée l'indique. Je fais un clin d'œil aux personnes
qui sont assises devant moi, qui doivent savoir un peu de quoi je parle. Désaturer, oui. Peut-être déjà
dans un premier temps faire rouler les trains, entretenir le réseau, avoir des machines qui
fonctionnent, éviter les arbres qui tombent sur les voies. Ce soir, c'est un effondrement rocheux.
Pourtant, cette voie qui va de Lyon à Saint-Étienne n'est pas une des plus anciennes. Les rochers
n'ont pas poussé au cours des 20 dernières années. Il y a peut-être des travaux de préventions qui
820 peuvent être faits, comme ce qui est fait sur les routes. Vous savez que les routes sont fermées
pendant l'été, le temps de consolider les roches.

825 En tout cas, ce que je constate, c'est que j'utilise le train. Ce soir, j'ai mis plus d'une heure et demie
pour venir. Ce n'est pas la première fois qu'il y a des soucis sur cette ligne. Je m'aperçois aussi que
finalement, il y a beaucoup de gens qui ne prennent pas le train, parce qu'ils n'ont pas confiance dans
le train. Les trains, non seulement, ne sont pas à l'heure, on l'a vu sur le podium, dernière région de
France *a priori*, mais parfois surtout, ils ne roulent pas du tout. En parallèle, et je renvoie peut-être du
côté de la région, des investissements ont été faits en éléments humains. Je vois beaucoup de
communication de la sûreté ferroviaire. Pourquoi pas ? Il faudrait déjà peut-être que le train roule,
pour commencer. C'est un petit coup de gueule poli. Je vous remercie. Le train de demain, peut-être.
830 Les trains d'aujourd'hui, maintenant, comme dans le Nord-Pas-de-Calais et d'autres régions de
France où ils fonctionnent. Pourquoi y a-t-il tant de problèmes ici ? Merci.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Une question Internet.

Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public

835 Je vais transmettre une question d'une dame qui fait depuis 10 ans le trajet Lyon — Saint-Etienne, ce qui correspond à deux heures de trajet par jour, et qui regrette le manque d'amélioration sur cette ligne. Elle pose plusieurs questions. J'en ai retenu deux.

840 « Est-il normal, quand on est lyonnais et que l'on part à Saint-Etienne, d'être impacté par les dysfonctionnements situés vers Ambérieu ? C'est incohérent. À quand une étanchéité au niveau de Lyon Part-Dieu ? »

« À quand un temps de trajet plus court ou un train direct Lyon — Saint-Etienne aux heures de pointe ? »

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

845 Je voulais remercier Monsieur COLLOMB et Madame BOUZERDA, qui sont appelés vers d'autres préoccupations, en les remerciant de leur présence.

Gérard COLLOMB, Maire de Lyon

C'est la journée de la lumière, aujourd'hui. Nous allons mettre en lumière le Grand Hôtel-Dieu, qui vient d'être rénové.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

850 En sortant de la réunion, vous pourrez aller admirer l'Hôtel-Dieu, mais je vous propose de poursuivre.

Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale

855 Dans l'organisation du plan de transport des TER, les gares de Lyon sont des gares traversantes. Ce ne sont pas des gares de terminus. Nous pouvons les exploiter en gare terminus, ce qui génère un certain nombre de mouvements techniques, puisqu'il faut arrêter le train, l'envoyer au garage, le remettre à quai et les faire repartir. C'est une des raisons pour lesquelles nous utilisons des liaisons que nous appelons diamétralisées. C'est-à-dire que les trains vont d'Ambérieu, passent par Lyon, et puis vont à Saint-Étienne. La conséquence, c'est qu'effectivement, un incident entre Ambérieu et Lyon a une conséquence sur la circulation entre Lyon et Saint-Étienne. C'est pour cette raison que par exemple, les diamétralisations entre Grenoble et Dijon ont été arrêtées. Des incidents à Grenoble pouvaient avoir des impacts très loin, jusque dans la région voisine, au niveau de Dijon. C'est un compromis que l'on fait, de manière à optimiser le plan de transport, tout en essayant de réduire les impacts des accidents qui se produisent.

860

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

J'ai une dernière question. Nous passerons ensuite à la deuxième séquence.

865 **Sarah DALMAIS**

870 Merci beaucoup pour l'organisation de ce débat. Pour ma part, c'est le premier. Je suis ravie d'y participer. Je suis une habitante du 9^e arrondissement de Lyon. Trois petites questions très simples. On a évoqué la concentration des flux dans et autour de Lyon. Je voudrais du coup savoir s'il y a des pensées autour de la désertification du territoire alentour, parce que j'ai l'impression que l'on fait un maillage très prononcé autour de Lyon. Quelles sont les conséquences pour les villes aux alentours ? Je parle de celles qui ne sont pas desservies directement par le réseau.

875 La deuxième question concerne la fiabilité. Vous avez parlé de l'augmenter à court terme. Est-ce que cela rime avec une amélioration de l'accessibilité au quai et du niveau de confort au sein même des gares ? Je prends tous les jours le vélo pour accéder au quai, et je suis malheureusement obligée de le porter. Moi, j'ai mes deux jambes, mais qu'en est-il des personnes à mobilité réduite ?

Je fais le lien du coup avec l'intermodalité. Je constate qu'il y a dans certaines gares des parkings relais. Prévoyez-vous également d'augmenter leur capacité pour favoriser cette intermodalité, qui est aujourd'hui un vrai sujet ? Merci.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

880 Merci.

Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale

885 La désertification des territoires et l'accès aux gares. C'est un très bon sujet. Cela pose la question de toute politique de rabattement des villes qui entourent les gares existantes, mais qui n'ont pas, elles-mêmes, leur propre gare. C'est un programme très vaste auquel SNCF contribue, mais qui n'est évidemment pas le seul. Toutes les collectivités locales sont appliquées, mais il y a des réflexions qui se font, notamment au sein du Syndicat mixte des transports, qui pilote des réflexions, des études et des projets à ce sujet.

890 Fiabilité et accessibilité aux quais. Oui. Il y a des programmes partout, surtout à l'égard, pour développer l'accessibilité. Dans les années qui viennent, c'est un programme important pour à peu près toutes les gares significatives de Rhône-Alpes qui n'ont pas encore l'accès PMR.

895 Peut-on avoir la slide 42 ? Voilà le schéma directeur de l'accessibilité PMR. C'est quelque chose qui ne se fait pas au coup par coup. Il y a un schéma directeur global sur la région, qui se fait. Il y a des critères qui définissent dans quel ordre on les réalise. Je ne vais pas le commenter ici, d'abord, parce que ce n'est pas moi qui m'en occupe, et ensuite, cela nous prendrait beaucoup de temps. Vous voyez que c'est un sujet qui est pris très au sérieux.

Michel LE FAOU, Vice-Président de la Métropole de Lyon

900 Sur l'accessibilité aux gares, du côté de la capacité de stationnement, au titre du contrat de plan État-Région, des sommes sont inscrites pour renforcer cette accessibilité, notamment au travers des parkings relais. Il y a des renforcements de capacité sur un certain nombre de gares, et notamment de gares situées sur le territoire de la métropole. La particularité de notre territoire à l'échelle de la métropole, mais aussi un peu plus largement, c'est que nous avons une forte densité de population qui est relativement proche des gares. Il faut que l'on organise ces modalités d'accès aux gares, avec différents modes de transport, soit la voiture, avec la possibilité donnée aux automobilistes de laisser leur voiture et de se rabattre sur l'usage du train, ou d'autres modes de transport. Je pense
905 notamment au développement du vélo, avec la capacité de pouvoir laisser son vélo en gare, et de le laisser de façon sécurisée. Cela fait partie des enjeux pour les années à venir. Nous avons cette chance, sur l'aire métropolitaine lyonnaise, d'avoir une densité de population très élevée à proximité de gares. Il faut bien évidemment utiliser cette chance-là.

Sophie CRUZ, Conseillère régionale Auvergne-Rhône-Alpes

910 Je vais compléter. Cela me permettra de répondre au coup de gueule de Monsieur, tout à l'heure. Effectivement, dans le cadre du contrat de plan avec la région, les dirigeants de la SNCF ont rappelé qu'il existe des plans aujourd'hui de sécurisation de l'ensemble des gares. Concernant les investissements et les problèmes de fiabilité et d'horaires, la région s'est lancée dans une nouvelle relation avec la SNCF depuis 2015. Vous le savez, notamment avec un système de mise en place de pénalités pour les trains en retard. Cela a permis une certaine amélioration. Tout système est
915 perfectible, mais effectivement, la relation a changé. Il y a eu également une amélioration dans la ponctualité des trains.

920 Nous investissons également, je vous l'ai dit tout à l'heure, 315 millions dans de nouvelles rames. Ces rames doivent être construites. Tout ne peut pas changer du jour au lendemain. Néanmoins, c'est une priorité pour nous de faire en sorte que les trains soient plus ponctuels et que le cadre du voyage et des usagers soit meilleur.

925 Concernant les dessertes des territoires environnants, c'est ce que je vous disais tout à l'heure. Nous ne pensons pas ce projet comme un projet uniquement lyonnais, mais bien comme un projet structurant pour un ensemble de territoires, pour tout un bassin de vie. Tout à l'heure, j'ai évoqué l'Ouest lyonnais, parce que c'est le territoire sur lequel j'habite, et je sais qu'il est très mal desservi en train. Le relief fait que nous ne pourrions pas avoir un train dans les monts du Lyonnais. Néanmoins, ces territoires et les habitants de ces territoires peuvent venir sur des gares à l'extérieur de Lyon. J'ai évoqué Brignais tout à l'heure, mais c'est Montagny, Vourles et autres demain. C'est un raccordement avec Givors. Quand on pense ces nouvelles lignes, c'est aussi penser le lien avec Saint-Étienne, par
930 exemple. C'est aussi penser des solutions alternatives à une autoroute qui semble bien mal engagée.

Nous travaillons effectivement sur l'ensemble de ces projets. C'était le cas aussi du Lyon — Trévoux. C'est faire en sorte que les communes environnantes puissent être desservies par un moyen de

transport adéquat et qui répond aux besoins des usagers. Tout ça ne se met pas en place du jour au lendemain, bien évidemment. Nous y travaillons.

935 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Ce projet de réalisation de deux lignes supplémentaires, entre Saint-Clair et la Guillotière, et Saint-Fons et Grenay, est coûteux. Vous l'avez souligné. Il va impacter les habitants pendant de longues années. Nous nous sommes demandé s'il y avait des alternatives à ce projet. Il faut l'analyser, comme dans tout débat public. Quelle alternative pour désaturer le nœud ferroviaire ? De nouvelles techniques de signalisation permettent de faire circuler davantage de trains dans le même laps de temps. D'autres gares existent. Vous l'avez évoqué. Une exploitation plus équilibrée de celle-ci permettrait-elle de dégager suffisamment de marge dans le nœud ferroviaire ? À quelles conditions ? L'abandon du projet autoroutier que vous venez d'évoquer entre Saint-Étienne et Lyon entraîne des besoins accrus en matière de dessertes. Pouvons-nous y faire face ? Les aménagements à long terme vont-ils permettre d'y faire face ?

940
945
950 À la demande de la ministre des Transports, Monsieur CUVILLIER, vous avez conduit un certain nombre d'études sur ces sujets. Je vous demanderai, comme nous l'avons évoqué, dans présenter la synthèse très rapidement dans l'ordre que vous souhaitez. Nous aborderons ensuite la discussion avec le public, après avoir demandé à un représentant de la métropole, non pas ce qu'il en pense, mais plutôt comment il ressent cette présentation.

Didier LLORENS, SNCF Réseau

En réponse aux demandes de la ministre des Transports, on vous propose dans un premier temps trois éclairages. Tout d'abord, sur le réseau Haute performance dans le nœud lyonnais, ensuite, sur une augmentation de dessertes de Saint-Étienne et de Saint-Exupéry.

955 Qu'est-ce que le réseau Haute performance ? C'est d'abord un nouveau système de signalisation dans le nœud, avec un acronyme un peu barbare, qui est l'ERTMS. Comment cela fonctionne-t-il aujourd'hui ? Aujourd'hui, l'espacement entre deux trains est fixe. Il est défini en fonction de ce que nous appelons la signalisation latérale, et l'espacement entre deux trains est calculé pour les trains ayant les moins bonnes performances. Qu'est-ce qu'un train ayant de moins bonnes performances ?
960 Ce sont notamment des trains lourds, les trains longs, des trains qui vont mettre du temps à s'arrêter. Sur l'image, nous avons par exemple identifié un train de fret. L'espacement entre ces deux signaux est calculé pour la distance d'arrêt. Demain, on efface la signalisation latérale. On passe à ce que nous appelons une signalisation en cabine. L'espacement est réduit quand on arrive à adapter la capacité de freinage de chaque train. Grâce à cela, on arrive à avoir un gain de 20 à 25 % en plus.
965 J'insiste bien sur ce potentiel. Vous allez comprendre juste après. ERTMS permet en théorie de tirer le meilleur parti du réseau actuel, et évidemment futur.

Cela permet effectivement, dans la période transitoire... Denis vous a présenté tout à l'heure qu'entre le débat public et la réalisation, il peut se passer plus de 20 ans. ERTMS peut-être une solution, une réponse transitoire à ces 20 années d'attente. Pourquoi ? Dès aujourd'hui, sur la ligne à grande vitesse Paris — Lyon, on teste la mise en place d'ERTMS. La décision a été prise en 2018, pour une mise en service en 2025. Que cela donne-t-il, concrètement ? Aujourd'hui, nous arrivons à faire circuler 13 trains par heure et par sens sur cette ligne à grande vitesse. Grâce à ce système, nous pourrions passer à 16. Il faut voir que nous sommes dans des conditions très particulières. La LGV, ce sont des trains homogènes. Ce ne sont que des trains qui roulent à grande vitesse. Cela nécessite évidemment un complément d'investissement sur le matériel roulant. Il faut que tous les trains puissent accepter ce nouveau système d'utilisation. Si ce gain sur LGV est concluant, dans le nœud, c'est beaucoup plus complexe que cela, parce que cela nécessite d'équiper l'ensemble des circulations ferroviaires qui traversent le nœud, les TER, les TGV et tous les trains de fret.

970
975
980
985 Le deuxième éclairage concerne la desserte de Saint-Étienne. Aujourd'hui, Lyon — Saint-Étienne est relativement bien desservi. Il y a environ deux trains par heure, avec un cadencement à la demi-heure depuis Perrache et depuis Part-Dieu. On est encore loin du RER à la lyonnaise. Dans le cadre de ce débat, nous avons regardé comment nous pouvions l'améliorer. Nous avons pris une hypothèse. C'est d'arriver jusqu'à sept trains par heure, trois depuis Perrache (plus un par rapport à aujourd'hui) et quatre depuis Part-Dieu. Là, nous arrivons à un cadencement assez intéressant, puisque nous arrivons au quart d'heure depuis Part-Dieu. Que faut-il faire pour avoir cela ? Dans nos hypothèses,

nous avons pris en compte la réalisation du NFL long terme, et notamment les voies nouvelles entre Saint-Clair et Guillotière. Cela ne suffit pas, parce que pour accueillir ces circulations supplémentaires, il faut avoir de la capacité d'accueil à quai. Il faut effectivement augmenter la capacité d'accueil à quai à Lyon Perrache et à Saint-Étienne Châteaureux.

990 Là encore, cela ne suffit pas. Si vous vous rappelez la première diapo de tout à l'heure, au niveau des points de congestion, je vous ai parlé de Givors. Givors est effectivement un point de convergence entre la ligne de Saint-Étienne et la ligne de la vallée du Rhône. Ce qui bloque, c'est le pont de la Méditerranée, le pont ferroviaire actuel qui permet de passer de rive droite arrive gauche. Dans cette hypothèse-là, où on augmenterait fortement la desserte de Saint-Étienne, il faudrait doubler ce pont ferroviaire.

Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale

1000 Autre sujet important, la desserte de Saint-Exupéry. Cela me fait penser que je n'ai peut-être pas tout dit. Rétrospectivement, je me dis que j'aurais dû le faire immédiatement. Je n'ai pas parlé des liaisons entre métropoles. J'ai parlé des TER périurbains. J'ai parlé des TGV, mais dans le plan à long terme, il est prévu d'augmenter les dessertes entre Lyon et les principales métropoles régionales, notamment en s'appuyant sur les projets de lignes nouvelles et des dessertes à grande vitesse. Ce qui est prévu au niveau de service, c'est un train par heure et par sens.

1005 Je reviens sur le tableau de fréquentation des différentes gares lyonnaises, pour souligner que Saint-Exupéry est aujourd'hui la gare qui a eu la plus forte croissance ces 10 dernières années. Saint-Exupéry n'est pas une gare en sommeil. Cette croissance est due à des choses très précises, par exemple le développement de l'offre OUIGO à partir de Saint-Exupéry. L'offre OUIGO à elle seule ne représente pas la différence de croissance sur les 10 dernières années. Dans le dossier du débat public, nous n'avions pas prévu pour le long terme, de croissance de Saint-Exupéry. Nous venons donc de mener un programme d'études complémentaire pour voir ce qui pourrait être envisagé en matière d'augmentation de ces dessertes. Ce sont des études de faisabilité. Elles vont donner des éléments d'éclairage. À ce niveau-là, on atteint très vite les limites. On ne pourrait pas conclure aujourd'hui à partir du résultat de ses études.

1015 En revanche, dans un débat d'opportunités au niveau d'un débat public, elles sont intéressantes à être montrées. Nous avons étudié trois niveaux de desserte croissante sur Saint-Exupéry. Le premier niveau, c'est ce qu'il serait possible de faire à partir des lignes actuelles. Aujourd'hui, la gare de Saint-Exupéry est reliée au réseau existant par le raccordement vers Grenoble, vers Chambéry et Grenoble, qui est utilisé aujourd'hui par des TGV. Nous avons regardé s'il était possible de mettre en place des Grenoble — Saint-Exupéry en plus du niveau de service prévu, et des Chambéry — Saint-Exupéry. Le Chambéry — Saint-Exupéry ne peut pas s'ajouter au niveau de service prévu. Il n'y a pas assez de capacités en lignes. Ce serait donc un Chambéry — Part-Dieu qui serait détourné sur Saint-Exupéry.

1020 Le deuxième niveau s'appuie sur les lignes existantes et sur la réalisation d'une partie du CFL Nord. Le CFL Nord relie la ligne de Grenoble à la ligne d'Ambérieu et passe par la gare de Saint-Exupéry. Si nous réalisons le tronçon du CFL Nord qui se trouve entre la ligne de Grenoble et la gare de Saint-Exupéry, nous pourrions alors ouvrir un niveau de desserte à un certain nombre de liaisons de l'ouest de la région, depuis Clermont-Ferrand, depuis Saint-Étienne et Roanne. Dans le schéma de services que nous avons regardés, nous avons cherché à ne pas déshabiller Part-Dieu pour aller sur Saint-Exupéry. Nous avons regardé les liaisons en terminus Perrache ou Part-Dieu et qui pourraient être prolongées sur Saint-Exupéry.

1030 Ce faisant, on réalise ce qui n'existe pas aujourd'hui, une liaison TER entre les deux gares lyonnaises, Perrache et Part-Dieu, et Saint-Exupéry. Les temps de parcours seraient voisins de ce qu'est Rhônexpress aujourd'hui, un peu moins d'une demi-heure. Cela permet de mettre en place une liaison par heure depuis Clermont-Ferrand, trois par heure depuis Roanne, deux par heure depuis Perrache et un par heure depuis Saint-Étienne. Nous en avons toujours un par heure depuis Grenoble et Chambéry. On a testé aussi l'hypothèse que le Saint-Étienne — Saint-Exupéry puisse s'arrêter à Vénissieux, ce qui créerait une liaison entre Saint-Étienne et l'Est lyonnais.

1035 Nous arrivons au troisième scénario. Ce scénario, on l'a qualifié de scénario de rupture. Si dans les deux premiers scénarios, on ne touchait pas à ce qui se passait au niveau du TGV à la gare de la Part-Dieu, dans ce troisième scénario, on a pris l'hypothèse que tous les TGV province — province

- 1040 (quatre par heure et par sens qui s'arrêtent à Part-Dieu) soient transférés à la gare de Saint-Exupéry. On se retrouve ici à reconstituer un nouveau hub ferroviaire, un centre de correspondance au niveau des gares lyonnaises, à l'image de ce qui existe à Part-Dieu et également à Perrache. Cela a des conséquences. C'est-à-dire qu'un passager qui aujourd'hui veut aller vers le nord ou le sud de la France, et qui prend son TGV à Part-Dieu, dans cette hypothèse, doit aller le prendre à Saint-Exupéry. Dans cette hypothèse, on a prévu aussi de réaliser complètement le CFL Nord depuis la
- 1045 ligne Ambérieu — Grenoble, ce qui fait que cela ouvre la possibilité de correspondance directe à Saint-Exupéry depuis Annemasse et Ambérieu, et au-delà, depuis Genève.
- 1050 Nous avons regardé les coûts en infrastructures de ces différents scénarios. On a également regardé la fréquentation. On va être très prudent. Les études de fréquentation sont basées sur des modèles sophistiqués qui travaillent sur les temps de parcours. En fonction des temps de parcours, on a des fréquentations qui montent ou qui baissent. Quand on teste des scénarios de ce niveau, c'est-à-dire de déplacer des TGV inter secteur d'une gare sur une autre, on est à la limite de ce que nos modèles mathématiques peuvent nous rendre en matière de fiabilité de résultats. En clair, il faut absolument les tester à nouveau. D'une manière plus précise.
- 1055 Il y a un autre point. Ces modèles mathématiques ne rentrent pas dans des approches commerciales. Le niveau supplémentaire, ce sera une véritable étude commerciale, une étude de marché, pour savoir ce qu'un tel scénario pourrait représenter auprès des passagers. Si nous regardons Saint-Exupéry, en 2018, un train par heure et par sens s'arrête à la gare. Dans le scénario qui a été étudié pour le débat public et qui figure dans le dossier, on a toujours un train, puisqu'on n'a pas prévu de croissance. Dans le nouveau scénario, le numéro 3, le plus élevé, on a 14 trains par heure et par sens
- 1060 qui s'arrêtent à Saint-Exupéry, 5 TGV et 9 TER.
- 1065 Si on fait une petite synthèse, au niveau des services, au premier niveau, on dessert Grenoble et Chambéry depuis Saint-Exupéry. Au deuxième niveau, Grenoble, Chambéry, Clermont-Ferrand, Roanne et Saint-Étienne. On crée cette liaison Lyon — Saint-Exupéry par TER. Au troisième niveau, on reporte les TGV province — province sur Saint-Exupéry, et on crée des liaisons TER depuis Grenoble, Chambéry, Clermont-Ferrand, Roanne, Saint-Étienne, Ambérieu et Annemasse, et on a cette liaison Lyon — Saint-Exupéry.
- 1070 En matière de desserte des gares, dans les deux premiers scénarios, il n'y a pratiquement pas de changements au niveau des dessertes de Part-Dieu et de Perrache. Dans le troisième scénario, c'est différent, puisqu'on enlève tous les inters secteurs de Part-Dieu. Cela a une conséquence très importante. C'est qu'au niveau de Part-Dieu, on n'a plus besoin, dans ce troisième scénario, des investissements Nord — Sud de traversée de Lyon et d'extension de la gare de la Part-Dieu. C'est vraiment un scénario de rupture par rapport à notre dossier initial.
- 1075 Au niveau des coûts, les études ont été faites au niveau d'investissement du NFL long terme, puisque ce sont des compléments de service que nous avons étudiés. Dans les deux premiers scénarios, on a les 2,8 milliards. On a pris comme hypothèse scénario de surface, mais vous corrigez de vous-même, il faut mettre 4,3 milliards pour le scénario souterrain. On a pris aussi une hypothèse sur laquelle nous reviendrons tout à l'heure. C'est que compte tenu du débat sur la loi d'orientation des mobilités, l'échéance du grand projet est en train de s'éloigner. Le sujet de la desserte de Saint-Exupéry pourrait du coup venir s'inviter avant. Nous avons pris l'hypothèse qu'on se situait dans une phase de
- 1080 réalisation, où le Nœud Ferroviaire Lyonnais long terme serait réalisé, mais pas encore les grands projets. D'où les 100 millions que nous trouvons dans les premiers niveaux, qui sont les aménagements du réseau existant qu'il serait nécessaire de faire, compte tenu du report du grand projet.
- 1085 Les aménagements complémentaires liés à la seule desserte de Saint-Exupéry sont de 10 millions dans le cadre du premier scénario. En valeur relative par rapport à ce niveau d'investissement, ce n'est pas marginal, mais cela reste à un niveau très faible. En revanche, il faut ajouter l'équipement des TER, puisque les TER devront circuler sur la ligne à grande vitesse, au moins une partie, et seront donc obligés d'avoir l'équipement adapté.
- 1090 Dans le deuxième niveau, on retrouve les 2,8 milliards, les 100 millions du report du grand projet et les 70 millions d'aménagements, essentiellement des aménagements de l'extension de la gare de Saint-Exupéry pour accroître les TER supplémentaires. Et puis, 800 millions pour la partie de CFL Nord, qui permet de rejoindre la gare de Saint-Exupéry. On les a ajoutés dans l'addition. On a mis

1095 3,8 milliards, mais il faut savoir que ce CFL ne va pas servir qu'à la desserte de Saint-Exupéry, surtout si on va jusqu'au troisième niveau. Je vais commencer par le bas. 1,2 milliard du CFL Nord pour relier la ligne d'Ambérieu et la Ligne de Grenoble. Dans ce prix-là, on assure aussi le contournement fret de l'agglomération lyonnaise. Il n'y a donc pas juste les fonctionnalités des voyageurs de Saint-Exupéry à mettre en face.

1100 Dans ce troisième scénario, on n'a pas besoin de réaliser les travaux de la gare de la Part-Dieu. Le Nœud Ferroviaire Lyonnais long terme est ramené à 820 millions. 640 millions, plus 350 millions d'aménagements complémentaires dus au report du grand projet, et surtout dus à la création d'une nouvelle gare TER à Saint-Exupéry. À ce niveau-là même, la gare actuelle ne suffit pas. Il faut créer à côté de la gare actuelle une gare TER. C'est un total de 3 milliards d'euros.

1105 La grande conclusion de ces études et quelques éclairages de ce qui est envisageable. Ce que nous attendons dans ce débat, ce sont les avis pour nous dire si ces scénarios méritent d'être étudiés, ou pas. Toutes les expressions d'acteurs, du public, sur ces sujets sont les bienvenues, parce qu'elles nous permettront de préparer notre décision de maître d'ouvrage à la fin de cette année.

1110 En matière de fréquentation, au niveau du premier niveau, Grenoble — Chambéry seul, globalement, la fréquentation des TER sur l'ensemble du périmètre reste stable. Il y a une baisse sur la liaison Chambéry — Part-Dieu, puisqu'il y a un train de moins qui a été détourné sur Saint-Exupéry. En revanche, il y a une augmentation des fréquences créées sur Saint-Exupéry. On est stable. Sur le TGV, pas d'effet, puisqu'on ne change rien.

1115 Deuxième niveau, la croissance de fréquentation des TER est de l'ordre de 3 %, mais elle est essentiellement portée par la nouvelle liaison entre les gares de Lyon Centre et Saint-Exupéry. En revanche, sur l'ensemble des autres liaisons TER, il y a une perte de 0,5 %. C'est essentiellement la réduction des liaisons sur Part-Dieu et Perrache. Le TGV est stable.

1120 Le troisième niveau, une croissance TER de l'ordre de 1,5 %, toujours porté par la liaison Lyon Centre — Saint-Exupéry. En revanche, il y a une perte plus importante sur l'ensemble des autres liaisons de l'ordre de 1,5 %. C'est essentiellement parce que nous avons commencé à déshabiller Part-Dieu et Perrache. En TGV, en revanche, le fait de déplacer les inters secteurs, c'est vraiment une rupture. C'est une perte de clientèle. La perte de clientèle est essentiellement sur la clientèle lyonnaise des TGV province — province, qui perdraient 12 % en termes de fréquentation. Sur les autres TGV, cela serait stable.

1125 Les impacts en matière de fréquentation sont importants pour chacun de ces scénarios. Le scénario 3 peut paraître séduisant, mais il faut voir qu'il a un impact lourd en matière de perte de passagers, notamment sur le TGV.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

1130 Merci de cette approche. Tout projet d'infrastructure nouvelle est directement lié à des projets d'aménagement. Je souhaitais donc que nos deux représentants de la Métropole et de la Région nous donnent un peu leurs sentiments sur ces projets. Ces hypothèses sont-elles compatibles avec les projets d'aménagement de la métropole ou de la région ?

Michel LE FAOU, Vice-Président de la Métropole de Lyon

1135 Suite à la présentation qui vient d'être réalisée, je pense que tout le monde le comprendra, cela ne correspond pas complètement aux orientations en termes de développement de la métropole de Lyon pour plusieurs raisons. Pourquoi vient-on à la Part-Dieu ? Pour deux raisons essentielles. Premièrement, c'est aujourd'hui un hub ferroviaire. C'est-à-dire que vous venez à la Part-Dieu et vous en repartez. Vous pouvez changer de train. Vous venez en TER et vous prenez éventuellement un TGV qui part sur Paris ou dans d'autres directions. Nous avons également ces fameux TGV inters secteurs, province — province.

1140 L'autre facteur qui fait que l'on vient à la Part-Dieu, c'est l'emploi. Aujourd'hui, la Part-Dieu, c'est 56 000 emplois. Demain, avec le projet urbain qui est en cours de réalisation, 70 000 emplois. La plate-forme aéroportuaire de Saint-Exupéry, 5 600 salariés. Vous voyez la différence d'échelle. La fameuse liaison, que vous proposez en TER, entre les gares lyonnaises et Saint-Exupéry, existe déjà. Cela s'appelle Rhônexpress. Aujourd'hui, il y a un souci sur la tarification de Rhônexpress, et je pense qu'il faut que l'on travaille dessus. Le Sytral s'est engagé à rentrer dans une négociation forte avec

1145 l'exploitant de cette ligne. L'objectif étant bien évidemment d'en faire baisser le coût pour les usagers. Je ne vois pas aujourd'hui le sens de ce que cela pourrait apporter de réaliser une nouvelle liaison qui viendrait se superposer à une liaison existante. On le voit au travers des schémas présentés. Cela dessert, en termes de trafic, Lyon centre. Vous le voyez, y compris dans vos modèles, avec une perte de clientèle, notamment sur le TGV. Cela n'apporte pas grand-chose de plus en termes de desserte

1150 TER, et notamment pour les clients qui ont besoin de venir sur Lyon intramuros. Cela pourrait même les desservir. À l'aune du débat qui s'est passé sur la ligne E, on voit les besoins de nos concitoyens qui se sont exprimés dans le cadre de ce débat. C'est aller à la Part-Dieu. Ils savent aujourd'hui qu'ils ont une solution là-bas en termes d'intermodalité, et que ce hub existe, fonctionne et permet d'aller ensuite dans de nombreuses directions.

1155 Aux yeux de la métropole, je pense que c'est la fausse bonne solution. Je ne voudrais pas qu'on vienne dans ce débat sur la désaturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais agiter un autre sujet qui n'est pas en lien avec le sujet auquel nous devons répondre. Aujourd'hui, à mes yeux, et aux yeux de la métropole, la question de la desserte de Saint-Exupéry, c'est un lien avec Lyon *via* Rhônexpress *modulo* la question de la tarification. Après, c'est une question de transport en commun à l'échelle de

1160 cette plaine de Saint-Exupéry, et de comment nous assurons le lien entre Saint-Exupéry, Bourgoin et toute la zone qui existe autour. Je ne suis pas certain que ramener des TER qui viendraient de Grenoble ou d'autres endroits sur Saint-Exupéry règle en tant que telle la question du transport à l'échelle de la plaine de Saint-Exupéry, qui reste une question de transport en commun urbain et de liaison avec Lyon. Cette liaison existe déjà. Il suffit de régler cette question de tarification.

1165 **Sophie CRUZ, Conseillère régionale Auvergne-Rhône-Alpes**

J'ai une position sensiblement différente pour la région. La Région a inscrit le développement de Saint-Exupéry au sein du schéma régional de développement durable et de vitalité du territoire. C'est le grand schéma dans lequel nous avons défini l'ensemble de notre politique en termes de transport et d'aménagement du territoire. Contrairement à Monsieur LE FAOU, nous pensons que le

1170 développement de la gare de Saint-Exupéry est un point positif. Nous disions tout à l'heure que la région Auvergne-Rhône-Alpes est une région européenne entre le nord et le sud, entre les pays d'Europe du Sud et les pays d'Europe de l'Ouest. Saint-Exupéry peut être aussi un moyen de désengorger Part-Dieu. Nous ne remettons absolument pas en cause le fait que Part-Dieu soit un hub central. Néanmoins, et nous l'avons bien vu, dans les transports sur la région lyonnaise, il y a le

1175 transport des Lyonnais et de personnes qui vivent dans l'environnement de Lyon.

Il y a aussi des gens de passage qui viennent de l'extérieur. Saint-Exupéry peut être une solution dans les schémas qui nous ont été proposés, les deux premiers schémas. Il n'y avait pas de pertes sur le TGV. Toutes proportions gardées, regardez ce qui se passe avec Charles de Gaulle à Paris. Lorsqu'il y a des transports autour d'un aéroport qui se développe, il y a également l'activité

1180 économique qui se développe. Nous ne pouvons pas comparer l'activité économique aujourd'hui autour de Saint-Exupéry avec ce qu'elle pourrait être demain si on avait une offre de transport qui soit différente.

Encore une fois, on ne remet pas du tout en cause le fait que Part-Dieu soit un hub central. Néanmoins, nous pensons que le développement de Saint-Exupéry peut être facteur de

1185 développement économique. Sur vos schémas, nous avons également vu qu'un transport pourrait avoir lieu par exemple entre Saint-Étienne et Saint-Exupéry. C'est aussi une solution pour désengorger Lyon. N'oublions pas que s'il y a des problèmes de transport ferroviaire, il y a également des problèmes de transport routier. Comme je vous le disais dans la première partie de ce débat, il faut penser les choses de façon globale, de façon systémique. Nous ne pouvons pas sortir la

1190 problématique de Saint-Exupéry du débat.

Michel LE FAOU, Vice-Président de la Métropole de Lyon

Je voulais juste souligner, en lien avec l'exemple de Charles de Gaulle sur la région parisienne, que l'aéroport est relié avec la ville centre, mais qu'il n'y a pas de TER qui vient le desservir depuis le reste de la région. C'est une liaison directe de l'aéroport Charles de Gaulle à Paris Centre et une desserte

1195 TGV depuis les autres villes. Il n'y a pas de desserte TER proprement dite de l'aéroport.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

1200 Nous allons passer aux questions du public. Tous ces projets ont été faits avec des hypothèses de réalisation d'un certain nombre de grands projets. Vous avez évoqué la loi LOM tout à l'heure. La priorité n'est plus obligatoirement sur ces grands projets, mais plutôt sur la desserte au quotidien. Pouvez-vous nous donner un petit éclairage sur la réalisation de ces grands projets, le phasage éventuel et leur impact sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais ? Ensuite, on vous donne la parole.

Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale

1205 Ce sont des études que nous montrons pour la première fois ce soir. Vous en avez la primeur. La ministre nous avait posé une question en cohérence avec la loi d'orientation des mobilités. Quelles pourraient être les scénarios pour une première étape de réalisation des grands projets ? À terme, voilà l'ensemble des grands projets de Lyon, mais qui concerne toute la région Auvergne-Rhône-Alpes. On a un Paris, Orléans, Clermont-Ferrand et Lyon tout à fait à l'ouest qui permet de doubler la ligne 1 entre Lyon et Paris et qui permet de réaliser une liaison rapide entre Clermont-Ferrand et Lyon. Si on se déplace vers l'est, on arrive à Lyon Part-Dieu, avec les projets du Nœud Ferroviaire Lyonnais long terme, qui font l'objet du débat actuel. Si on va plus à l'est, on trouve le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, qui a essentiellement pour but d'enlever le fret de la traversée des gares lyonnaises, au moins de la Part-Dieu, et de constituer un accès fret au Lyon — Turin. Plus vers l'est, on a donc les accès français, les accès alpins.

1215 Voilà l'ensemble des projets à long terme qui concerne la région Auvergne-Rhône-Alpes. C'est énorme. Ce sont des dizaines de milliards. La question, c'est : quelle première étape serait-il intelligent de faire pour ces projets ? Nous avons mené nos études à la lueur des recommandations qui étaient faites par le comité d'orientation des investissements et qui se retrouvent pour beaucoup dans la loi LOM. Priorité au traitement des nœuds et priorité aux transports du quotidien.

1220 La première étape que nous avons regardée, c'est la réalisation du Nœud Ferroviaire Lyonnais long terme tel que nous l'avons présenté. Cela permettrait de doubler les TER périurbains. Cela permettrait d'augmenter la desserte régionale, hors grande vitesse, puisque nous n'avons pas les grandes infrastructures supports. On aurait une croissance des TGV de 25 %, qui est due à ce que Didier nous parlait, c'est-à-dire le déploiement des nouveaux systèmes de signalisation sur la ligne à grande vitesse actuelle. Et puis, on offrirait une capacité d'augmentation du fret de 50 % à travers le nœud lyonnais, mais le fret continu à passer par la gare de la Part-Dieu et la gare de Perrache.

1225 On a regardé la fréquentation en la comparant à celle qui existerait lorsque l'on aurait tous les grands projets, et on arrive à un niveau assez significatif, puisqu'on arrive à 78 % de la fréquentation du long terme lorsque tous les projets sont réalisés. Nous avons pris l'option de surface, et le coût est de 2,9 milliards. 4,3 milliards, c'est l'option souterraine.

1230 Ce scénario permettrait, en renforçant les capacités au centre de Part-Dieu, de développer une croissance de desserte régionale à destination des autres métropoles, pas par la grande vitesse, mais au moins avec des liaisons rapides. Cela nécessitera quelques aménagements de capacité sur les lignes existantes pour remplacer les capacités offertes par les lignes nouvelles.

1235 On a regardé une deuxième option, un scénario alternatif, qui constituerait à réaliser le maillon Saint-Fons — Grenay du Nœud Ferroviaire Lyonnais long terme et la réalisation du CFAL Nord dans sa partie entre la ligne de Grenoble et la ligne d'Ambérieu. On pourrait assurer un doublement des TER périurbains. On pourrait assurer une desserte de Saint-Exupéry, comme on l'a vu précédemment. En revanche, on ne pourra pas faire de croissance entre Lyon et les principales métropoles régionales. On absorbe la croissance des TGV, et on offre cette capacité de 50 % pour le fret, qui dans cette situation-là, ne passe plus par Part-Dieu.

1240 Voilà deux scénarios possibles. Il peut y en avoir d'autres. Ce sont les deux scénarios possibles que nous avons étudiés pour ce débat. La fréquentation au même niveau que le scénario précédent et le coût restent très voisins du scénario précédent, avec 2,6 milliards d'euros. À ce stade, ce sont des études de faisabilité, mais elles permettent de donner des éclairages au niveau d'un débat public.

1245 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci de ces éclairages. On va vous donner la parole, comme on l'a fait tout à l'heure.

Jean MURARD

1250 Je suis Président de l'association Déplacements Citoyens. Notre association a proposé, dans le cadre du grand débat public, une ligne de métro qui ne s'arrête pas à Bellecour et qui, je ne rentre pas dans le détail, s'arrête à Part-Dieu Villette. J'en viens à ce qu'a dit Monsieur LE FAOU sur Saint-Exupéry. Vous avez comparé les 5 000 emplois de la plate-forme portuaire aux 70 000 emplois à terme des quartiers de Part-Dieu. Vous avez tout à fait raison, mais c'est encore pire que ce que vous dites, parce que les gens qui viennent à la Part-Dieu ne viennent pas simplement dans le quartier de Part-Dieu. Il y a 400 000 emplois sur Lyon Villeurbanne. Je dirais donc qu'il y a un déséquilibre total. Il me semble que ces études sont un peu de la science-fiction. Je reviens peut-être un peu sur le fond du débat.

1260 Le diagnostic, c'est que l'on a des trains qui sont très souvent en retard à la Part-Dieu. On dit que la Part-Dieu bat des records régionaux, et peut-être nationaux, en termes de nombre de trains et de pourcentage de trains qui sont en retard. Il faut résoudre ce problème. Je veux bien que l'on brasse très large et que l'on parle d'un petit peu de toute la région et du Lyon — Turin, mais il y a une urgence. Il y a un goulot d'étranglement très ennuyeux, et pas simplement pour les Lyonnais. Tous les gens qui viennent à la Part-Dieu, que ce soient les régionaux ou ceux qui viennent de beaucoup plus loin, disent qu'il faut résoudre ce problème. J'ai trouvé tout à fait paradoxal, au début des interventions, qu'il fût urgent de s'occuper de cela, et que tout d'un coup, ce soit un projet pour 2040. Il me semble qu'un projet aussi complexe ne sera pas sorti en cinq ans, même pas en huit ans.

1270 Il faut peut-être viser 2030-2035. À Déplacements Citoyens, on a eu un débat sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais en novembre 2016. La commission Marie-Line MEAUX a travaillé depuis des années. Cet horizon 2040 n'est pas ambitieux. Pour aller peut-être un peu moins lentement, Monsieur LE FAOU a fait preuve de réalisme que j'ai bien aimé. Si on est très ambitieux, bien sûr que nous serons au-delà de 2040. Soyons un peu réalistes et pragmatiques pour aller un peu moins lentement. Retenons la solution qui n'est pas souterraine. On a parlé du boulevard Stalingrad. Si on passe un peu plus boulevard Stalingrad et s'il y a des protections sonores, on peut peut-être faire mieux qu'aujourd'hui avec plus de trains.

1275 J'ai une conclusion. Pour également aller vite, ou tout du moins moins lentement, il faut se poser la question du financement. Quand on avait rencontré la commission avec l'un de mes amis de l'association, on avait posé la question du financement. Comme c'est un projet international, national, régional, local, etc., c'est un projet qui coûte cher, mais qui fait appel à des financements de l'Union européenne, de l'État, la région, la métropole, la SNCF, et avec une particularité, d'après ce que je crois savoir, c'est que SNCF, maître d'ouvrage, ne serait pas un gros financeur. J'aimerais bien que nous parlions de ces problèmes de financement.

1280 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Nous allons organiser un atelier-débat sur l'impact socio-économique et les financements. On n'y répondra pas ce soir, mais je vous promets que l'on aborde le sujet. C'est un des points récurrents que l'on a vu apparaître dans le débat et qui me paraît devoir être éclairci.

1285 **Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale**

1290 On peut dire un mot sur l'accélération des délais. Le retour d'expérience montre que sur des projets de cette nature, il n'y a pas beaucoup d'espoir de réaliser cet ensemble, et de mettre en service en moins de 20 ans. Ce qui nous pose une question, c'est de savoir comment on peut faire dans cet intervalle pour augmenter la capacité de ce nœud. Tout à l'heure, Didier vous a présenté le déploiement du nouveau système de signalisation ERTMS. Je voudrais passer la parole à Gabriel DUPLESSIS, pour qu'il nous en dise un peu plus, et pour que nous apprécions ce qu'il pourrait apporter dans l'intervalle.

Gabriel DUPLESSIS, SNCF Réseau

1295 Nous pouvons passer à la diapo suivante. Une petite explication sur l'augmentation de capacité, ou pas, permise par l'ERTMS. Vous avez en haut à gauche un graphique. Par hypothèse, j'ai décrit un train qui part de la gare numéro 1 et qui est direct jusqu'à la gare numéro 4. Le temps s'écoule, et si on a un trafic homogène, tous les traits rouges sont bien parallèles. Vous avez une diminution de l'espace-temps entre les trains. Tout naturellement, cela vous permet de les rapprocher. Vous trouvez les 20 à 25 % de capacité en plus. Une barre de plus, dans le même espace-temps, c'est bien 25 % en plus. La problématique du Nœud Ferroviaire Lyonnais, c'est que l'on a évoqué tout à l'heure des

trafics non homogènes. Cela se décrit assez bien en bas à gauche. Vous avez un train direct qui va de la gare 1 à la gare 4, et le train suivant est un omnibus qui s'arrête à toutes les gares. Forcément, sa vitesse moyenne est inférieure. Il consomme plus de temps. Ensuite, vous mettez un train direct pour l'explication sur le schéma.

- 1305 Quand vous rapprochez les trains entre eux, vous vous retrouvez devant un certain nombre de choix. C'est ce que j'ai voulu décrire en bas à droite. Vous rajoutez un omnibus, puisque l'ambition est quand même d'utiliser le train au bénéfice des trains du quotidien, donc plutôt des omnibus. Mais, vous vous retrouvez avec le point orange sur des trains semi-directs, puisque nous ne desservons pas les gares intermédiaires. Vous vous retrouvez avec un conflit de circulation à cet endroit-là, et il faut le régler.
- 1310 Pour revenir à la question que m'a posée Monsieur CUVILLIER, ce conflit, vous pouvez le régler de deux manières, par le service ou par l'infrastructure.

L'infrastructure, c'est ce dont on parle depuis tout à l'heure. On est obligé de dépenser pour construire une zone d'évitement. Cela peut être des voies latérales. Cela peut être des sauts-de-mouton.

- 1315 Ou bien, on peut le résoudre, provisoirement peut-être, par le service. C'est-à-dire ralentir les trains rapides. C'est une solution qui a été évoquée tout à l'heure. On peut lui offrir un arrêt à la gare 3. Cela peut correspondre à des besoins. Tout ceci a été étudié de manière approfondie. Vous pouvez aussi limiter le service du train omnibus à la gare 3. C'est une réflexion à avoir. Ce nouveau système de signalisation offre du service, mais si on veut s'économiser un certain nombre d'investissements, il y a des compromis à trouver. Cela demande des études un peu plus approfondies.

- 1320 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci.

Baptiste MOULARD

- 1325 Bonjour à tous. Je suis un habitant de Genas. Je travaille dans l'innovation. Je voulais faire une remarque. Dans 20 à 30 ans, j'aurais 50 à 60 ans. Dans 50 à 60 ans, quels sont les projets qu'on va avoir en fonction des opportunités que nous allons développer aujourd'hui ? Si nous sommes 1 million de personnes en plus, où seront-elles ? Allons-nous les mettre en centre-ville ou un peu plus à l'extérieur ? La plaine de Saint-Exupéry me semble assez propice d'un point de vue géographique pour permettre l'extension. J'aime bien le projet numéro 3. Le projet d'avoir un souterrain à la Part-Dieu me semble un peu complexe. J'aime bien le pragmatisme, et la Part-Dieu sur deux niveaux, c'est
- 1330 une question ouverte. Merci.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Merci de votre contribution. Je ne pense pas que cela appelle une réponse. C'est plutôt un avis.

Paul COSTE

- 1335 Bonjour. Je suis Président du CAEL (Collectif d'Associations de l'Est Lyonnais). Je voulais poser la question sur le Saint-Fons — Grenay. Comprend-il le saut-de-mouton ? Si je me rappelle ce qui avait été discuté au moment du rapport de Madame MEAUX, il y a des soucis où les trains qui viennent du Sud pour aller à Part-Dieu utilisent en fait deux sillons, parce qu'ils sont obligés de remonter vers Guillotière. Je voulais savoir si c'est bien inclus dedans, et non pas reporté à une autre fois.

- 1340 Je voulais poser également une question qui a été évoquée à propos du CFAL Sud. Les gens de Saint-Étienne disent qu'ils veulent utiliser le CFAL Sud pour aller à Saint-Exupéry. Ce que je trouvais bien, indépendamment du tracé, c'est que l'on sépare les voyageurs et le fret. Tout ce que j'entends aujourd'hui, c'est que tout est banalisé et que l'on se débrouille, pourvu que cela sorte de la Part-Dieu. On est toujours d'accord pour que les trains de fret sortent de la Part-Dieu. Après, c'est un peu mélangé. Je voudrais connaître l'avis de la SNCF sur ce sujet. Merci.

- 1345 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Bien. Monsieur CUVILLIER.

Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale

Pour mieux répondre à la question, il faudrait retourner sur la slide du CFAL. On va surtout parler de la partie sud. Vous voyez sur cette slide la ligne existante entre Saint-Fons et Grenay, avec quatre,

1350 puis trois, puis deux voies. C'est cette partie-là qui est mise à quatre voix. La question qui se pose, c'est à son extrémité ouest, au niveau de Saint-Fons, ce que l'on appelle le raccordement de Saint-Fons. C'est de cela que vous vouliez parler. Aujourd'hui, les mouvements ne sont possibles que de l'Est vers le Sud. C'est-à-dire que l'on peut arriver de Grenoble et aller dans la vallée du Rhône. Les raccordements existent. En revanche, pour les trains du Sud qui veulent aller vers l'Est, cela n'est pas possible.

1355 Dans le projet que nous portons, il est prévu que ce raccordement soit banalisé. C'est-à-dire qu'il soit circulaire dans les deux sens. Cela éviterait aux trains qui viennent du Sud et qui vont vers l'Est de faire une manœuvre de retournement dans le centre de la tranchée de la Guillotière. Cela permet aussi aux gens de Saint-Étienne d'aller à Saint-Exupéry en utilisant ce raccordement, et de circuler dans les deux sens.

1360 **Antoine MOLINATTI**

Bonsoir. Je suis un habitant du 6^e arrondissement de Lyon et utilisateur quotidien du tram-train de l'Ouest. Je suis assez surpris de voir que la région veut profiter du développement de Saint-Exupéry dans une politique de lutte contre le réchauffement climatique. C'est assez rigolo. En dehors de cela, quand on voit le projet qui est présenté pour relier le centre de Lyon à Saint-Exupéry, on est obligé de repenser à ce qui ne se fait pas actuellement, avec le chemin de fer de l'Ouest lyonnais. La question a déjà été posée. Vous n'avez pas vraiment répondu. Du coup, nous avons eu de nouveaux éléments dans la soirée. Actuellement, la Gare de Lyon Saint-Paul, dans le tableau que vous avez montré, était la deuxième gare qui avait la plus grosse explosion entre 2007 et 2017. De plus, s'il y a une volonté du Sytral et des autorités organisatrices d'avoir une tarification unique sur toute la zone de Lyon, nous allons avoir une explosion de l'utilisation du tram-train. En plus, il y a une autre voie qui est en projet. C'est la voie qui vient de Lausanne. Cela ferait une troisième voie qui arriverait à Saint-Paul.

1370 Là-dessus, il y a également un projet qui est dans les cartons. C'est de raccorder Saint-Paul en souterrain à la gare Part-Dieu. Du coup, votre refonte du Nœud Ferroviaire Lyonnais prend-elle en compte cette future contrainte qui va arriver ?

1375 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Avez-vous des éléments de réponse, bien qu'une grande partie repose sur le Sytral ?

Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale

1380 Je n'ai pas d'éléments particuliers, si ce n'est qu'aujourd'hui, il n'y a pas de projet qui prévoit de prolonger le tram-train au-delà de la gare Saint-Paul. Ensuite, le relais est pris par les transports urbains.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Une autre question.

Michael AUGUSTIN

1385 Bonsoir. Je suis habitant du 3^e arrondissement de Lyon. Monsieur CUVILLIER, vous avez dit que c'était la première fois que vous présentiez les trois suppositions, les trois schémas. Je suis sidéré de vous voir présenter un schéma qui mène à une baisse du trafic ferroviaire. De manière générale, je trouve votre projet assez peu ambitieux par rapport à l'urgence climatique. Nous sommes en 2019. En 2030, la France devra avoir baissé ses émissions de CO₂ de 80 %. Les déplacements sont un gros morceau de ces émissions. *Grosso modo*, ce n'est pas par deux qu'il faut multiplier le trafic ferroviaire, mais par quatre ou cinq. Je ne sais pas si mes chiffres sont bons, mais il me semble aujourd'hui entre Saint-Étienne et Lyon, il y a 20 000 passagers qui prennent le train et 100 000 qui prennent la voiture.

1390 Pour que la France puisse respecter ses engagements vis-à-vis de l'urgence climatique en 2030, c'est l'inverse qu'il faut faire. 100 000 passagers sur le train, et 20 000 en voiture. C'est un facteur de cinq, et non pas un facteur de deux. Vous nous présentez un schéma, où le trafic ferroviaire baisse de 12 %. Les 12 % vont prendre l'avion. Je vous renvoie à votre schéma. L'avion, c'est 15 fois plus de CO₂ que le train. C'est tout le contraire qu'il faut faire. La carte où vous nous avez montré les liaisons vers le nord et vers le sud, il n'y a rien vers Nantes. Il n'y a rien vers Bordeaux. Il n'y a rien vers Toulouse. Aujourd'hui, les gens qui vont aller vers ces destinations, que font-ils ? Ils prennent l'avion.

1395 Il faut absolument construire plus de lignes inter secteur et les faire arriver à Lyon, parce

1400

qu'aujourd'hui, l'argument du train, c'est d'aller de centre-ville à centre-ville. Vous n'allez pas de Saint-Exupéry à Charles de Gaulle ou à Orly. Vous allez de la Part-Dieu à la Gare de Lyon. Vous gagnez beaucoup de temps sur le trajet. C'est l'avantage du train.

1405 Si vous obligez maintenant tout le monde à aller à Saint-Exupéry pour prendre un train, les gens vont prendre l'avion. Quelque part, vous êtes totalement hors des clous.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

C'est une contribution qui n'appelle pas obligatoirement de réponse. Une question sur Twitter ?

Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public

1410 Tout à fait. Je vais poser une question qui est posée sur Twitter et une question qui est posée sur la plate-forme.

Sur la plate-forme, on vous demande : « Pourquoi ne pas augmenter le nombre de trains traversant pour faire un terminus à Tarare, et ainsi relier l'Est à l'Ouest ? »

1415 Sur Twitter, on pose une autre question. « À propos de la liaison Part-Dieu — Saint-Exupéry, le plan présenté du CFAL semble indiquer qu'il n'y aura pas de possibilité, au niveau de La Boisse, de tourner vers Part-Dieu en venant de Exupéry. Est-ce exact ? Si oui, pourquoi ne pas prévoir cette virgule ? »

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Voilà. Vous répondez dans l'ordre que vous souhaitez.

Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale

1420 Je vais commencer par la deuxième. C'est peut-être la plus simple. Il n'est effectivement pas prévu, dans les schémas d'infrastructures nouvelles, la possibilité d'aller de Saint-Exupéry à Part-Dieu en passant par le nord et par La Boisse. Ce mouvement se fait par le sud. De Saint-Exupéry, les trains contournent la gare, puis prennent le CFAL et rejoignent Grenoble, et c'est de cette manière qu'ils arrivent à Saint-Exupéry. Le mouvement est possible, mais pas par le nord. Sur le développement des liaisons Est — Ouest, pourquoi pas ? Aujourd'hui, tous les avis sont pertinents sur tous les sujets. S'il y a suffisamment d'avis pour développer des liaisons Est — Ouest, en accord avec l'autorité organisatrice, ce sont peut-être des sujets que nous pourrions regarder.

1425 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Monsieur avait demandé la parole.

1430 **Joël DUBOS**

1435 Je suis Vice-Président de la FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes. Je voulais revenir sur l'urgence à faire ce type de projet. À la FNAUT, nous sommes satisfaits effectivement que ce débat soit ouvert et que l'on discute enfin du Nœud Ferroviaire Lyonnais. On a participé aux débats qu'a organisé Madame MEAUX en 2009. À l'époque, nous avons émis des avis. Nous n'avons pas changé de position. Il faut effectivement augmenter le nombre de trains. Il faut bien regarder où nous les mettons. Faut-il les concentrer à la Part-Dieu, ou faut-il utiliser toutes les possibilités que nous avons sur les 36 gares, voire 40, que nous avons sur la métropole lyonnaise ? Sur l'urgence, je suis surpris que l'on résonne d'abord en termes de voyageurs. Il est vrai qu'il y a une demande. C'est nécessaire.

1440 Dans les chiffres que vous avez présentés, l'attente de croissance, c'est plus de 20 % de déplacements tous modes à 2050. Pour le fret, c'est plus 50 % pour les besoins de transport à 2030. Je pense qu'il faudrait, le CFAL Nord ayant déjà sa DUP, rapidement réaliser le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise et sortir le fret de la Part-Dieu. Cela impose effectivement de faire aussi en urgence le doublement des voies entre Saint-Fons et Grenay. Peut-on dissocier et traiter en différentes phases le projet que vous nous présentez, et ne pas tout faire d'un coup ? Cela permettrait peut-être effectivement d'étaler les financements.

1445 Je voudrais revenir sur les correspondances. On parle beaucoup de la concentration à la Part-Dieu, parce qu'il y a des correspondances. Dans votre dossier, il est dit que 51 % des trains qui arrivent à la Part-Dieu sont des TER. Parmi les usagers du TER, j'ai fait le calcul, 12 % seulement prennent une correspondance ferroviaire à la Part-Dieu. J'aimerais savoir, parmi les autres trains qui arrivent, et

1450 dont il faudrait nous donner le détail, quels sont les trains qui arrivent, les TGV, les TER et les Intercités dans chacune des gares. Combien de voyageurs sont en correspondance dans chacune des gares ? Cela permettrait déjà d'avoir un avis sur ce qu'il faut peut-être réaliser.

1455 Sur les problèmes techniques, j'aimerais avoir votre avis sur la manière dont vous allez traiter les aspects géologiques et hydrologiques pour la solution en souterrain. Quel sera le coût de la maintenance d'une solution en souterrain par rapport à la solution en aérien ? Pour la solution aérienne, quelle protection prévoyez-vous, à la fois pour la traversée de la ville de Lyon, mais également pour la ligne Saint-Fons — Grenay ?

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

1460 Quelques éléments de réponse. Je crois que la question a déjà été posée dans différentes réunions sur ce point.

Didier LLORENS, SNCF Réseau

Sur la question des correspondances, cette question a été posée dans le système des questions-réponses. Nous allons vous donner la réponse *via* Internet.

1465 Sur la question géologique et hydrogéologique, je peux déjà vous donner quelques éléments de réponse concernant la protection sur la solution aérienne en termes d'acoustique. Nous sommes effectivement aujourd'hui en phase de faisabilité. Cela ne rimerait à rien de vous donner des niveaux de bruit en façade, puisque nous ne les avons pas faits aujourd'hui. Nous ne savons pas ce que cela peut donner. On sait aujourd'hui que nous savons protéger des riverains, mais il faudra certainement, à l'horizon du projet, trouver des solutions innovantes pour aller au-delà de ce que nous faisons classiquement. Nous faisons des murs antibruit le long des voies ferrées, qui ne s'insèrent pas forcément très bien en milieu urbain. On peut aller effectivement protéger en façade, en changeant les menuiseries des riverains, mais à cet horizon-là, il faudra aller plus loin et passer par des solutions innovantes, pour protéger complètement le cadre de vie des riverains.

1470

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

1475 On abordera sans doute ces questions lors des réunions d'insertion. Il y a trois réunions sur la traversée de Lyon. Je pense que nous pourrions approfondir ces points.

Hubert BECART

1480 Je suis un habitant du 8^e arrondissement. On parle d'emploi, de correspondance, de hub de transport à la Part-Dieu. J'ai l'impression que l'on manque un point qui est essentiel, 20 000 habitants à la Part-Dieu. À la Part-Dieu, on y habite, aussi. Personne n'habite à Saint-Exupéry. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que si on dessert Saint-Exupéry, tous les gens qui vont devoir aller chercher le train à Saint-Exupéry, comment vont-ils y aller ? En transport. Ce sont des temps de transport en plus. Nous savons pertinemment qu'ils vont y aller en voiture. Je partage la remarque de Monsieur, qui est parti récemment. C'est-à-dire que le projet de renforcer Saint-Exupéry ne répond évidemment pas à l'urgence climatique et à l'urgence sociale qui s'imposent à nous actuellement.

1485
1490 Ma question va s'adresser à Madame CRUZ, de la région, puisque la région est compétente en aménagement du territoire au travers du schéma régional d'aménagement, de développement durable et de l'égalité des territoires (le SRADDET). Ce document s'impose aux documents d'urbanisme des communes et de la métropole de Lyon, en l'occurrence. Je pense que Monsieur LE FAOU et la métropole de Lyon partagent l'objectif que je vais énoncer. Madame CRUZ, la région partage-t-elle cet objectif qu'il faut réinvestir les quartiers de gares, qu'il faut habiter les quartiers de gares ? Car cela manque aujourd'hui. Dans les grandes métropoles, c'est aujourd'hui le cas. Nous avons des quartiers très denses et très vivants autour des gares ferroviaires, mais dans un certain nombre de petites villes et de villes moyennes proches Lyon, Tarare notamment, les quartiers de gares sont déserts.

1495 Personne n'habite autour de la gare, et donc personne ne prend le train.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Peut-être quelques éléments de réponse, Madame.

Sophie CRUZ, Conseillère régionale Auvergne-Rhône-Alpes

1500 Je vais répondre, puisque j'ai été interpellée. Tout d'abord, je vous rappelle, lorsque je parlais du développement de Saint-Exupéry, sur la première partie de votre question, les propos du Maire de Lyon. Il expliquait que les travaux actuellement faits à la gare de la Part-Dieu pour absorber le trafic actuel ne peuvent en aucun cas absorber le trafic le futur. Le débat qui a été le nôtre depuis le début, c'est de dire : ne peut-on pas aussi désengorger le trafic vers d'autres gares ? Je ne mets absolument pas en question le rôle essentiel de la gare de la Part-Dieu. On réfléchit notamment à

1505 d'autres endroits pour d'autres transits qui dépasserait le cadre local lyonnais, pour des gens qui effectivement ne viennent pas à Lyon et ne s'arrêtent pas à Lyon. Il ne s'agit absolument pas pour un Lyonnais d'aller prendre un train à Saint-Exupéry, soit pour le faire en voiture, soit pour prendre l'avion. Ce n'est pas du tout cela.

1510 C'est faire ce que nous pouvons faire sur d'autres lignes. J'utilise beaucoup la ligne Lyon — Le Havre, qui évite de passer par Paris. C'était cette vocation-là. Lorsque vous allez dans le nord de la France, vous faites Lyon — Lille ou Lyon — Bruxelles. Vous passez par Marne-la-Vallée. Vous allez à Roissy, et ensuite, vous allez vers le nord de la France. C'est dire que pour des gens qui n'allaient pas à Lyon intramuros, il faut trouver d'autres solutions. Nous l'avons vu.

1515 Sur la deuxième partie de votre question, la région a mis en place un certain nombre de dispositifs, pour justement développer le centre-bourg et faire que le centre-ville soit attractif. Ce sont 300 millions que nous avons mis sur la table sur 3 ans dans le cadre des contrats ambition région. Je ne vais pas rentrer dans le détail. Ils permettent aux communes de développer leur centre-ville et de le redynamiser. La région est complètement investie dans ce type de politique, pour redonner de la vie à nos communes périphériques. Vous évoquiez Tarare. Dans le cadre du CPER et de la politique de la

1520 ville, c'est un million d'euros qui ont été affectés à Tarare, pour justement développer son centre-ville. La Région est totalement partenaire des communes et encourage le développement des centres-bourgs pour faire en sorte que nous puissions revivre dans nos centres-ville.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

Merci, Madame. Une dernière question, et nous concluons.

1525 **Barazi MARIVAN**

Bonjour. Je suis étudiant à l'université Lyon III. J'ai une question sur la possibilité de créer un réseau de TTR dans l'agglomération lyonnaise. Nous pouvons peut-être transformer le T3 en TTR pour le centre-ville. Je parle surtout pour la possibilité, un peu comme le monsieur l'a dit plus tôt, d'une connexion Est — Ouest. Dans l'Ouest lyonnais, on a trois TTR. Pourquoi ne faisons-nous pas la

1530 connexion avec l'Est lyonnais par un tube central, un peu comme dans la ville de Munich en Allemagne ? Après, cela se branche avec plusieurs directions. On peut faire, par exemple, Brignais et Montluel, Saint-Exupéry vers le sud-ouest. L'Arbresle — Bourgoin-Jallieu. Lausanne — Villefranche. Ceci avec le réseau existant. On peut faire de grandes gares dans les terminus de ces TTR en périphérie de la métropole, un peu comme dans la région parisienne. Merci beaucoup.

1535 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci. Vous posez votre question en 30 secondes, et on répond aux deux en même temps.

Guy-Laurent FAZILLE

1540 Bonsoir. Je suis du 2^e arrondissement de Lyon, donc Perrachois. Je vais aller très vite. Je rebondis un peu sur ce qu'a dit Monsieur, sur les TER cadencés. Ce serait un RER. Je voulais savoir quelles seraient les villes terminales de ce RER. Est-ce que ce serait Vienne — Villefranche, Tarare — Bourgoin, Tarare — Grenoble ou Ambérieu — Saint-Étienne, par exemple ?

Le deuxième point que je voulais aborder, c'est la question de l'Hyperloop. C'est un système de transport par un tube sous pression. Est-ce un mode de transport qui risque d'être installé, construit et développé ? Est-ce de la science-fiction ?

1545 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci. Sur ce dernier point, on va faire un atelier sur ce que l'on a appelé les transports ou la mobilité du futur, qui est un atelier de prospective. Vous l'avez sur le calendrier. On vous y invite bien volontiers. Cet atelier sera sur inscription. Nous aborderons tous les sujets innovants, comme les

1550 véhicules autonomes. Je vous laisse répondre aux dernières questions, et nous ferons ensuite un rapide résumé de ce qui a pu se dire avant de vous libérer.

Didier LLORENS, SNCF Réseau

1555 Sur la question du RER, peut-on repasser la diapo 15 que nous avons présentée tout à l'heure ? Elle montre effectivement les TER périurbains au quart d'heure. Dans les hypothèses prises par SNCF Réseau, c'est de développer ce réseau au quart d'heure jusqu'au terminus périurbain, que sont Villefranche-sur-Saône, Montluel, Bourgoin-Jallieu, Vienne, Givors ou Lausanne dans l'Est lyonnais. Je ne sais pas si tu as, Denis, des compléments à apporter concernant les trams-trains.

Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale

1560 Les compléments recourent la réponse faite tout à l'heure. Aujourd'hui, c'est une question que vous apportez aux débats. Votre question est intéressante et mérite d'être approfondie. Nous n'allons pas la traiter aujourd'hui. Ce sont des contributions comme celles-ci qui vont nous permettre de regarder d'autres scénarios complémentaires, voire alternatifs, par rapport au scénario que nous mettons au départ. Ce sont des sujets que nous n'étudierons pas seuls. Ce sera avec des autorités organisatrices et les transports en commun urbains.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

1565 Merci.

Barazi MARIVAN

Excusez-moi. Je ne sais pas si je peux présenter ma thèse, qui est exactement sur ce thème-là.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

1570 Vous pouvez bien entendu faire une contribution. On verra comment l'intégrer dans le dispositif. On va clore notre réunion. Je vais demander à Adeline et Barbara de nous relever en quelques mots quelques éléments marquants de cette réunion. Nous vous souhaiterons ensuite un bon retour.

Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public

1575 Quelques mots très rapides pour conclure. On sent bien aujourd'hui, à travers les échanges que nous avons eus, que les préoccupations sont plutôt sur l'urgence et sur le court terme. On vient un peu buter sur la temporalité de l'aménagement qui se situe plutôt sur le temps long. Le projet du Nœud Ferroviaire Lyonnais, comme on l'a démontré toute la soirée, se situe plutôt sur un temps long. On sent qu'il y a des interrogations par rapport aussi aux questions de calendrier.

Les réponses ont été apportées aujourd'hui par des acteurs que l'on n'a pas forcément vus à toutes les réunions notamment sur la question de la tarification et sur l'harmonisation tarifaire.

1580 Nous avons également beaucoup parlé d'intermodalité, vélo-train, train-transport en commun et des questions qui rejoignent celles du rabattement sur les gares et qui, on l'a bien compris à travers des échanges entre les différentes tables, montre que c'est d'abord une question de coordination des acteurs et de gouvernance. Cela nécessite beaucoup de discussions, et donc les solutions qui sont mises en place peuvent prendre du temps.

1585 On a finalement peu parlé de report modal, ce qui fait aussi écho aux questions qui ont été posées par certains, notamment face aux urgences climatiques ou à la question de l'étalement urbain. On a bien compris cela. Là, il faudra peut-être revoir aussi certaines réponses à apporter de ce point de vue.

1590 Des nouveaux éléments aujourd'hui, notamment par rapport aux scénarios sur Saint-Exupéry, qui montrent que le débat est encore ouvert. Il y a encore beaucoup de perspectives à explorer. Il y a de la place, comme l'a rappelé la maîtrise d'ouvrage au début de ce débat, pour la discussion. On a bien senti le positionnement entre la Métropole et la Région, qui ne sont pas totalement sur la même longueur d'onde sur ces questions-là. À travers la question de Saint-Exupéry, cela montre que les questions de transport renvoient à des questions d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Derrière, il y a deux visions de ces territoires, deux visions de la métropole de Lyon.

1595 Voilà, pour résumer très rapidement.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public

1600

Merci beaucoup. Je vous souhaite une bonne fin de soirée. Je voudrais remercier Madame CRUZ et Monsieur LE FAOU d'être restés aussi longtemps avec nous et d'avoir répondu tout à fait sincèrement aux questions et aux interpellations. Merci à tous. Vous avez eu le calendrier. Vous êtes bien entendus invités à toutes les réunions et tous les ateliers à venir, ou à participer aux débats sur la plate-forme. Les coordonnées vous seront données à nouveau, mais vous les connaissez tous maintenant. Merci à vous. Bonne fin de soirée.

Applaudissements.