

Débat public

NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

Du 11 avril au 11 juillet 2019

Compte-rendu intégral

Réunion publique d'ouverture

Jeudi 11 avril 2019 à Lyon

SALLE / ADRESSE :	H7 -70, quai Perrache 69002 Lyon
PARTICIPANTS :	279 personnes
DÉBUT > FIN :	19h15 à 22h10 (durée du REC : 2h42)
QUESTIONS-RÉPONSES :	25 questions, dont 3 sur Twitter et 1 sur Internet

En tribune

CNDP

Mme	Chantal	JOUANNO	Présidente de la Commission nationale du débat public
M.	Jean-Claude	RUYSSCHAERT	Président de la Commission particulière du débat public
M.	Francis	BEAUCIRE	Membre de la Commission particulière du débat public
Mme	Dorothée	BRIAUMONT	Membre de la Commission particulière du débat public
M.	François	GILLARD	Membre de la Commission particulière du débat public
Mme	Adeline	HEITZ	Membre de la Commission particulière du débat public
M.	Jérôme	LAURENT	Membre de la Commission particulière du débat public
Mme	Agnès	PEPELIN	Membre de la Commission particulière du débat public
Mme	Barbara	SERRANO	Membre de la Commission particulière du débat public
Mme	Dominique	SIMON	Membre de la Commission particulière du débat public

Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

M.	Patrick	JEANTET	Président Directeur Général SNCF Réseau
M.	Denis	CUVILLIER	Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale
M.	Thomas	ALLARY	Directeur territorial Auvergne Rhône-Alpes

Intervenants :

M.	Gérard	COLLOMB	Maire de Lyon
M.	Pascal	MAILHOS	Préfet de région
M.	Etienne	BLANC	Premier Vice-Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes
M.	David	KIMELFELD	Président de la Métropole de Lyon

COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

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

Bonjour à tous. Bienvenue à cette première réunion publique du débat sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais. Merci à tous ceux qui nous ont rejoints par Internet, puisque notre réunion est effectivement filmée et retransmise en direct sur les réseaux sociaux. Vous pouvez d'ailleurs intervenir à tout instant sur ces réseaux sociaux en tapant #debatNFL. Je suis Jean-Claude RUYSSCHAERT. Je préside cette Commission particulière du débat public qui a préparé l'organisation et l'animation de ce débat sur les aménagements à long terme du Nœud Ferroviaire Lyonnais. Je vais donc vous accompagner tout au long de cette soirée.

- 10 Sont à mes côtés pour ouvrir cette séance, mais je ne vous les présente plus, Monsieur Gérard COLLOMB, Maire de Lyon ; Madame Chantal JOUANNO, présidente de la CNDP ; et Monsieur Patrick JEANTET, Président de SNCF Réseau. Je vais leur laisser la parole pour un mot d'accueil, en commençant par Monsieur le Ministre, si vous le voulez bien. Je vous cède ma place pendant quelques instants.

Gérard COLLOMB, Maire de Lyon

- 20 Merci beaucoup, Monsieur le Président. Je suis heureux de vous accueillir, et d'accueillir Chantal JOUANNO, Présidente de la commission nationale du débat public, d'accueillir aussi évidemment Monsieur le Vice-président de la Région. Mais comme le siège de la Région n'est pas loin, il est chez lui ici. Je suis heureux d'accueillir Monsieur le Préfet d'Auvergne Rhône-Alpes, Monsieur le Président de la Métropole de Lyon, Madame la Présidente du Sytral, et vous toutes et tous.

Nous sommes réunis ici à mon avis pour un débat qui est l'un des débats les plus importants pour la Région Auvergne Rhône-Alpes. C'est un débat qui a pris ses origines il y a déjà quelque temps, puisque la désaturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais, dont nous allons parler ce soir, a été lancée dans le débat public par Dominique BUSSEREAU le 15 avril 2009. Nous voyons donc que dans notre pays, entre le moment où on lance les idées et le moment où l'on commence à débattre, il se passe quand même un certain temps, ce qui donne à chacun la possibilité de réfléchir longuement pour s'engager sur des voies qui sont bien évidemment forcément les bonnes.

- 30 Nous avons eu ensuite Madame Marie-Line MEAUX, qui présidait le Conseil général de l'environnement et du développement durable. Elle a fait un rapport en octobre 2011. Ensuite, Monsieur François CUVILLIER est intervenu, puis Monsieur VIDALIES. Enfin, bien évidemment notre Ministre Elisabeth BORNE, qui a donc organisé ce débat public.

La désaturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais, contrairement à son nom, n'est pas simplement un problème lyonnais. Juste pour resituer le débat, je rappelle que 1200 trains par jour, dont 600 trains du quotidien, passent effectivement par ce Nœud Ferroviaire Lyonnais. Il y avait 42 millions de voyageurs en 2017, dont 32 millions pour la seule gare de la Part-Dieu. Dans cette même gare, c'était 15 % de fret, 16 % de circulation technique, 18 % de TGV et 51 % de TER.

- 40 Cela veut dire que le débat que nous allons avoir ce soir pose des problèmes nationaux. En effet, RFF cale aujourd'hui les trames horaires nationales sur l'organisation des départs ou des arrivées à la Part-Dieu. À partir de cette même gare se forment donc sur tout le réseau ferroviaire lyonnais, mais nous en parlerons sans doute tout à l'heure, des retards qui peuvent comme chacun le sait être extrêmement importants.

C'est d'une importance régionale, car comme je l'ai souligné, la moitié des trains de la Part-Dieu sont des TER. Ils desservent donc le réseau des villes. Si nous voulons effectivement que des villes comme Valence, Grenoble, Bourg, etc., puissent être desservies, c'est la désaturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais qui le permettra.

- 50 C'est enfin important pour l'aire métropolitaine. Je rappelle que nous sommes dans une étoile à 15 branches, et que sur le territoire de l'aire métropolitaine, nous avons 80 % de la population qui est à moins de cinq kilomètres d'une gare. Cela veut dire que nous pouvons irriguer largement. Cependant, comme vous le savez peut-être, cette aire métropolitaine, d'ici 2040, à savoir l'horizon de la réalisation de ce Nœud Ferroviaire Lyonnais si tout va bien, va prendre entre 370 000 et

700 000 habitants supplémentaires. Nous aurons donc évidemment besoin de trains qui puissent circuler et desservir nos habitants.

60 Sur les enjeux de long terme, sans le Nœud Ferroviaire Lyonnais que l'on va vous présenter maintenant, il est impossible de faire le Lyon — Turin. Cela veut dire que nous aurons des trains qui passeront en dehors de la grande Région Auvergne Rhône-Alpes, et qui se déporteront sur l'Est. J'ai fait un bilan il y a quelque temps, et on disait : « C'est simple. Si nous n'avons pas ces aménagements, demain, la grande voie d'industrialisation, ça sera l'Allemagne, la Suisse, Italie où on a réalisé les tunnels du Lötschberg et du Saint-Gothard. » Et donc les industries de la région Auvergne Rhône-Alpes seront des industries qui petit à petit partiront. En tout cas, peu viendront, alors qu'aujourd'hui, vous le savez, simplement dans l'agglomération lyonnaise, nous accueillons chaque année plus de 110 entreprises supplémentaires, extérieures à l'agglomération lyonnaise, à la métropole de Lyon, dont 50 % d'étrangers.

70 Cela situe donc le débat. Il est à la fois international, puisque vous savez que le Lyon — Turin, ce n'est pas le Lyon — Turin, mais c'est depuis l'Espagne jusqu'à la Hongrie, en passant par Milan, Venise, etc. Est-ce que nous voulons être dans un des grands corridors européens ou non ? On peut choisir d'être à l'écart, mais ceux qui ont choisi d'être à l'écart de la mobilité s'en sont toujours beaucoup repentis. Je pense donc que le débat d'aujourd'hui est peut-être l'un des deux ou trois débats les plus fondamentaux pour l'avenir, non seulement de la métropole de Lyon, mais toutes les villes de la région, et je dirais sur l'aire métropolitaine elle-même, sur la possibilité de développer des RER qui permettent de désaturer. Comme vous l'avez vu, je suis arrivé avec un peu de retard, parce que l'axe Nord — Sud-est un axe qui peut être extrêmement bouché. En tout cas, merci à vous, et je vous souhaite un bon débat.

Chantal JOUANNO, Présidente de la CNDP

Merci, Monsieur le Ministre. Si Monsieur le Préfet, les élus et les responsables me le permettent, je continuerai par chers toutes et tous, parce que j'y reviendrai... C'est un principe très important pour nous que, toutes et tous, vous vous sentiez sur un pied d'égalité absolue dans votre capacité à vous exprimer dans le cadre de ce débat qui va s'ouvrir.

80 Permettez-moi juste de dire quelques mots, de commencer par une question simple : pourquoi sommes-nous ici ? Pourquoi ce débat public est-il organisé par la Commission nationale du débat public, et plus spécifiquement la Commission particulière qui est présente ici et qui est présidée par Monsieur RUYSSCHAERT ? Nous sommes ici parce que nous sommes les garants d'un droit, et vous avez le droit ici de vous exprimer sur un projet effectivement extrêmement important pour votre région. Nous sommes garants d'un droit ancien, garants d'un droit à l'information et la participation, et on est aussi ici pour éclairer le décideur dans ses choix. La CNDP est en fait un petit peu comme un photographe, un photographe absolument neutre, qui donne à voir les interrogations, les inquiétudes, les priorités de toutes les personnes qui voudront bien s'exprimer dans le cadre du débat. Et c'est sur cette base qu'ensuite, le décideur pourra choisir de poursuivre ou non son projet, ou de le modifier en fonction de ce qui se sera dit dans le cadre du débat public.

90 Je voudrais juste insister un petit peu sur ces quelques points, parce qu'ils sont très importants. Ce sont un peu les règles du jeu du débat que l'on fixe aujourd'hui ensemble. Ce n'est pas moi qui les ai fixées. Elles ont été fixées par la loi. Elles ont été fixées aussi par l'histoire de la CNDP, la Commission nationale du débat public. Je ne devrais pas utiliser ces sigles. Par son histoire, ce sont des principes dont nous héritons et dont nous considérons tous ici que nous devons être les garants.

100 Premièrement, le débat public, ce n'est pas une consultation. Ce n'est pas un moyen pour faire passer un projet. C'est vraiment la garantie que vous puissiez vous exprimer sur ce projet. C'est un droit inscrit dans la loi, un droit ancien. On trouve même des fondements dans le cadre de la Déclaration des droits de l'Homme. C'est un droit qui pose comme exigence à tous les décideurs une exigence de transparence. Nous veillerons donc à ce que toutes les informations qui vous sont données dans le cadre de ce débat soient les plus complètes possible, qu'elles soient compréhensibles, qu'elles soient accessibles au plus grand nombre. Nous veillerons à l'issue du débat que le décideur, en l'occurrence SNCF Réseau, mais aussi les autres décideurs, disent ce qu'ils ont retenu du débat, ce qu'ils n'ont pas retenu, et pourquoi ils ne l'ont pas retenu. C'est un principe de reddition des comptes extrêmement important, parce qu'il vous garantit que votre parole est utile et qu'elle ne s'exprime pas dans le vide.

110 Le deuxième fondement de ce droit important, c'est la démocratie. Le droit à la participation du public dans l'élaboration des grands projets qui touchent son environnement est inscrit dans la loi. C'est un droit qui était inscrit par une convention internationale comme indissociable de la démocratie. Et donc comme dans tous les principes de la démocratie, votre parole a exactement le même poids que toutes les autres paroles qui vont s'exprimer dans le cadre du débat. Que vous soyez députés, présidents d'association, responsables économiques, ou que vous vous considériez comme citoyen ordinaire, votre parole a exactement le même poids à nos yeux, et on va le retranscrire de manière absolument fidèle avec le même poids. C'est un principe d'égalité fondamentale pour la CNDP.

120 Toutes les paroles comptent, sauf la nôtre. Nous, CNDP, contrairement par exemple à un commissaire enquêteur, nous ne donnons pas d'avis sur le projet. Nous sommes absolument neutres à l'égard du projet. On ne se prononce pas sur son opportunité. La loi nous l'interdit, et donc on ne se prononce pas sur le fond du dossier. Notre rôle est de veiller à ce que vous puissiez vous prononcer sur le dossier, et à ce que vous puissiez vous exprimer. Mais à la fin, nous ne donnerons pas d'avis sur ce dossier. C'est une absolue neutralité qui s'impose à nous. À défaut, si vous pensiez que l'on avait un avis sur le dossier, vous seriez hésitants à venir participer. Que vous soyez pour ou contre, ça biaiserait forcément l'organisation du débat.

130 Deuxième point fondamental : à quoi sert le débat public ? Comme je vous le disais, il sert à éclairer le décideur. En France, on peut le regretter, mais c'est comme ça, le débat public, ce n'est pas la codécision. *In fine*, le décideur final restera toujours SNCF Réseau, ou les pouvoirs publics, si la décision leur appartient. En parallèle, le débat public n'est pas simplement une consultation. Ce n'est pas un questionnaire dont les questions seraient tellement bien écrites que la réponse s'imposerait à tous. Non. C'est une parole absolument libre. Vous êtes libres de choisir vos sujets. Vous êtes libres d'arriver dans les réunions, et de porter les questions qui vous tiennent à cœur. Voilà les quelques principes importants que je voulais vous exposer, les principes d'indépendance, de transparence, de neutralité, d'égalité de traitement et d'argumentation, puisque vous venez pour argumenter vos positions. Et nous, en tant qu'autorité indépendante, on vous garantit ces différents principes. Ce sont des principes qui ont 21 ans d'existence. Ici, c'est le 96^e débat public que nous allons piloter, et nous avons déjà conduit plus de 300 procédures de concertation.

Pour terminer, je voulais vous dire juste deux petits mots très rapidement, vous dire que ça va être un débat qui sera vraiment passionnant, parce que c'est le 21^e débat que l'on fait sur des infrastructures ferroviaires. Et systématiquement, ce sont des débats qui rassemblent énormément de public, qui rassemblent énormément de contributions. Ce sont les débats où l'on a toujours le plus de public. Ce sont des débats où nous avons toujours des passionnés, et ils nous apportent toujours des scénarios alternatifs.

140 L'autre enseignement des 20 débats publics que nous avons conduits sur ce dossier, c'est qu'*in fine*, bien souvent, le projet du maître d'ouvrage sort différemment de la manière dont il était rentré. Il va soit reprendre en compte des considérations qui ont été portées dans le débat, soit même parfois reprendre des scénarios qu'il n'avait pas imaginés, mais qui ont été imaginés par le public. Cela va donc être un débat passionnant pour cette raison, parce que l'histoire des débats publics nous le montre, parce qu'en plus, on est sur un territoire où il y a eu beaucoup de débats, beaucoup de procédures de participation. On en a d'ailleurs encore une en cours, une concertation sur la prolongation de la ligne de métro vers Alaï. C'est donc un territoire où l'on sait que l'on a des acteurs qui connaissent la participation, avec lesquels on a eu beaucoup d'échanges.

150 Un dernier élément, et non des moindres. La Commission particulière qui est ici, est de qualité. Monsieur le Président présentera les membres tout à l'heure. Comme il est poli, il ne va pas se présenter tout seul. Vous avez un Président, et je le décrivais en écrivant mon discours, qui est un soldat de la participation. C'est un soldat, mais c'est parfois un Casque bleu. Vous savez que la participation, ce n'est pas toujours facile. On a souvent des détracteurs du débat public. C'est vraiment une personne qui a le débat public à cœur et qui connaît très bien les questions de transport. Il s'est donné à chacun le sentiment qu'il a sa place effectivement dans le débat. Je ne doute pas qu'avec l'ensemble de sa Commission de très grande qualité, vous aurez l'occasion de trouver dans ce débat public votre débat public. Ce débat, cette salle, cette réunion, ce n'est pas la nôtre. C'est la vôtre. Je veux insister sur ce point. Ce débat, c'est le vôtre. Nous sommes des entendants. On est là pour vous donner l'occasion de vous saisir de l'ensemble des problématiques. Voilà en quelques mots ce que je souhaitais vous dire. Un grand merci pour votre présence ce soir.

160

Patrick JEANTET, Président directeur général SNCF Réseau

Monsieur le Préfet de région, Monsieur le ministre d'État, Maire de Lyon, Madame la Présidente de la Commission Nationale du Débat Public, chère Chantal JOUANNO, Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public, cher Jean-Claude RUYSSCHAERT, Monsieur le Vice-Président de la région, Monsieur le Président de la métropole du Grand Lyon, Mesdames et Messieurs les parlementaires, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs. Merci de votre accueil ce soir à Lyon pour lancer ce grand débat public portant sur les aménagements du long terme, comme l'a dit Monsieur le Maire de Lyon, du Nœud Ferroviaire Lyonnais.

170 C'est une sorte de paradoxe. Je suis, avec mes équipes, impatient de lancer ce débat sur un projet, dont la problématique, Monsieur le Maire de Lyon l'a rappelé, date de 2008. C'est un nœud ferroviaire, dont nous savons tous qu'il est très saturé. En même temps, l'horizon de ce projet, c'est le long terme. C'est 2040. Il est indispensable de commencer le plus vite possible. Permettez-moi, avant de parler de ce que nous attendons chez SNCF Réseau de ce débat, de resituer SNCF Réseau en quelques mots. La loi relative au nouveau pacte ferroviaire qui a été votée à l'été dernier place SNCF Réseau au cœur du système ferroviaire, en lui donnant très clairement le rôle de pivot entre l'État, les autorités organisatrices de transport, et les régions en particulier, et les entreprises ferroviaires qui font circuler les trains sur le réseau ferroviaire.

180 SNCF Réseau est d'abord en charge d'attribuer les sillons, c'est-à-dire les droits de passage sur le réseau, et de gérer la capacité de ce réseau. Comment fait-on concrètement pour gérer cette capacité ? D'abord, sur le réseau existant, le réseau historique qui date du XIXe siècle pour certaines parties, améliorer constamment l'exploitation quotidienne de ces nœuds ferroviaires. Évidemment, cela ne suffit pas. On a besoin d'investir sur ce réseau, en particulier sur ces nœuds ferroviaires, et les travaux sont importants. Sur la région Auvergne Rhône-Alpes, nous allons investir avec différents partenaires, notamment la région, 750 millions d'euros sur l'année. C'est évidemment énorme, extrêmement important et essentiel.

Nous avons aussi des développements importants, comme nous le faisons actuellement avec la Région sur l'axe Genève — Annemasse, qui en fin d'année permettront, avec de nouvelles voies qui relieront les deux métropoles, 230 TER quotidiens en Haute-Savoie.

190 En ce qui concerne l'avenir, SNCF Réseau investit massivement dans la modernisation, dans la rénovation bien sûre, mais surtout la modernisation de ses réseaux. On ne le rénove pas à l'identique. Aujourd'hui, nous allons développer, grâce au digital, grâce aux télécommunications haut débit, des systèmes de commandes-contrôles des trains, d'automatisation des circulations, qui vont nous permettre de mettre dans l'avenir beaucoup plus de trains sur ces mêmes infrastructures. C'est essentiel.

Je voudrais rappeler ici que le train est du côté des solutions en matière d'urgence climatique et environnementale. Le train est une des solutions essentielles que nos concitoyens attendent pour les déplacements du quotidien. Ici, dans le Nœud Ferroviaire Lyonnais, et Monsieur le Maire de Lyon l'a rappelé, ce sont le TGV, le TER et le fret, essentiel pour une métropole comme Lyon, qui est un des poumons industriels de notre pays.

200 Enfin, SNCF Réseau souhaite plus de trains dans ces nœuds ferroviaires, et nous souhaitons les trains ferroviaires au service de tous les territoires. C'est essentiel. Ces deux enjeux majeurs, plus de trains et la proximité avec les territoires, sont la question de l'avenir. Créons des RER métropolitains. Lyon, à ce titre-là, et un emblème de ce que nous ferons et de ce que nous allons proposer aux autorités dans l'avenir, de créer des RER métropolitains. Pour cela, il est évidemment nécessaire de renforcer ce Nœud Ferroviaire Lyonnais. C'est le sens du débat de ce soir.

210 Qu'attendons-nous du débat public sur les aménagements de long terme du Nœud Ferroviaire Lyonnais ? D'abord, ce projet, c'est l'augmentation de la capacité ferroviaire sur la traversée Nord — Sud de Lyon en passant par la gare de Lyon Part-Dieu sur laquelle, vous le savez, nous faisons des travaux importants. Ces travaux ne suffiront pas à augmenter cette capacité. Ces travaux vont permettre d'améliorer la qualité de service, en particulier la régularité. Ils ne nous permettent pas à proprement dit d'augmenter la capacité. Le deuxième point est évidemment la traversée Est — Ouest jusqu'à Grenay sur une étoile ferroviaire à 15 branches. Je rappelle que la gare de la Part-Dieu est en France la plus grande gare de connexion entre différents types de services.

C'est bien sur ce fondement de projet que nous avons saisi la Commission Nationale du Débat Public, qui a décidé le 3 octobre dernier de réaliser ce débat que nous lançons aujourd'hui. Avant d'être un projet d'infrastructures, ce projet est un projet de services ferroviaires. C'est de cela qu'il faudra débattre. Quelles sont les modalités ? Quels trains périurbains ? Combien de trains périurbains ? Quels trains à grande vitesse ? Combien de trains à grande vitesse ? Quels trains entre les métropoles régionales ? Quelle place pour le fret ? C'est essentiel. N'oublions pas le fret.

220 Pour construire une bonne réponse à votre attente et optimiser ce projet d'infrastructures, SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage du réseau ferré national, a toujours besoin d'approfondir et de bien mieux connaître les besoins, les besoins des voyageurs, les besoins des citoyens, les besoins exprimés par les chargeurs et la maçonnerie et les besoins exprimés par les élus et les autorités organisatrices de transports. Ce sera pour nous le 16^e débat public sur un projet porté par SNCF Réseau. Ce que je peux vous dire, c'est qu'aucun de ces débats ne s'est terminé exactement avec le projet qu'on avait imaginé. Nous n'avons absolument pas, sur ces projets-là, de projets que nous souhaitons absolument faire.

230 Ce qui est important pour nous, c'est de régler des problématiques et d'écouter vos commentaires et vos besoins, de manière à ce que nous puissions les intégrer dans nos projets. Les 15 premiers projets qui ont fait l'objet de débats publics sont sortis à chaque fois transformés, modifiés et enrichis. C'est essentiel pour nous. Pendant ce débat, les équipes de SNCF Réseau qui sont à mes côtés auront une posture d'humilité et d'écoute. Notre ambition est de présenter, d'expliquer, d'apporter des expertises nécessaires, mais pas forcément de convaincre sur une solution préétablie. Certainement pas.

240 Fin 2019, quand le débat sera terminé, SNCF Réseau précisera quels sont les enseignements qu'il tirera de ce débat et quelle suite il entendra donner à ce projet. Cette suite pouvant aller d'une phase d'étude plus détaillée, pouvant avoir des travaux sur une variante plutôt privilégiée ou une réorientation des hypothèses pour optimiser le projet. En offrant ainsi la chance à chacun de s'exprimer sur les mobilités à long terme de la Région Auvergne Rhône-Alpes et de sa métropole lyonnaise, ce débat public doit impulser une dynamique partagée avec l'ensemble du territoire. Nous sommes prêts à y prendre toute notre part. Je connais la mobilisation des équipes de SNCF Réseau, engagée pour que ce temps soit une réussite. Vous pouvez compter sur elle. Je vous remercie. Bon débat à tous.

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

Merci beaucoup. Après ces propos introductifs, je souhaite vous présenter les personnes qui occupent cette tribune. Je voudrais en préalable rappeler que cette réunion est filmée. Si certains d'entre vous ne le souhaitent pas, qu'ils se signalent aux hôtes afin de pouvoir se positionner de telle sorte à ce que la caméra ne puisse pas les prendre, dans le respect du droit à l'image.

250 Je voudrais vous présenter la Commission particulière, qui est constituée de : François GILLARD, Adeline HEITZ, Francis BEAUCIRE, Agnès POPELIN, Dominique SIMON, Jérôme LAURENT, Dorothee BRIAUMONT et Barbara SERRANO, qui assurent à mes côtés l'organisation et l'animation de ce débat. J'en profite pour remercier Sylvain, Frédéric et Mathilde pour leur apport au quotidien dans cette Commission.

De l'autre côté de la tribune, les représentants à la maîtrise d'ouvrage : Thomas ALLARY, Directeur régional de SNCF Réseau, et Denis CUVILLIER, qui assure la direction du projet en cause et qui seront amenés à intervenir.

260 Je voudrais aussi saluer les partenaires de ce projet. Comme l'a mentionné le Président JEANTET, SNCF Réseau n'est pas le seul sur ce projet. La loi lui donne un monopole sur la propriété des voies, sur la gestion de ce réseau. À ce titre, il assure la maîtrise d'ouvrage. En revanche, l'organisation de la mobilité relève d'autres structures, des autorités organisatrices, au premier rang desquelles l'État, représenté par Monsieur le Préfet de Région qui a accepté d'être des nôtres ce soir, la Région, représentée par Monsieur BLANC premier vice-président du Conseil régional, la métropole de Lyon représentée par Monsieur KIMELFELD, son Président, ainsi que le Sytral, représenté par sa Présidente, Madame BOUZERDA, que je remercie d'une part de nous avoir aidés à préparer ce débat, et d'autre part, comme je vais avoir besoin d'eux pendant les trois mois à venir, je les remercie une deuxième fois.

270 Notre réunion de ce soir va se dérouler de la façon suivante. Dans un premier temps, l'équipe de SNCF Réseau va vous présenter de manière synthétique le projet à long terme du nœud ferroviaire, et nous vous donnerons la parole pour une première séance de quatre ou cinq questions-réponses dans un premier temps. Nous demanderons au maître d'ouvrage de répondre à vos questions. Petit point d'ordre. Je vous demanderai, lorsque vous poserez une question, de vous présenter et de bien vouloir vous lever, pour filmer votre intervention, et d'être relativement concis, puisque notre temps est limité. Les questions courtes sont les bienvenues. Nous demandons de respecter la courtoisie nécessaire, puisque nous sommes sur une présentation d'arguments des uns et des autres. Vous pourrez également les poser par écrit. Les hôtes présentes dans la salle les recueilleront. Nous les traiterons en direct avec les membres de la commission. Vous pourrez également, avec l'aide de votre téléphone, envoyer un message à l'adresse #debatnfl. Ces tweets seront analysés et retransmis à la Commission. Certains d'entre eux pourront recevoir une réponse en séance le moment venu.

280 Je souhaite ensuite que les partenaires du projet puissent expliciter leurs attentes. Ils viendront expliquer les objectifs qu'ils assignent à ce projet, les attentes à l'égard du débat et du projet.

La parole vous sera donnée dans une deuxième séquence, de façon un peu plus longue. Je présenterai les modalités de ce débat à l'issue de celle-ci.

Je vous propose de rentrer dans le vif du sujet et de passer la parole au porteur du projet, à savoir SNCF Réseau.

J'ai une première question. Pourquoi SNCF Réseau ? Pourquoi pas simplement SNCF ?

Thomas ALLARY, Directeur territorial Auvergne Rhône-Alpes

290 Merci, Monsieur le Président. Bonsoir à tous. Nous allons nous appuyer sur quelques diapositives pour avoir une présentation synthétique. La première va répondre à votre question. Pourquoi SNCF Réseau ? Quelques mots liminaires sur l'organisation du système ferroviaire et la place de SNCF Réseau. Certaines choses ont déjà été dites. Nous n'allons pas détailler l'ensemble du sujet. Je rappelle que la loi qui a été votée à l'été dernier a placé SNCF Réseau comme le pivot du système ferroviaire. Ce système comprend de nombreuses entités : des autorités de contrôle pour la sécurité ; l'autorité de régulation qui régule le système et qui contrôle le monopole SNCF Réseau que nous sommes ; les commanditaires du service que sont les autorités organisatrices ; la Région ; l'État pour les trains Intercités et les chargeurs, qui sont les commanditaires de ce service pour le fret. Vous voyez sur la droite de la diapositive l'ensemble des entreprises ferroviaires qui opèrent ce service, qui font circuler les trains de voyageurs et de fret pour le compte de ces commanditaires. Vous avez la liste de ceux qui font circuler des trains en Auvergne et Rhône-Alpes. Nous en avons plus sur l'ensemble du réseau français. Nous en aurons de plus en plus avec l'ouverture à la concurrence
300 prévue par la loi de l'an dernier.

Le rôle de SNCF Réseau dans ce système est de répartir la capacité de façon équitable entre toutes les entreprises ferroviaires et de leur attribuer des sillons pour qu'elles puissent faire circuler les trains. C'est aussi bien évidemment d'assurer l'entretien et l'exploitation de ce réseau et son développement dans le cadre du contrat de performance que nous avons signé avec l'État. C'est bien en tant que maître d'ouvrage d'un projet de développement, dans cette dernière fonction, que nous sommes aujourd'hui le représentant du projet dans le cadre de ce débat public.

Beaucoup d'éléments ont été rappelés pour la présentation de ce projet. Nous parlerons plus de la logique qui a conduit au projet qui est soumis au débat aujourd'hui en partant des dynamiques territoriales, puisqu'un projet s'inscrit dans un territoire.

310 Nous ferons ensuite un premier focus sur le contexte ferroviaire. Nous irons sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais ainsi que sur le projet en lui-même, dans un troisième temps.

Si nous parlons des dynamiques territoriales, qui sont fortement orientées aujourd'hui par des enjeux de mobilité durables, nous allons évidemment replacer Lyon dans son contexte, qui est une place au centre des échanges français et européens en termes de voyageurs. Lyon est la première gare de correspondance des TGV en France et en Europe. Lyon est également au croisement de deux corridors de fret, corridors européens, l'un, Nord — Sud, et l'autre, plus Est — Ouest. Si nous zoomons ensuite sur la région, nous nous rendons compte que Lyon est également la locomotive, le pôle d'attractivité principal d'une multitude de pôles qui constituent le fonctionnement de la Région

320 Auvergne Rhône-Alpes, puisque 85 % de la population habite dans les aires urbaines que nous voyons à l'écran.

Sur l'aspect des déplacements, ce type de fonctionnement nécessite de plus en plus de déplacements, et en particulier de déplacements du domicile au travail, avec des déplacements plus nombreux et des distances qui s'allongent progressivement. Nous le constatons déjà.

Nous voyons sur la slide suivante l'évolution démographique depuis 1995 qui est au-dessus de la moyenne nationale. Si nous nous projetons sur l'avenir, les tendances de l'INSEE en particulier montrent que cette dynamique va se poursuivre, puisque nous prévoyons 1 million d'habitants supplémentaires à l'horizon 2040 dans la région.

330 C'est exactement la même chose sur l'aspect économique. Je ne vais pas tout détailler. Il y a un nombre d'emplois important. Le pourcentage de la richesse nationale en termes de PIB la place au deuxième rang des régions françaises. Grâce à beaucoup d'éléments économiques, la place est toujours sur le podium pour la Région Auvergne Rhône-Alpes. C'est une région qui bénéficie de l'attractivité de la métropole de Lyon dans un échange régulier.

En termes de projections, elles montrent bien que ce phénomène va se poursuivre. En termes de besoins de déplacement, nous sommes à 20 % d'augmentation de ces besoins tout mode dans la couronne périurbaine de Lyon à long terme. C'est encore plus marqué concernant les marchandises, avec une augmentation de 50 % à l'horizon 2030. Ce besoin sera et devra être largement porté par le ferroviaire.

340 Nous savons que les défis que nous avons à relever aujourd'hui tournent autour de l'amélioration de la qualité de l'air et autour de la lutte contre le réchauffement climatique. Tous les documents d'urbanisme qui existent, ou les documents de planification, contiennent des objectifs de baisse d'émissions en particulier. Le petit schéma sur la gauche montre que le ferroviaire est une réponse efficace à ce besoin de transport durable.

Quelle est la situation d'un Nœud Ferroviaire Lyonnais ? Quel est-il ? Quelle est sa situation ? Le Nœud Ferroviaire Lyonnais, avec cette attractivité multipolaire que nous avons vue tout à l'heure, s'est progressivement constitué en 12 lignes qui convergent vers le centre de Lyon. Beaucoup de trains circulent sur ces lignes. Nous avons 1 200 trains qui passent tous les jours sur le Nœud Ferroviaire lyonnais, répartis entre des trafics différents : grande vitesse, fret et TER. C'est plutôt une bonne nouvelle.

350 Celle qui est moins bonne est que si le nombre de trains a beaucoup augmenté, les infrastructures qui supportent ces trains n'ont pas évolué depuis plusieurs décennies. Le Nœud Ferroviaire Lyonnais est saturé à ce jour. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire que nous ne savons plus ajouter de trains dans le Nœud Ferroviaire Lyonnais. C'est extrêmement compliqué. Les répercussions sont extrêmement fortes dès qu'il y a un incident. Je crains que vous l'ayez tout vécu en tant qu'utilisateur. Nous avons donné quelques chiffres que vous connaissez. Dans le Nœud Ferroviaire Lyonnais, un train sur cinq a plus de cinq minutes de retard. C'est très important. Un tiers des retards que nous connaissons dans l'ensemble de la Région Auvergne Rhône-Alpes viennent d'un aléa, un incident, dans le Nœud Ferroviaire Lyonnais. L'ensemble du système de la région est lié au Nœud Ferroviaire Lyonnais. En termes d'exploitation, 25 % des trains ne sont pas reçus sur la voie sur laquelle ils auraient dû être reçus, donc un ajustement constant et une exploitation extrêmement difficile.

360 Nous ne restons pas sans rien faire. Nous améliorons l'exploitation au quotidien. Nous avons même quelques petits mouvements depuis le début de l'année, qui démontrent que les choses évoluent positivement. Il faut évidemment poursuivre le chemin. Nous avons surtout déjà des travaux dans l'ensemble du Nœud Ferroviaire Lyonnais. Les plus emblématiques sont ceux que vous pouvez voir en gare de Lyon Part-Dieu avec l'ajout d'une nouvelle voie, la voie L. L'ensemble de ce programme qui nous emmènera jusqu'en 2025 représente 500 millions d'euros d'investissement. Ils vont nous permettre de retrouver de la qualité de service, de la régularité, sans ajouter de train supplémentaire. Nous n'aurons pas la possibilité d'augmenter le nombre de trains. C'est pourquoi nous arrivons au projet qui est présenté au débat public.

370 Je ne reprends pas les objectifs, puisque nous les avons beaucoup évoqués, les besoins de transport durables, y compris le fret.

380 Le point que j'aimerais évoquer est : de quelle manière avons-nous défini, sur la base de quelle hypothèse, ce projet ? Nous ne partons pas de l'infrastructure pour un projet ferroviaire. Nous partons du service que nous mettrons dessus, combien de trains ou pour quelles destinations. Ensuite, nous dessinons le projet le plus optimisé pour répondre à ce besoin. L'hypothèse qui découle de toutes les projections que j'ai pu évoquer, c'est quasiment un doublement du nombre de TER sur des origines destinations périurbaines, je vous laisse les découvrir, mais aussi une augmentation des TER (le double) sur les métropoles régionales comme : Mâcon ; Clermont ; Valence ; Grenoble ; Chambéry et Annecy, par exemple. Il y a évidemment les TGV, l'augmentation du trafic longue distance, qui pourrait doubler. Il y a peut-être aussi l'objectif d'un doublement du trafic fret. Nous pourrions détailler toutes ces hypothèses durant le débat. C'est pour rappeler l'hypothèse de service de laquelle on est parti.

Le projet qui permet de répondre à cette ambition est un projet qui permet de lever les zones de congestion qui sont marquées aujourd'hui, qui sont juste au sud de Lyon Part-Dieu, à Saint-Clair et dans la tranchée de Guillotière, et sur l'axe Est — Ouest entre Saint-Fons et Grenay, où nous passons à ce jour de quatre voies à trois puis à deux voies. Cela constitue un goulet d'étranglement. Le projet est donc deux voies nouvelles dans la traversée de Lyon du nord au sud entre Saint-Clair et Guillotière, avec une extension de la gare Lyon Part-Dieu pour accueillir ces deux nouvelles voies, et puis un passage de la section Saint-Fons — Grenay à quatre voies jusqu'à la bifurcation avec la ligne à grande vitesse à Grenay.

390 Deux variantes de scénario sont présentées dans nos premières études pour la traversée Nord — Sud. Il y a un scénario dit de surface et un scénario dit souterrain, donc en tunnel. Dans un cas, c'est l'extension de la gare avec des voies nouvelles sur le côté. Dans l'autre cas, une extension de la gare avec des voies souterraines dans la Gare de Lyon Part-Dieu.

400 Nous avons estimé les coûts qui pourraient être associés à ce projet. Ils sont importants compte tenu de l'ampleur des travaux. Pour la section Nord — Sud, selon l'option, nous sommes entre 1,5 et 3 milliards d'euros. À cela s'ajoute la section entre Saint-Fons et Grenay pour 800 millions d'euros. Il est important d'avoir en tête qu'il y a une série d'aménagements complémentaires qui sont dans les gares autres que Lyon, qui accueilleront les TER périurbains en particulier, que nous avons évoqués tout à l'heure. Cela peut être ici un quai supplémentaire, ici un allongement de voie pour le fret. Les aménagements peuvent être différents, mais qui au total concourront au bon fonctionnement du projet d'ensemble qui vous est présenté. Le total se monte entre 2,8 milliards et 4,3 milliards d'euros, selon les scénarios.

Je pense que je vais en rester là, Monsieur le Président. Je pense qu'il y a un petit film qui est proposé pour mieux visualiser ce que j'ai expliqué un peu rapidement.

Projection d'un film.

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

410 Merci de cette présentation. Ce projet ne se résume pas à choisir une variante plutôt qu'une autre, mais aborde beaucoup plus de questions. Nous avons, lors de la préparation de ce débat, interrogé bon nombre d'entre vous : des élus, des associations du monde socio-économique, etc., de façon à identifier quelles étaient les questions qui pouvaient se poser autour de ce projet. Nous les avons identifiées. Vous les retrouverez, de manière très synthétique, dans les documents de présentation que vous avez eus à l'entrée sur ce débat. Vous en avez sans doute d'autres. La réunion de ce soir est de vous donner la parole pour que vous puissiez nous indiquer quelles sont les questions qui méritent d'être débattues aujourd'hui.

Je vous présente un petit film. Nous avons rencontré un certain nombre d'entre vous. Des personnes ont commencé à nous poser un certain nombre de questions. Voilà les premières. Vous aurez ensuite la parole pour les compléter.

Projection d'un film.

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

420 Je vous propose de poser les questions que vous souhaitez en levant le bras, durant un quart d'heure. Le maître d'ouvrage essaiera d'y répondre dans un premier temps.

Charles DE LA VERPILLIERE

Je suis député de l'Ain. Ma question a déjà été un peu déflorée par les interventions qui précèdent. Nous nous apercevons que ce projet, sur lequel vous ouvrez un débat public, est global, et qu'il va bien au-delà du simple aménagement du nœud lyonnais, qui va au-delà de Lyon et même de sa métropole. Il englobe d'autres projets. Vous y faites référence dans toutes les présentations, notamment le CFAL. Il englobe d'autres départements, d'autres territoires.

430 Ce que je souhaite à ce stade, sans rentrer sur le fond, c'est que vous ayez bien un débat et une approche globale qui englobent tous les territoires concernés, et pas seulement Lyon et la métropole. À ce titre, je souhaiterais qu'il n'y ait pas qu'un seul débat dans l'Ain. Je pense qu'il en est prévu un à Ambérieu-en-Bugey. Il en faudrait un autre dans la plaine de l'Ain ou sur La Côte. Ceci est ma première demande.

Ma deuxième est liée à la première. Je souhaiterais que le CFAL, contre lequel le conseil départemental de l'Ain a voté lundi une motion contre le tracé, non pas contre le principe, qui est largement évoqué dans tous vos documents et vos présentations fasse partie du débat.

Thomas ALLARY, Directeur territorial Auvergne Rhône-Alpes

440 Un premier élément de réponse tout de suite. Aucune question n'est taboue. Nous aborderons ces questions. Il va de soi que nous ne sommes pas mandatés pour refaire un débat sur des infrastructures qui sont soit déclarées d'utilité publique, soit qui ont déjà fait l'objet de débats. En revanche, l'impact d'une grande infrastructure sur le nœud ferroviaire interroge obligatoirement ce débat. Nous serons tenus de l'aborder.

Fabienne MARGUILLER

Je suis vice-président de Fracture, qui fédère les associations de 29 communes de l'agglomération lyonnaise pour la défense de l'environnement et du citoyen.

450 Tout d'abord, Fracture fait observer qu'il manque les résultats de cinq études importantes dans le dossier NFL au débat. Il est annoncé que des études ont été lancées et que leurs résultats vont être produits à temps. Pourtant, nous sommes aujourd'hui à l'ouverture du débat public, et les conclusions des cinq études suivantes n'ont toujours pas été versées. Page 74, il est annoncé une étude qui doit analyser les effets, pour le NFL, de la non-réalisation ou de la réalisation phasée des projets associés. Je vous rappelle que ces trois projets associés au NFL ne sont pas des moindres. Ce sont le Lyon — Turin, le CFAL et le Paris — Lyon via Orléans — Clermont.

460 Il manque également les résultats de l'étude qui est annoncée page 67 sur le bénéfice qu'apporterait la possibilité de recevoir deux trains à quai sur la même voie. Il manque également les résultats de l'étude annoncée page 102. C'est-à-dire l'évaluation socio-économique mise à jour du projet. Sachez qu'il manque également le résultat des études complémentaires sur le CFAL Sud, pourtant commandé par le ministre des Transports, il y a deux ans. Il manque enfin les résultats annoncés page 68 et 33 concernant une étude elle-même très importante. C'est celle de l'équilibrage des trafics, l'équilibrage entre les gares de Perrache, Part-Dieu et Saint-Exupéry. Cela fait beaucoup de documentation manquante. Cela fait beaucoup d'éléments qui n'ont pas été versés au dossier de ce débat. Fracture le dénonce.

470 Je me permets d'attirer votre attention, Mesdames et Monsieur, sur le fait qu'il y a des problèmes majeurs de sécurité des populations concernant le tracé du CFAL Sud, qui est le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Cela fait partie du dossier NFL, comme Monsieur le Député vient de le mentionner. Ce sont des problèmes graves de sécurité, car le CFAL Sud est un projet de transport de matières dangereuses qui passera, entre autres, au milieu de sites industriels à haut risque technologique dans la zone de Feyzin-Sibelin. Comme vous le savez, cette zone se situe immédiatement à la porte Sud de la ville de Lyon. En cas d'incendie ou d'accident, imaginez, pour les populations de Lyon et de toute l'agglomération, les effets domino que représentent les risques des industries classées Seveso, plus ceux de la circulation de fret de matières dangereuses, qui seraient ajoutés dans ce même lieu. Refusons tous ce tracé de CFAL Sud à haut risque pour les populations.

Contrairement au tracé Nord, sachez qu'il n'y a pas encore de DUT pour la section Sud du CFAL. Nous devons tous demander, dans le cadre de ce débat du NFL, l'occasion nous est offerte, l'examen

d'un autre tracé qui soit éloigné des zones urbaines, par exemple un tracé le long de la ligne LGV bien plus respectueux. L'aberration de ce projet actuel de contournement ferroviaire ne contourne justement pas l'agglomération lyonnaise. L'itinéraire passe dans plusieurs villes de notre métropole. Sachez-le. Il passe à Saint-Priest, à Lyon ainsi qu'à la porte de la presqu'île de Lyon.

480 J'en ai terminé. Merci à tous pour votre attention vis-à-vis des deux points de vigilance soulevés, à savoir les éléments de réponse manquants pour cinq études et le tracé du CFAL Sud à faire questionner par nous tous afin d'obtenir un tracé alternatif. Merci.

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

Je voudrais simplement signaler qu'un certain nombre d'études complémentaires ont été commanditées par la ministre. Ces études sont en cours et seront versées au débat dès qu'elles seront finalisées. J'ai demandé à la SNCF qu'elles puissent être produites d'ici la fin de ce mois, si possible, afin de pouvoir les mettre immédiatement à la disposition de l'ensemble du public. Avez-vous d'autres éléments de réponse sur le reste ?

Thomas ALLARY, Directeur territorial Auvergne Rhône-Alpes

490 J'ai quelques éléments de précisions sur le contexte du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Vous avez souligné, Monsieur le Président, qu'il n'était pas l'objet de ce débat. Par contre, une précision pour rappeler qu'il fait partie des hypothèses de référence de notre dossier. C'est-à-dire qu'il y a une succession logique dans les hypothèses prises dans les études. Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise est considéré réalisé dans les études du Nœud Ferroviaire Lyonnais long terme qui est censé être un projet qui vient après. C'est une hypothèse qui peut être réexaminée, rediscutée. Les études complémentaires que vous avez évoquées et qui ont été commandées par la ministre portent en partie sur ce sujet-là. Compte tenu des discussions en cours dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, nous savons tous qu'il y a des questions autour de l'ordre de la hiérarchisation des différents grands projets. Nous travaillons pour pouvoir tester et présenter plusieurs hypothèses à la fin du mois, où nous conserverions certains projets types CFAL et d'autres non, pour voir les effets que cela a sur le fonctionnement ou pas du Nœud Ferroviaire Lyonnais dans son ensemble, avec différentes combinaisons de projets.

500 Concernant les études complémentaires, vous avez souligné, Monsieur le Président, que nous nous sommes mis en ordre de bataille pour les livrer à la fin du mois. Nous avons essayé d'être prêts pour avoir les éléments complémentaires au début de ce débat. La durée a été un peu courte. Nous n'y sommes pas parvenus. Nous avons préféré ne pas donner d'éléments incomplets à la Commission. Nous avons préféré demander le délai qui permettra d'avoir des éléments fiables et qui permettront d'alimenter réellement le débat. Cela porte bien sur l'ensemble des éléments que vous avez cités tout à l'heure, Madame.

510 Je voudrais revenir sur l'importance d'évoquer les différents territoires. Nous les évoquerons forcément, en particulier en termes de services. Si le projet que nous présentons porte sur l'infrastructure qui est physiquement dans le cœur de Lyon, les services qu'elle permet portent bien sur l'ensemble des territoires, bien au-delà de la métropole de Lyon. Si je le dis dans l'autre sens, lorsqu'il nous est demandé aujourd'hui : « Pouvez-vous ajouter des trains entre Saint-Étienne et Lyon, entre Grenoble et Lyon ? », nous ne le pouvons pas, car c'est à Lyon que la capacité est bloquée. Nous devons régler ce problème d'infrastructure à Lyon pour avoir des services qui concernent quasiment l'ensemble de la région.

Jacques DUNAND

Je suis le Président de Marennes contre les Nuisances. Quelle fiabilité pouvons-nous avoir concernant les études qui nous sont présentées par SNCF Réseau, anciennement RFF ?

520 Pour mémoire, je voudrais vous rappeler qu'en 2002, sur CFAL, il nous a été présenté une « exponentialité » du fret ferroviaire. C'était au départ le contournement fret de l'agglomération lyonnaise, et non pas le contournement ferroviaire. Il nous a été présenté, pour faire passer la pilule, une « exponentialité » de 10 % par an jusqu'à l'horizon 2020. À l'époque, il y avait 57 milliards de tonnes/kilomètre. Nous devons être actuellement à 220 milliards de tonnes/kilomètre. Nous sommes à 34 milliards, d'où l'utilité du service fret. Non seulement nous avons paralysé les objectifs, mais nous

avons perdu plus de 50 % du fret. Il est dit que nous passerons environ à 54 milliards en 2040. C'est-à-dire que nous ne serons pas plus avancés.

Il y a deux hypothèses. Soit il y a une incompétence notoire de la part de RFF, je ne le pense pas, soit il y a une volonté délibérée de tromper les gens pour pouvoir faire passer des projets. C'est mon avis. Il ne concerne que moi.

530 Vous nous parlez également des wagons isolés en cible 1. Ils sont passés de 700 000 à 140 000 en 5 ans, et la destruction continue. Où est l'utilité ? Ce n'est certainement pas celle que vous avez voulu y consacrer.

Un dernier détail. Vous avez présenté votre projet à quatre ministres, mais vous l'avez entièrement dévié. Il a été présenté sur CFAL Sud un projet enterré à 80 %. C'est-à-dire qu'il ne restait plus que 4 km sur 22. C'est-à-dire 14 %. Des projets sont présentés au ministre, dont celui à 80 %. Quatre ministres n'ont pas osé se présenter.

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

Pouvez-vous conclure ?

Jacques DUNAND

540 Il y en a un qui a déclaré l'abandon du CFAL Sud et trois autres qui n'osent pas se présenter.

Le dernier a demandé à SNCF Réseau d'inclure dans les études les associations, dont Fracture.

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

550 Merci. Je voudrais juste donner un élément concernant les ateliers-débats. Sur les chiffres que vous avez évoqués, nous avons prévu un atelier de décryptage. Il permettra de vérifier, avec vous, la réalité des chiffres annoncés par SNCF Réseau ainsi que sur le fret. L'évolution du fret est un sujet que nous avons identifié comme une difficulté majeure sur ce point d'identification des besoins réels. Cet atelier-débat réunira le monde économique qui exprimera ses besoins. Il faut le prendre aussi en compte, puisque nous pouvons avoir ce qui nous a été rétorqué pendant la période de préparation. Je laisserai SNCF Réseau compléter. Cela fait que le serpent se mord la queue. Les industriels nous disent : « Le réseau n'est pas fiable, donc nous ne passons pas par le train. Comme il n'y a pas d'offre, nos besoins ne sont pas satisfaits. Nous nous retournons donc vers autre chose ». Nous risquons d'avoir cet effet boule de neige. Nous avons souhaité faire un atelier spécifique sur ce point, j'y reviendrai tout à l'heure, pour la véracité et le décryptage des chiffres ainsi que sur la politique de fret en la matière de façon à l'identifier. Je vous laisse compléter, si nécessaire.

Thomas ALLARY, Directeur territorial Auvergne Rhône-Alpes

560 Peut-être juste sur ce qui a été appelé la fiabilité des études. Il faut bien rappeler que nous parlons d'hypothèses. Nous n'avons pas de boule de cristal qui nous donne le trafic dans 20 ans sur tel ou tel segment. Les hypothèses que nous proposons et que nous utilisons pour le projet sont publiques. Elles sont totalement mises à disposition dans le cadre des études que nous avons confiées à la Commission et qui sont sur son site. Elles peuvent être totalement challengées. C'est bien l'objet du débat. Elles peuvent être mises en cause. Elles peuvent être réorientées. Nous sommes tout à fait prêts à les modifier.

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

Je vous invite à participer à l'atelier-débat. Vous serez le bienvenu pour approfondir ces questions. J'ai une question ici et une autre au fond. J'en prendrai ensuite encore une, et nous ferons la deuxième série de questions après. Ne soyez pas frustrés. Je vous redonnerai la parole après.

Frédéric DENOLY

570 Je suis citoyen de Bourgoin-Jallieu. Bonsoir à toutes et à tous. Afin d'améliorer et de rendre le Nœud Ferroviaire Lyonnais moins complexe, y a-t-il eu une étude afin d'envisager de déplacer les dépôts, garages des trains, de manière judicieuse pour permettre d'injecter les trains au sein même de chaque ligne et non à l'intérieur même du nœud lyonnais ? La surface ainsi libérée permettra l'expansion immobilière de Lyon et son expansion démographique locale.

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

Une première réponse.

Thomas ALLARY, Directeur territorial Auvergne Rhône-Alpes

580 La réponse à votre question est « non ». À ce stade, il n'y a pas eu d'étude de délocalisation des sites de maintenance ou de remisage de Lyon. Cette question est permanente. Vous avez vu qu'il y a 16 % de mouvements techniques dans Lyon. 1/6^{ème} des mouvements de Lyon ne sont pas des mouvements liés à du transport de fret ou de voyageurs, mais à des mouvements pour déplacer les trains, pour les placer soit au garage, soit dans un site de maintenance. C'est une question importante. La volonté de réduire ces mouvements techniques est permanente.

Le contexte des gares lyonnaises est différent de celui de Paris. Les gares sont traversantes. Elles ne sont pas terminus. Pour autant, il y a un certain nombre de TER qui sont terminus Lyon. Pour ne pas qu'ils encombrant les quais une fois arrivés, nous sommes obligés de les mettre dans un site de remisage et de les ramener. C'est cette somme de mouvements qui génère ce 1/6^{ème} de mouvements techniques.

590 Il n'y a pas de réponse simple à ces mouvements techniques. C'est à chaque fois une étude au cas par cas. Parmi les pistes d'exploration, c'est effectivement de déplacer le mouvement technique en dehors de la couronne lyonnaise. Un certain nombre de trains sont diamétralisés. Je pense aux Ambérieu — Saint-Étienne. Faut-il faire la maintenance à Lyon ? Ne devrait-elle pas être faite à Ambérieu ou à Saint-Étienne ? Voilà un des sujets sur lesquels des réflexions sont en cours.

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

Merci. J'ai Monsieur tout au fond, et une dernière ici. Nous vous redonnerons la parole ensuite en deuxième séquence. Nous avons un certain nombre de questions sur Twitter. Nous allons en sortir une ou deux afin de pouvoir répondre en direct. Monsieur, tout au fond, pouvez-vous vous lever et vous présenter ? Nous allons mettre un chrono sur l'écran. Il montrera le temps passé et il coupera au bout de deux minutes. Je plaisante. Cela vous donnera le délai de réponse de façon à ce que tout le monde puisse avoir une question concise et une réponse concise. Je vous écoute.

Jean TORRIERO

600 Je suis à Lyon métro depuis 1964. Je trouve tout ce qui nous a été donné un peu succinct, pour ne pas dire que c'est une coquille vide. Vous ne parlez pas du bypass de Château. Vous ne parlez pas de la création de haltes. Nous en avons une bonne quinzaine à créer. Vous ne parlez pas de l'électrification de Saint-Germain-au-Mont-D'or — Saint-Germain-des-Fossés sur 44 km, Saint-Étienne — Roanne sur 80 km, Evian — Saint-Gingolph, la banlieue de Grenoble. Vous ne parlez pas du tunnel des Deux Amants. Vous ne parlez pas non plus du raccourci entre Lyon et Grenoble ni des problèmes entre Lyon et Saint-Étienne, où il faut allonger tous les quais des gares si vous voulez faire de grands convois pour charger tout le monde. Il faut récupérer une partie du quai numéro 3 aux Brotteaux pour faire arriver les navettes de Trévoux, Villars et Montluel. Personne n'en parle. Le plateau Nord, le tunnel. Vous voulez faire un tunnel. Vous allez avoir de gros problèmes au niveau du pont Poincaré, que vous fassiez un pont ou des tunnels. Il y a une manière de le passer assez bien et assez vite. Le tramway T 6 passe au Moulin à vent actuellement. Nous n'avons pas été capables de faire une gare du genre de Jean Macé. Il faut prolonger les voies aussi du côté Est du quai pour amener les gens de Roanne et de Paray...

610

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

Merci de votre contribution. Votre temps de parole est écoulé.

Jean TORRIERO

Je termine. Il y a plusieurs projets de moutons à cinq pattes. Tout est succinct. Vous alignez de beaux chiffres. Vous avez de jolis dossiers. En réalité, nous ne voyons rien venir, une fois de plus. Je n'ai pas besoin de réponse.

620

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

Je l'avais compris. Nous sommes preneurs de votre contribution écrite sur ce point. J'ai repéré une dernière question là-bas. Nous vous redonnerons la parole dans une deuxième séquence. Ne vous inquiétez pas. Monsieur, et nous passerons ensuite à une question, s'il y a des questions sur Twitter.

Nicolas-Denis REMY

630 Je suis un simple citoyen qui utilise beaucoup le train. Je voudrais savoir pourquoi nous n'avons pas eu l'idée d'installer une gare sur un réseau ferroviaire, soit au Nord, soit au Sud, pour tout ce qui est passant sur Lyon, tout ce qui ne s'arrête pas à Lyon, par exemple comme les TGV qui viennent de Nice et qui vont à Lille. Pourquoi ne les faisons-nous pas passer en dehors de l'agglomération lyonnaise, avec une gare extérieure au centre de Lyon, avec un relais par le Sytral, un métro plus long ou un tram qui iraient sur cette gare-là et qui soit facile d'accès ?

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

Merci. Nous pourrions peut-être apporter un premier élément de réponse. C'est une question que nous approfondirons pendant le débat.

Thomas ALLARY, Directeur territorial Auvergne Rhône-Alpes

640 C'est une question qui peut être vue sous plusieurs angles. Le premier est que nous avons plusieurs gares de ce type qui existent. Nous avons évidemment Lyon Saint-Exupéry, Jean Macé et la gare de Vaise. Ce sont des gares qui sont déjà utilisées dans le Nœud Ferroviaire Lyonnais. Pour répondre à la question, il y a aussi à la base du projet qui est présenté une orientation d'aménagement du territoire. Nous avons un phénomène de densification aujourd'hui, de métropolisation. Les mouvements que nous constatons et qui sont projetés, les déplacements ferroviaires, accompagnent ce phénomène. Ils conduisent clairement à un besoin qui est situé au cœur de Lyon. Nous regarderons dans les études complémentaires, que nous sommes en train de finaliser, l'hypothèse de trafics différents qui seraient transférés ou équilibrés différemment, par exemple avec Lyon Saint-Exupéry. Cela permettra d'apporter des éclairages en réponse à cette question. La réponse est loin d'être aussi évidente, à la fois en termes d'infrastructures et à la fois en termes de trafic. Ce n'est pas forcément les mêmes besoins auxquels nous allons pouvoir répondre à Lyon Part-Dieu ou à Lyon Saint-Exupéry.

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

Merci. Une question sur Twitter.

650 **François GILLARD, Membre de la Commission particulière du débat public**

Nous allons vous projeter cette question. C'est une question d'un citoyen métropolitain qui demande : est-ce enterré ou en surface ? La question a déjà été posée.

Une autre : pourquoi ne pas construire une nouvelle gare sur les emprises SNCF à Gerland ?

660 Sur Internet, une question un peu plus documentée : les projets surface ou souterrains ne semblent pas identiques en matière de fonctionnalité. Le projet surface prévoit un raccordement vers Perrache. Le projet souterrain vers le sud. Le projet surface prévoit deux voies à quai de 400 m (TGV). Le projet souterrain, quatre voies sans indication de longueur. L'augmentation de la capacité de la gare de la Part-Dieu ne semble pas identique dans les deux solutions. Il y a dans ce dossier un programme d'exploitation prévisionnel. Quel trafic sera supporté par ces nouvelles voies ? Quel nombre de circulations par heure ? Le schéma par tube, présenté dans le dossier, montre que le tube vers Grenoble part de la gare de Perrache, sans doute pour les périurbains, mais qu'en est-il pour les Intercités ? Dans la version surface, la capacité de la gare de la Part-Dieu n'est pas augmentée vers le Sud. Dans cette solution, de quelle façon accroître les circulations vers le Sud pour les Intercités (SNCF et Réseau) ? Pouvez-vous expliciter les schémas d'exploitation prévisionnels ?

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

670 Quelques éléments de réponse. Ce n'est pas moi qui répondrai à la question. Ce sera bien entendu SNCF Réseau. J'indique simplement que trois réunions porteront essentiellement sur les variantes en souterrain et en surface organisées sur la métropole de Lyon et sur Lyon proprement dit. Un certain nombre de réponses techniques pourront être apportées au cours de ces réunions, notamment. Vous pouvez déjà apporter les premiers éléments de réponse.

Thomas ALLARY, Directeur territorial Auvergne Rhône-Alpes

Nous n'allons pas détailler ici les études d'exploitation qui ont été réalisées pour chacun des scénarios. Il faut retenir que ces deux scénarios ont les mêmes performances en matière de

680 fonctionnalités. Tous les deux répondent à un objectif de développement des TER, comme de recevoir les nouveaux trains, notamment à grande vitesse, qui seront amenés par les lignes nouvelles. Ils n'ont pas le même fonctionnement. Le but de ces deux scénarios dans les deux cas est d'éviter les croisements de trains au sein du nœud lyonnais. Cela réduit sa capacité aujourd'hui, mais fait que le moindre incident rend la situation très difficile à gérer. L'idée de ces deux scénarios est à chaque fois de créer des fonctionnements en tube. C'est-à-dire de dédier des couples de voies pour des origines — destinations qui soient toujours les mêmes. Je parlais tout à l'heure des Saint-Étienne — Ambérieu. C'est le trait bleu sur la carte. Il passe toujours sur les voies les plus à l'Est. Le train jaune du milieu concerne la ligne à grande vitesse qui passe toujours sur les voies centrales de la gare. La plupart du temps, le TGV se trouve toujours sur les voies Ouest à ce jour. C'est la même chose pour le tube qui serait réservé aux circulations de l'Ouest, qui serait de traverser la gare le plus à l'Ouest. Les deux scénarios proposés répondent de manière différente à ce fonctionnement en tube, que ce soit en souterrain ou en aérien. Si vous voulez avoir plus de précisions ou de détails, le Président RUYSSCHAERT vous invite à venir à l'atelier qui y sera consacré.

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

690 Merci. Je vais demander aux représentants des autorités organisatrices de me rejoindre ou de parler de leur place, comme ils le souhaitent. C'est plus simple de se rendre au pupitre en donnant la parole à Monsieur le Préfet de région.

Pascal MAILHOS, Préfet de région

Je souhaite commencer par remercier la Commission nationale du débat public, sa Présidente, la Commission particulière du débat public, son Président et ses membres, pour leur invitation à exprimer les attentes et les objectifs de l'État que je représente dans cette région Auvergne Rhône-Alpes. Je note la présence de nombreux participants ce soir. Je souhaite remercier chacun d'entre vous, car une large participation sera la garantie d'un dialogue constructif tout au long de ces trois mois de débat public.

700 Les mobilités sont un sujet majeur dans notre région. Je considère que ce sujet est vraisemblablement le premier sujet pour l'avenir de notre région. Nous l'avons entendu lors des assises de la mobilité et à la lecture du rapport Durand, lors de la préparation de la loi d'orientation des mobilités.

Les mobilités sont un sujet majeur à deux titres, pour les usagers et pour les territoires. Concernant les usagers, il n'est pas inutile de rappeler l'horizon d'un grand projet comme celui qui nous réunit. L'enfouissement ou non d'une voie ferrée, la création de voies ou de quais de gare, ce ne sont que des moyens, et pas des fins. L'horizon de ce projet est avant tout d'améliorer la vie quotidienne des usagers, car l'encombrement du Nœud Ferroviaire Lyonnais se traduit trop souvent pour eux par des moments d'attente longs, une fatigue accrue et des horaires étendus. Je souhaite donc que ce projet soit conçu de manière à répondre à leurs besoins.

710 Par ailleurs, je souhaite que ce projet soit un vecteur de cohésion et de développement des territoires. Pouvoir se déplacer facilement, c'est avoir l'opportunité d'accéder à un emploi ou d'implanter son entreprise. Les mobilités sont donc un moyen d'aménager nos territoires.

Il s'agit tout d'abord de penser ce projet à plusieurs échelles. Ce nœud ferroviaire n'est pas uniquement lyonnais. Il concerne aussi l'agglomération, la région. Le fait que ce débat public ait été élargi aux différents pôles urbains de la région me semble opportun. Le Nœud Ferroviaire Lyonnais est au centre d'un réseau régional. Les différents points de ce réseau fonctionnent en lien les uns avec les autres. Pour reprendre les propos d'un diplomate célèbre : Quand Lyon s'enrhume, Grenoble, Saint-Étienne et d'autres prennent froid.

720 Il faut enfin réfléchir à l'échelle nationale, car le Nœud Ferroviaire Lyonnais est un maillon essentiel sur les lignes à grande vitesse.

Il est par ailleurs souhaitable que ce projet soit articulé, le cas échéant, à d'autres projets ferroviaires en incluant la question du fret. Je pense par exemple au contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise à la ligne Lyon — Turin ou encore au renforcement de la liaison ferroviaire entre Lyon et Saint-Étienne à la suite de l'annonce par le gouvernement de l'abandon du projet d'autoroute A45.

Il existe enfin un enjeu de répartition du trafic entre les trois principales gares de l'agglomération lyonnaise : Perrache, la Part-Dieu et Saint-Exupéry.

730 Pour conclure, je voudrais insister sur un autre aspect de ce projet. Il s'agit de l'environnement. La transition énergétique et la dimension environnementale du développement durable sont des priorités du gouvernement. Il semble important d'inscrire ce projet dans cette optique. Un train est moins polluant que de nombreuses voitures individuelles. Renforcer le ferroviaire dans notre région, tant pour les transports du quotidien que pour les transports de marchandises, c'est limiter les émissions de gaz à effet de serre et éviter que nos grandes villes ne disparaissent dans des nappes de particules fines. Cela ne concerne pas seulement le quotidien des usagers, mais la qualité de vie de tous les habitants. Améliorer le quotidien des usagers. Contribuer à la cohésion et au développement des territoires par les mobilités. Prendre en compte l'environnement, telle est la mission de l'État pour le Nœud Ferroviaire Lyonnais. Je vous remercie.

Etienne BLANC, Premier Vice-Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

740 Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, la Région sera évidemment très attentive à ce débat. Elle sera attentive en l'abordant sous trois aspects. Le premier aspect concerne le périmètre. Si nous voulons bien raisonner, il nous faut évidemment élargir le périmètre au-delà de la zone purement métropolitaine. Je voudrais à cet égard attirer l'attention sur deux dossiers qui sont très importants pour nous. Le premier dossier est celui du Lyon — Turin. Quand l'Europe nous annonce qu'elle est disposée à financer à hauteur de 50 %, non seulement le tunnel de base, mais aussi les voies d'accès, nous savons qu'il y a là une très belle opportunité pour développer le projet CFAL de contournement Est de Lyon, de dégager la gare de la Part-Dieu et l'agglomération d'un trafic fret et d'ouvrir ainsi la possibilité pour la Région de mieux faire pénétrer dans l'agglomération les TER, alors qu'ils sont aujourd'hui dans des situations difficiles pour des raisons d'encombrement. Au même titre, nous sommes très attentifs au projet du Paris — Orléans — Clermont-Ferrand — Lyon. C'est pour notre région une question d'équilibre et de meilleure cohérence avec le secteur de l'Auvergne autour de Clermont-Ferrand.

750 Au niveau du périmètre, nous voudrions attirer l'attention dans le cadre de ce débat. Est-il bien raisonnable d'arrêter la réflexion sans inclure l'Ouest lyonnais sur lequel, au titre du contrat de plan avec la métropole, nous avons décidé d'investir sur la ligne de Lausanne, ainsi que sur le tunnel des Deux Amants en préparant les études qui permettront demain depuis Lausanne, depuis Brignais, depuis Sain-Bel, d'accéder au cœur de la ville et ainsi de dégager ces encombrements terribles que nous connaissons sur la partie Ouest de Lyon ? Nous serons extrêmement attentifs à la question du périmètre.

760 Le deuxième sujet sur lequel nous le serons également concerne la coordination et la cohérence. Je reprends l'exemple de l'Ouest lyonnais. Nous discutons actuellement à Lyon, dans le cadre d'un débat, de la prolongation de la ligne de métro E en direction de Tassin-la-Demi-Lune et de l'Étoile d'Alai. En même temps, nous inscrivons au contrat de plan des investissements lourds sur l'Ouest lyonnais. Tout cela mérite d'être coordonné. Nous pensons que le grand débat qui s'ouvre aujourd'hui sur le nœud ferroviaire peut être une très belle occasion de coordonner l'ensemble.

Troisième sujet sur lequel nous serons attentifs. Dans cette métropole qui croît, l'augmentation de la population en France est d'environ 0,5 % par an. Elle est ici de 0,8 % sur la Région Auvergne Rhône-Alpes. Nous pouvons imaginer la part que prend la métropole elle-même sur cette augmentation de population. Cela révèle un certain nombre de sujets difficiles dans l'immédiat. C'est la pollution de l'air, l'encombrement, les bouchons, l'exaspération d'un certain nombre de nos concitoyens qui ont peine à rejoindre facilement le domicile et le lieu de travail.

770 Ce que nous voulons dire par là, à la Région, c'est que toute une série de mesures ponctuelles que nous prenons maintenant peut améliorer les choses plus rapidement que cela n'est imaginé à travers un débat qui nous pousse à 2030 ou à 2040. À cet égard, je voudrais dire qu'il faut une réflexion très puissante sur la question de l'investissement que nous pouvons faire tout de suite, sur un nouvel accompagnement de la mobilité des trains, l'accompagnement embarqué, l'ERTMS qui permet de gagner des créneaux.

Au même titre, il nous faut parler de la gare de Saint-Exupéry. Quelle opportunité peut-elle apporter pour dégager à la fois des lignes de voyageurs, mais aussi des lignes de fret et pour ouvrir des opportunités nouvelles sur la métropole ?

780 Il faut parler des investissements que nous faisons en accompagnant, dans le contrat de plan, la métropole sur les investissements sur la gare de la Part-Dieu. Nous voulons que tout cela soit cohérent, que les investissements que nous réalisons aujourd'hui, au titre du contrat de plan ou d'autres partenariats, soient cohérents avec cette vision à long terme de la desserte ferroviaire de la métropole.

Voilà, Madame la Présidente, les trois sujets sur lesquels la Région accompagnera ce débat et fera part d'une attention toute particulière, question de périmètre, question de cohérence et question de calendrier. Dans notre métropole, nous attendons beaucoup du développement du ferroviaire.

David KIMELFELD, Président de la Métropole de Lyon

790 Je voudrais remercier Monsieur RUYSSCHAERT et son équipe pour l'organisation de cette première réunion et des nombreuses réunions qui auront lieu dans les prochaines semaines, dans les prochains mois, dans de très bonnes conditions. Je n'en doute pas une seconde. Je voudrais remercier Chantal JOUANNO de sa présence, ainsi que celle de Monsieur Patrick JEANTET. Leur présence témoigne de l'importance de ce sujet. Ce n'est pas uniquement une importance locale, mais une importance régionale et nationale.

Je voudrais saluer les acteurs locaux, en particulier la Région, ainsi que l'État. Nous nous sommes engagés à travers le contrat de plan État-région que nous avons signé le 21 janvier dernier. Cela apportera un certain nombre d'objectifs ambitieux dès 2025. C'est important de le remettre en perspective, non pas pour augmenter les capacités, mais pour travailler sur la robustesse et la régularité de notre système ferroviaire.

800 Il faut peut-être d'abord remettre en perspective l'horizon. C'est 2040, et parfois 2050. Il est important de dire à ce stade que les travaux qui ont lieu à la Part-Dieu aujourd'hui sont destinés à renforcer la robustesse du système, mais en aucun cas à rajouter plus de trains. C'est important de l'avoir en tête dans le planning qui se trouve devant nous dans ce débat.

Vous avez compris que c'est une ambition forte pour la métropole, en particulier pour ses habitants, pour ses entreprises. Cela représente 1,4 million d'habitants à ce jour contre 2 millions d'habitants sur cette métropole en 2050. À l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise, c'est plus de 4 millions d'habitants. Pouvons-nous nous satisfaire du statu quo ferroviaire à l'échelle de ces nombres ? Bien évidemment que non. C'est le sens de l'investissement fort de la métropole autour de ce débat sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais.

810 Finalement, peut-être une proposition assez simple. Au-delà de la technique, une des propositions qui nous est faite de la SNCF et qui est mise au débat est d'offrir une desserte au quart d'heure en heure de pointe pour l'ensemble des gares métropolitaines et pour le périurbain lyonnais. C'est un des objectifs de cette désaturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais. Cette ambition est portée par la métropole, par l'ensemble des élus de la métropole. Elle est portée aussi par les habitants de cette métropole. C'est-à-dire ceux qui vivent ainsi que celles et ceux qui y travaillent. Nous devons contribuer au climat. La qualité de l'air est une question d'actualité. L'augmentation de cette capacité est une des réponses à cet enjeu du climat. Ce sont des raisons de santé publique. Ce sont aussi des raisons d'attractivité, car il nous faut continuer à attirer des entreprises sur ce territoire à travers cette offre nouvelle de transport qui s'ouvre à nous dans les années futures où nous répondons à cette attractivité.

820 Nous voulons une métropole solidaire. Elle doit être également responsable envers les territoires périphériques. Nous voyons bien que nous apportons une réponse à ces territoires périphériques de cette métropole lyonnaise à travers ce renforcement.

Un autre souhait. Un débat contradictoire, c'est d'abord et avant tout une belle opportunité de pouvoir parler tous ensemble, au sein de la métropole et au-delà, de cette large portion de territoire que nous avons en commun, que nous partageons tous. L'ambition est que nous ayons plus de services à terme pour nos administrés et moins de couture entre les territoires.

J'ai donné quelques souhaits. Il faut que ce débat s'engage. Il est bien engagé au service des citoyens et des territoires. Il faut qu'il ne soit pas lu uniquement à travers le ferroviaire, car c'est un immense chantier d'aménagement du territoire.

830 J'entends parfois dire que ce projet à long terme que nous appelons « l'Étoile ferroviaire lyonnaise » est conçu au seul bénéfice de la métropole de Lyon. Je pense que le débat commence. Il permettra de prouver le contraire. C'est à l'échelle régionale et à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise que le sujet se situe réellement.

Je prends quelques exemples qui ont déjà été évoqués ici. C'est la liaison Lyon — Saint-Étienne. C'est aujourd'hui 15 000 voyages quotidiens dans le train. C'est 70 000 véhicules qui rentrent tous les jours sur la métropole. Voilà un premier sujet.

840 Un autre sujet. C'est l'axe Lyon — Grenoble, l'axe Lyon — Chambéry. L'annonce par la ministre du lancement des études sur les accès français au tunnel transalpin. Nous évoquions le Lyon — Turin. C'est sans doute l'occasion de réfléchir à une organisation intelligente entre le fret ferroviaire et la liaison voyageurs. Il faut que les trains du quotidien deviennent une véritable priorité, au même titre que le ferroutage. Cela permettra de diminuer la pollution sur nos routes et dans les vallées alpines.

Je pense que ce débat va donner une vraie place aux questions d'insertion urbaine. Cela a été évoqué tout à l'heure par quelques témoignages dans ce film. Aucune ville, qu'elle soit dans ou à l'extérieur de la métropole, ne doit être défigurée par l'insertion des voies ferroviaires nouvelles. Ce sera un enjeu dans ce débat.

850 Je voudrais terminer sur le montant de l'investissement. Je salue la Présidente du Sytral, Fouziya BOUZERDA. Avec le Sytral, nous avons montré quelque part l'exemple depuis de nombreuses années concernant le développement des transports en commun, le métro et le tramway. Gérard COLLOMB n'y est pas étranger. Ils sont venus donner une armature forte au transport dans notre agglomération. Le Sytral doit poursuivre et continuer ses investissements. Le ferroviaire permet d'intensifier les efforts et d'aller chercher des gens plus loin. C'est pour moi l'occasion de dire à la SNCF, à l'État, qu'il faut désormais programmer des investissements forts pour le ferroviaire afin de rénover un réseau qui est contraint et vieillissant.

860 Je voudrais terminer par un chiffre avec une date qui est 2040/2050. D'ici 2040, c'est-à-dire en 20 ans, le Sytral a une capacité d'investissement de 300 millions d'euros par an. Si vous faites le calcul, nous arrivons à 5 milliards d'investissements. Concernant le NFL, l'enveloppe prévisionnelle du scénario gare souterraine, c'est 4 milliards d'euros à provisionner d'ici 2040. C'est certes beaucoup d'argent. Quand nous le mettons en perspective, c'est à l'échelle des efforts entrepris par la métropole pour permettre de lutter contre la congestion automobile et à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise. Je vous remercie.

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

Merci beaucoup pour votre intervention. Je vous propose de passer à une séquence de questions-réponses. Il y a le monsieur que j'ai frustré tout à l'heure qui se trouve là-bas. Nous prendrons trois questions là-bas ensuite.

Jean-Pierre TALUT

870 Je suis élu à Saint-Bonnet-de-Mure et élu communautaire à la Communauté de Communes de l'Est lyonnais au cœur de Saint-Exupéry. Bonsoir, Messieurs-Dames. Bonsoir, Président. Nous travaillons avec le réseau, Monsieur ALLARY, sur la suppression des passages à niveau sur la ligne Grenoble — Chambéry. Il se trouve qu'il y en a un qui a été supprimé. Il va y avoir quatre voies. Nous voudrions à nouveau rouvrir une gare dans ce lieu. Monsieur VIDAL, le Président de la communauté de communes, l'a indiqué aussi au Sytral. Il y a 40 000 habitants autour de cet axe. La communauté de communes est capable de créer 1 000 places de parking et de faire du rabattement sur ce lieu. Il faut savoir que quand vous prenez le train de Saint-Bonnet à « La Verp' » [NDR La Verpillière] vous êtes à Perrache, à Jean Macé, 20 minutes après, derrière le Sytral. C'est formidable. Il faut 10 minutes pour aller à « La Verp' ». Je suis venu en voiture aujourd'hui. Je me rends au Sytral généralement en transport en commun. Je mets une heure pour venir ici.

Ma deuxième question concerne Saint-Exupéry. Je me souviens que Madame IDRAC et Monsieur PEPY disaient : « Ce sera la première gare d'Europe de ligne à grande vitesse ». Ce n'est

880 pas le cas, pour plusieurs raisons. Je suis d'accord avec le Directeur de région qui dit qu'il faut faire du RER. Nous sommes gagnants. Pourquoi ne venons-nous pas à Saint-Exupéry en RER, en créant les nouvelles voies à côté de la ligne TGV ? Ce serait une très bonne idée. Nous prenons le train pour aller prendre le TGV à Avignon. Si vous prenez Avignon — Saint-Exupéry, vous payez 10 €, puis 15 €. Je voudrais souligner qu'il faudrait harmoniser la tarification. Les personnes prennent le train si le tarif est intéressant pour elles.

890 Un petit mot sur les scolaires. Il faut les transporter comme cela se doit. Lorsque nous les transportons dans les cars ou dans les trains dans de très mauvaises conditions, ils prennent la voiture dès leur permis en poche. Comme l'a mentionné le Président de la métropole, nous sommes saturés aujourd'hui. Saint-Bonnet-de-Mure, c'est entre 15 000 et 18 000 voitures par jour. Lorsque vous vous rendez à « La Verp' », vous prenez le train et vous voyez tous ceux qui descendent par l'autoroute. Je remercie Madame la Présidente du Sytral qui a fait un grand débat sur ce sujet du transport. Entre le débat de ce soir et celui du Sytral, je pense que nous devrions arriver à quelque chose de formidable, mais il faut vraiment le vouloir.

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

Merci, Monsieur. Cela n'apporte pas de réponse. Merci de votre contribution. Nous avons demandé au Sytral de participer à différentes réunions publiques. Madame la Présidente a accepté volontiers que les équipes du Sytral viennent aux réunions publiques et puissent répondre à ce type d'interrogation.

Philippe PERNÉE

900 Bonsoir. Je suis un simple citoyen. Je vais plutôt apporter ma contribution qu'une question. Cela concerne le fret, et pour être plus précis, un opérateur que tout le monde ne connaît peut-être pas ici, qui s'appelle VIIA. C'est a priori le ferroutage et l'autoroute ferroviaire. Je vais peut-être surprendre plus d'une personne, comme je l'ai été. Je me suis rendu compte que le ferroutage existait en France. Il y a une ligne qui va presque de Perpignan (Le Boulou) jusqu'au Luxembourg et qui passe par Lyon. Voilà pourquoi je vais apporter ma contribution.

Sur le principe, cette ligne ne prend que des containers. L'idée du ferroutage est que le chauffeur qui est dans le train, qui est un simple conducteur, passera toute la nuit dans le train avec le container et repartira le lendemain. Je trouve cette idée forte intéressante, mais trop peu méconnue aujourd'hui. Je me dis que nous avons un sacré enjeu avec Lyon, surtout avec les aménagements que vous envisagez.

910 Si nous parlons d'un aménagement Sud de Lyon, c'est-à-dire sans rentrer dans Lyon, nous pourrions envisager une halte, une étape, à la hauteur de Lyon, qui ne limiterait pas le circuit ferroviaire uniquement aux containers, mais peut-être à des camions, à des porteurs. Tous les camions qui partent de Perpignan — Lyon, Marseille — Lyon, pourraient entrer sur ces rails. Il n'y a pas besoin d'aménagement particulier *a priori*, puisqu'ils utilisent le même réseau. Il n'y en a pas pour les wagons, ce qui est différent pour les containers. Il faudrait trouver une solution.

Puisque nous allons avoir un grand aménagement, il y a une solution. Elle peut être à Sibelin, à Feyzin, à Saint-Fons ou à Edouard-Herriot. À Jean Macé, cela me paraît extrême limite. L'idée est de voir de quelle manière cela est possible. Auquel cas, nous pourrions parler de vrai ferroutage.

920 Si nous rêvons un peu, Lyon est aussi un acteur. Ce train pourrait rouler au bioéthanol deuxième génération. C'est une idée. Je pense que c'est beaucoup trop tôt aujourd'hui. Je n'ai pas l'idée du nombre de litres pour un train. Cela est peut-être possible pour 2025. Ce sera technologiquement parlant trop long pour le train qui fait Le Boulou — Luxembourg. Il y a peut-être une possibilité s'il s'arrête à Lyon.

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

Merci. Juste quelques précisions sur les réponses qui pourront vous être apportées. Je vous invite à participer aux différents réunions ou ateliers sur ce point. Concernant le dernier point que vous venez d'évoquer, nous allons faire un atelier de prospective. La prospective en matière d'utilisation d'autres énergies et types d'énergies sera la bienvenue. Nous vous invitons à vous y inscrire le moment venu.

J'ai une question au premier rang.

930 **Joël DUBOS**

Bonsoir. Je suis vice-président de la FNAUT régionale. J'ai une question pour les élus. Pour quelle politique des transports êtes-vous favorables ? Êtes-vous pour une politique de l'offre ou pour une politique des besoins ? J'ai un peu le sentiment, par rapport à ce qui a été réalisé dans le domaine ferroviaire depuis 2005, où il y a eu trois rapports commandés à l'EPFL sur l'état de la maintenance du réseau ferroviaire, que les montants d'investissement qui étaient nécessaires pour entretenir le réseau n'ont jamais été réalisés. Nous sommes riches simplement maintenant. C'était de l'ordre de 3,5 milliards. D'où ma question. Pour quelle politique des transports êtes-vous ? J'ai l'impression que vous êtes plutôt pour une politique des besoins. Vous attendez des clients pour pouvoir y mettre des moyens.

940 Je pose ma deuxième question au maître d'ouvrage. Je voudrais revenir sur les trois grands projets : le CFAL, le Lyon — Turin et le POCL. Il est dit dans votre dossier que des études sont en cours. Pouvez-vous quand même nous préciser... Monsieur ALLARY l'a évoqué. Dans les débats avec Madame Marie-Line MEAUX en 2009, le CFAL de Lyon — Turin était posé comme faisant partie du décor. Le CFAL devrait être réalisé en 2023/2025. Il n'y a toujours rien de fait, alors que le CFAL Nord a eu sa DUT. Pourquoi est-ce que cela n'avance pas ? Avez-vous des échéances ?

Concernant la dangerosité du transport ferroviaire, pouvez-vous nous indiquer l'accidentologie des différents modes de transports, de façon à avoir des éléments de comparaison ?

950 Concernant le scénario qui se trouve dans votre dossier (page 71), pourquoi continuons-nous à concentrer, notamment les arrivées des TER de la Part-Dieu, alors que nous pourrions utiliser les différents hangars ? Il est mentionné dans le rapport de Madame Marie-Line MEAUX que c'est une solution qui peut guider une orientation intermédiaire avec une meilleure répartition des circulations.

S'agissant des voyageurs qui prennent le TER, 45 % qui arrivent à la Part-Dieu se dirigent ensuite vers le réseau urbain et 43 % terminent à pied. Cela veut dire qu'il n'y a que 12 % des voyageurs des TER qui arrivent à la Part-Dieu qui prennent une correspondance ferroviaire. Pourquoi vouloir concentrer tous les TER sur la Part-Dieu, alors que nous pourrions utiliser les différentes gares qui se trouvent en périphérie et en connexion avec le réseau urbain ?

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

Premiers éléments de réponse de SNCF Réseau ? Ce sont des points que nous approfondirons tout au long des réunions publiques.

960 **Thomas ALLARY, Directeur territorial Auvergne Rhône-Alpes**

Il faut remettre en perspective calendaire. Concernant les trois milliards de besoins que vous citez dans différents rapports historiques, de besoins de rénovation du réseau, il a fallu un certain temps pour augmenter ces investissements. Nous sommes aujourd'hui à trois milliards d'euros. C'est un chiffre considérable. Nous n'avons jamais fait autant d'investissement, de renouvellement, sur le réseau, depuis qu'il a été construit. Nous étions à moins d'un milliard d'euros par an, il y a une bonne dizaine d'années. Nous sommes à trois milliards d'euros aujourd'hui. Il a fallu un certain temps pour y arriver, mais c'est une excellente nouvelle. En revanche, c'est une nouvelle d'aujourd'hui. Nous ne sommes pas du tout à l'échéance de 2040. Nous sommes vraiment sur deux problématiques qui sont différentes en termes de calendrier.

970 Vous avez évoqué les grands projets, les études complémentaires qui seront bientôt achevées et qui permettront de montrer l'impact ou les tests de sensibilité de ces différents projets selon leur ordre de réalisation. Pour répondre à la question : pourquoi est-ce que cela n'avance pas ? Nous sommes clairement dans une programmation des infrastructures qui relève au sens très large de l'État, des collectivités. Ce sont finalement les débats nationaux que vous connaissez sur la priorisation des grands projets qui conduit à les réaliser au fur et à mesure des besoins et des disponibilités budgétaires.

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

Au niveau de l'accidentologie, le mode ferroviaire est le moyen de transport le plus sûr en matière de transport terrestre. Je n'ai pas les chiffres des proportions comparées entre le nombre d'accidents et

980 le taux de gravité de ces accidents, mais nous pourrions vous les transmettre dans le cadre des questions-réponses.

S'agissant de la fréquentation de la gare la Part-Dieu, la destination des passagers. 12 % des passagers sont en mode de correspondance ferroviaire, que ce soit TER — TER, TER — TGV, voire TGV — TGV. Cela veut dire que 88 % des passagers vont dans une destination proche de la gare la Part-Dieu ou ensuite utilisent les TCU pour le domicile — travail, par exemple, pour leurs déplacements. Cela explique aujourd'hui pourquoi nous avons, dans notre projet, pris l'option de continuer à étendre le Hub de la Part-Dieu pour répondre à ce besoin de déplacements soit urbains, soit en correspondance.

990 La question se pose aussi au niveau des autres gares. Pourrions-nous avoir la slide sur la fréquentation des gares lyonnaises ? Regardez les évolutions sur 10 ans, entre 2007 et 2017, des gares lyonnaises. Saint-Exupéry était à la septième position en 2007 avec 390 000 passagers. Elle est passée à la troisième position en 10 ans, avec 1,5 million de passagers. Il y a quand même des dynamiques qui se font autour des gares lyonnaises, indépendamment des projets dont nous parlons ici. Je ne veux pas déflorer le résultat des études qui seront produites à la fin du mois. Les études que nous avons réalisées sur Saint-Exupéry consistent à continuer à accompagner cette croissance que nous constatons de Saint-Exupéry. Cela comporte différents niveaux de dessertes, des compléments de TER. Il y a ensuite des niveaux un peu plus clivants dans le rôle des gares. Il y a quand même une croissance intrinsèque aujourd'hui de cette gare de Saint-Exupéry, qui continue à être accompagnée.

Est-ce que cela répond à vos questions ?

1000 **Joël DUBOS**

Vous nous apportez la preuve que nous pouvons développer les services ferroviaires en multipliant les actions aux différentes gares. Les gens qui ne prennent pas de correspondance ferroviaire pourraient avoir des arrêts dans d'autres gares, par exemple à Vénissieux, où il y a une connexion avec le réseau urbain. Si nous avons une très bonne interconnexion réseau ferroviaire et réseau urbain, nous attirerons beaucoup plus de monde et nous aurons en plus une meilleure répartition des fluidités. Cela vous permettra de fluidifier le trafic.

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

Très bien. Merci. J'ai des questions, tout au fond là-bas, et je vous redonne la parole ensuite.

Laurent SAINT-LEGER

1010 Bonjour tout le monde. Je suis Secrétaire de secteur CGT des cheminots de la région de Lyon. Première remarque. Vous avez présenté le débat en termes d'excité. Je remarque que j'ai un chrono, que tout le monde ne l'a pas et que les temps de parole ne sont pas équilibrés. C'est la première chose. Je sais que les citoyens sont nombreux dans la salle. Il serait bien que nos hommes politiques en prennent conscience un peu plus souvent.

Deuxième sujet. Vous parlez du coût de financement. Je m'adresse à Monsieur JEANTET. Nous venons de vivre deux réformes successives. Le projet de loi qui va arriver confirme le désengagement de l'État. Vous annoncez un certain nombre de montants, sans nous donner les mécanismes et nous dire qui va financer tout cela. C'est une question très importante.

1020 La CGT a des propositions, comme pour la convention TER. Nous avons du mal à être reçus. Malgré nos propositions, nous avons du mal à rencontrer les AOT, voire la Direction SNCF. Dans le cadre de cette commission, nous allons demander à être reçus par la commission et par les AOT. Je pense notamment à la région politique avec laquelle nous avons du mal à être reçus. Des annonces sont faites en ce moment par le Président de Région. Elles peuvent aller dans le bon sens. J'aimerais que nous nous installions autour de la table pour voir de quelle manière nous devons agir. Je ne vais pas monopoliser le débat là-dessus. Il y a ensuite une chose fautive qui est dite. Dire que nous ne pouvons pas faire circuler plus de trains aujourd'hui est faux. Je prends l'exemple de Givors — Perrache. Nous avons supprimé des trains qui peuvent rouler. C'est mentir aux gens. Nous avons effectivement des problèmes de capacité et de matériel. Nous ne pourrions pas améliorer, avec un contournement ferroviaire lyonnais, si nous ne parlons pas de la production et du processus industriel pour produire un train. La digitalisation ne fait pas tout, ni l'automatisation. Il faut ensuite des hommes

1030 et du savoir-faire. Nous avons le potentiel, même si nous avons tendance à vouloir diminuer le

personnel. Cela pose beaucoup de problèmes. Lorsque nous parlons de 16 % de circulation, il y en avait beaucoup plus avant, et il n'y avait pas plus de retard. Nous avons par contre du monde pour faire le travail. Je vous remercie.

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

Merci de votre contribution. Des éléments de réponse ? Nous n'allons pas rentrer dans un débat syndical, mais il y a peut-être quelques éléments de réponse à apporter sur les sites de maintenance.

Thomas ALLARY, Directeur territorial Auvergne Rhône-Alpes

1040 Je veux surtout réagir sur le financement. Cela permettra d'apporter une précision sur le financement de ce type de projet que nous n'avons pas évoqué jusqu'à maintenant. Il faut rappeler que la loi de 2018, que nous avons évoquée tout à l'heure, prévoit que SNCF Réseau ne puisse plus s'endetter pour financer ce type de projet de développement, sauf si une partie de ces investissements remplace des investissements qui étaient prévus par ailleurs. Ce ne sera qu'une partie de l'investissement nécessaire. La loi prévoit bien aujourd'hui que des investissements de développement de ce type soient financés par la puissance publique : l'État, l'Union européenne le cas échéant et les collectivités locales. C'est effectivement un chemin qui est à dessiner quand ce type de projet commence à être approfondi. Il faudra effectivement dessiner le plan de financement avec l'ensemble des partenaires concernés.

Patrick JEANTET, Président Directeur Général SNCF Réseau

1050 En ce qui concerne les investissements de rénovation du réseau ferroviaire national, dans les années 2000, nous investissions sur le réseau dit structurant (15 000 km sur les 30 000) 1 milliard d'euros par an en moyenne. Nous avons investi 2,8 milliards d'euros l'année dernière. Le gouvernement actuel nous autorise à investir 3,2 milliards à l'horizon 2022. Vous voyez que le rapport qui a été cité tout à l'heure a été pris en compte par le gouvernement actuel de manière assez importante. Nous sommes en train de monter substantiellement les investissements de rénovation. Nous ne pouvons pas dire qu'il n'y a pas eu de réaction de la part des autorités de ce pays.

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

Merci.

Florian FAIVRE-MALFROY

1060 Bonjour. Je suis urbaniste et citoyen. Simple petite question. Est-ce qu'en 2040... C'est un projet très intéressant. Le temps de la réalisation va faire qu'un certain nombre d'années va se passer. Est-ce que le besoin des deux voies... N'y aurait-il pas un risque que le besoin ne soit pas réglé jusqu'en 2040 et que le projet des deux voies en surface puisse être une transition avant la création de la gare souterraine ?

Thomas ALLARY, Directeur territorial Auvergne Rhône-Alpes

La question porte sur : peut-il y avoir une combinaison possible entre le scénario de surface et le scénario souterrain ? Pouvez-vous préciser la question.

Florian FAIVRE-MALFROY

1070 J'ai voulu faire trop court. Le temps que la gare souterraine se fasse, n'y aura-t-il pas un besoin de plus de voies d'ici 2040 ?

Thomas ALLARY, Directeur territorial Auvergne Rhône-Alpes

Est-ce que les besoins pourraient être supérieurs aux hypothèses que nous avons prises ? Si je comprends bien, c'est la période intermédiaire.

Florian FAIVRE-MALFROY

Sera-t-il possible d'attendre jusqu'en 2040 ? Que se passe-t-il pendant la période intermédiaire ? C'est ça.

Thomas ALLARY, Directeur territorial Auvergne Rhône-Alpes

1080 Sur la partie estimation des besoins, c'est effectivement une estimation de SNCF Réseau qui est mise en débat. C'est en soi-même le premier sujet de débat. Ce niveau est-il suffisant, ou au contraire, sous-estime-t-il les besoins réels de mobilité ferroviaire ? C'est un sujet de débat. C'est une hypothèse que nous avons faite. Nous nous sommes appuyés sur des perspectives de croissance démocratique, des perspectives de report modal et le souhait global d'aller vers des villes qui soient meilleures qu'aujourd'hui sur le plan de la qualité de l'air.

Que se passe-t-il dans la période intermédiaire ? Il va se passer des choses. Nous déployons sur notre réseau, le réseau Haute Performance. C'est-à-dire le déploiement d'un système de signalisation (ERTMS) qui permet d'augmenter la capacité sur la LGV Paris — Lyon pour passer de 12 à 15 trains par heure et par sens, pour chacun des deux sens.

1090 Dans les études que nous réalisons en ce moment, nous regardons la possibilité de déployer ce système de signalisation au cœur du nœud, pour voir s'il pourrait correspondre à un premier niveau de réponse, sans attendre 2040, pour augmenter la capacité du nœud. Nous vous produisons ces résultats d'études d'ici la fin de ce mois.

François-Noël BUFFET

Je suis sénateur du Rhône, mais également citoyen. Merci pour le débat que vous engagez, que vous ouvrez. Il ouvre le débat des mobilités au sens large du terme. Il résoudra la problématique actuelle, mais n'ouvrira peut-être pas totalement les grands enjeux de demain. L'attractivité de la métropole aujourd'hui pose aussi la question de son accessibilité des territoires hors métropole, départements voisins, voire à l'échelle de l'aire urbaine, si nous nous contentons de ce périmètre. La question ferroviaire est donc essentielle. Nous avons évoqué beaucoup de sujets.

1100 La liaison avec la métropole stéphanoise, après l'annonce de l'arrêt du projet de l'autoroute A45, nous oblige à réfléchir à une solution alternative. Le préfet de la région Rhône-Alpes mène un débat important qualitativement et en termes de volume de travail en ce moment. L'alternative de redonner du sens à la ligne de chemin de fer entre Lyon et Saint-Étienne, singulièrement par la rive droite du Rhône au départ de la gare de Perrache, qui est portée par tous les maires de ce secteur qui longe le Rhône. Je citerai Monsieur Xavier ODO, maire de Grigny. C'est une hypothèse d'une alternative intéressante et soutenue. Il se trouve qu'elle n'est pas dans ce débat, certes, mais il nous a été annoncé que les financements non utilisés de l'A45 pouvaient potentiellement aider à ce projet. En tiendrez-vous compte ? Allez-vous l'intégrer dans votre réflexion ? Le délai d'exécution de cette opération peut être assez rapide et répondre à un des problèmes de l'accessibilité de notre métropole. Merci.

1110 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière du débat public**

Merci. Nous souhaitons que cette question puisse être abordée durant le débat. Nous demanderons aux services de l'État de bien vouloir nous aider en la matière, ce dont je ne doute pas.

Jean-Paul LHUILLIER

1120 Je suis de France Nature Environnement Auvergne Rhône-Alpes. Je n'ai pas trop envie de poser de question, dans la mesure où toutes celles que nous nous posons ont déjà été abordées ici. Nous aurons tout le débat public pour les poser. En revanche, j'ai envie de dire que nous sommes satisfaits, enfin, puisque cela fait 10 ans que nous le demandons, de cette mise en œuvre du débat public. Nous verrons si nos objectifs environnementaux seront exaucés. Nos préoccupations concernent quand même le sanitaire. Il y a 67 000 morts en France pour des problèmes de pollution de l'air. Ce sont des problèmes climatiques.

Le troisième point est le problème urbanistique. Arrêtons d'urbaniser dans tous les sens. Nous pensons que le ferroviaire peut nous aider à contrer cette urbanisation. Cela nous paraît important.

Nous sommes également satisfaits sur la problématique de l'aire. De quelle aire débâtons-nous sur ce nœud ferroviaire ? Je vous rappelle que nous avons exprimé au départ le souhait que nous ne voulions pas nous concentrer sur la seule ville-centre de cette agglomération. Quelque part, j'ai l'impression ici que nous élargissons largement le débat dans ce que j'appelle « l'aire métropolitaine lyonnaise ». Nous y sommes dans ce débat, qui dépasse largement la métropole. C'est important comme point de satisfaction. Dans ce cadre-là, j'ajoute toujours le fait que l'enquête nationale sur les déplacements des transports de 2008 souligne que 98 % de nos déplacements au quotidien font

1130 moins de 80 km par jour. J'espère que celle de 2019/2020 le confirmera. Nous soutenons les déplacements et tout investissement sur les déplacements au quotidien. Pourquoi ? Parce que nous devons vaincre les déplacements automobiles qui sont dans cette agglomération... Je viens de revoir les chiffres. Vous allez peut-être me rectifier. Je ne parle pas que de Lyon centre. 70 % des déplacements se font encore en voiture dans l'aire métropolitaine lyonnaise. C'est inadmissible. Il faut transférer ces transports au quotidien sur un réseau de RER.

Je voudrais souligner un dernier point. Les gens de Fracture vont peut-être mal m'entendre, mais nous nous expliquerons par la suite.

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

C'est l'objet d'un débat qui est serein, et chacun donnera ses arguments.

1140 **Jean-Paul LHUILLIER**

Nous sommes absolument pour que nous nous préoccupions du fret ferroviaire et que nous fassions un report modal. Nous sommes pour dégager le fret ferroviaire du centre de Lyon. Peut-être qu'une partie du projet CFAL le fait. Nous soutenons la partie Nord. Nous avons donné un avis favorable. Je n'en suis pas certain pour la partie Sud.

Il est important d'avoir une infrastructure et des marchandises sur les trains concernant le fret ferroviaire. Nous en sommes encore loin. Merci.

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

Merci de votre contribution. Monsieur ?

Patrick BEAU

1150 Bonsoir. Je suis Président du Comité d'Intérêt local Voltaire-Part-Dieu. Je voudrais parler de mon quartier et des habitants. J'ai une inquiétude pour la gare Part-Dieu. Elle va se désagréger légèrement demain et se saturer après-demain. Je suis très inquiet. Nous devons avoir une vision de réseau. Il faut que les autres gares prennent également leur part. Je pense à Vénissieux, à Saint-Priest ou à Saint-Exupéry. Il faut qu'il y ait une vision de réseau.

Concernant cette gare Part-Dieu, il faut avoir une vision de réseau par rapport aux autres transports. C'est ici le métro. Nous aurons besoin d'une autre ligne de métro en 2040 ou d'une autre station de métro. C'est un appel vers les élus.

Au niveau citoyen, nous parlons de financeurs potentiels. Qui va payer ? Quelles certitudes avons-nous concernant ceux qui vont payer ? Si vous me dites demain que l'Europe paye 50 %, ma vision sera autre sur les deux scénarios.

1160

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

Merci. Je ne sais pas si nous pouvons apporter une réponse sur ce point.

Thomas ALLARY, Directeur territorial Auvergne Rhône-Alpes

S'agissant des dernières interventions, nous pouvons peut-être amener quelques précisions. Concernant Lyon — Saint-Étienne, nous travaillons aux côtés de l'État dans la démarche qui a été engagée par le Préfet de région aux trois temporalités différentes. Le temps immédiat, de quelles manières pouvons-nous ajouter quelques trains aujourd'hui ? Ce ne sera forcément pas assez, mais de quelle façon pouvons-nous ajouter ceux que nous pouvons ?

1170

Dans un second temps, quelle est la manière d'en augmenter la capacité ? Peut-être avec des trains plus hauts, plus longs. De quelles façons pouvons-nous l'accompagner en termes d'infrastructure ? Éventuellement avec des allongements de quai. Ce sont des travaux que nous regardons dans le plan de travaux qui va jusqu'en 2025.

Sur le long terme, si nous voulons développer encore plus le nombre de trains sur le Lyon — Saint-Étienne, nous retombons sur notre problématique qui est : de quelle façon pouvons-nous arriver dans le cœur de Lyon ? Nous retombons sur la problématique du Nœud Ferroviaire Lyonnais long terme qui est celle qui nous concerne aujourd'hui.

1180 Je voudrais attirer votre attention sur la possibilité... Cela fait plusieurs fois que nous parlons du service qui sera permis par le projet, selon les hypothèses, et du périmètre sur lequel nous devons regarder ce sujet. Je vous invite, si vous ne l'avez pas fait, à prendre la synthèse du dossier du maître d'ouvrage qui est à l'entrée de cette salle. Vous pourrez trouver un schéma en page 8 qui, gare par gare, sur l'ensemble des lignes qui convergent vers Lyon, précise les hypothèses que nous avons prises en termes de nombre de trains par heure, à l'heure de pointe en particulier. Comme nous ne pourrions pas le regarder en détail dans cette réunion cette slide 84... C'est ce type de schéma. Pour les gares qui nous intéressent particulièrement, vous pouvez regarder le nombre de trains qui pourraient desservir chaque heure telle ou telle ville et l'évolution qui est projetée par rapport aux circulations actuelles. Ce sont des données que vous pourrez trouver sur ce type de schéma.

Jean-Pierre BERGER

1190 Bonsoir. Je représente Gaël PERDRIAU (Maire de Saint-Étienne et Président de Saint-Étienne métropole). Je reviens rapidement sur Lyon — Saint-Étienne. Nous sommes probablement la plus ancienne voie ferrée de France (1832). Nous sommes aussi la plus fréquentée, ou pratiquement. Il nous est prédit presque un doublement du nombre de voyageurs à l'avenir 2040. Il nous est proposé en parallèle 0,5 train supplémentaire en heure de pointe. Cela ne va pas pouvoir fonctionner. Je pense que nous ne pourrions pas faire l'économie de nouvelles infrastructures sur notre trajet Lyon — Saint-Étienne. Merci.

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

Merci de votre contribution. Je pense que nous y répondrons en cours de débat. C'est une question récurrente qui surgit. J'ai encore une question chez Monsieur. Nous irons ensuite sur Twitter, et nous prendrons encore trois questions de façon à conclure. Je suis malheureusement le garant du temps. Je ne veux pas que vous partiez trop tard, pour que vous reveniez aux prochaines réunions publiques.

1200 **Pierre JULIEN**

Bonsoir à toutes et à tous. Je suis un simple citoyen, et beaucoup utilisateur du chemin de fer. Je me réjouis de voir qu'il y aura beaucoup d'argent consacré à ce grand projet. J'ai une question technique. Toutes les voies qui seront ajoutées, seront-elles parcourables dans les deux sens de circulation ? Je vous donne un exemple. Je me suis trouvé une année en Suisse. Un train est tombé en panne devant nous. Notre train a pu passer sur la voie d'à côté, sur la voie réservée à l'autre sens de circulation. Cela apporte plus de souplesse. Cela peut permettre de développer plus de souplesse et plus de régularité dans le trafic.

1210 J'ai une remarque à faire. Lorsque je me rends en Suisse, nous savons toujours à l'avance devant quel quai le train va s'arrêter. Cela change tout le temps à Lyon. C'est tantôt d'un côté et tantôt de l'autre. Pourquoi ne faisons-nous pas la même chose en France ?

J'ai une maison dans le Sud, en Ardèche. Je m'y rends l'hiver en voiture. L'été, j'ai une telle indigestion de l'autoroute A7 que je pose ma voiture à Montélimar. Je prends le TER jusqu'à Lyon. Pour la petite histoire, 10,50 €. Cherchez l'erreur. En voiture : 10,50 € de péage plus 20 € de carburant. Je pense que nous ne faisons pas assez de publicité par rapport au prix du train. Il est toujours dit que le train est cher. Ce n'est pas vrai avec l'exemple que je vous apporte.

1220 Une dernière chose. Vous avez dit que nous nous attachions à la région. Je trouve qu'il est dommage que la ligne de chemin de fer soit fermée entre Saint-Étienne et Clermont-Ferrand. C'était un itinéraire de délestage. Rappelez-vous. Il y a une trentaine d'années, il y a eu un accident de chemin de fer vers Saint-Germain-des-Fossés. Tous les trains entre Clermont-Ferrand et Lyon passaient là. Je trouve qu'il est dommageable de fermer des structures avant d'en développer d'autres. Je vous remercie.

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

Quelques éléments de réponse sur la banalisation des voies. Dès aujourd'hui, dans le cadre du plan de mobilisation, les rares voies qui n'étaient pas banalisées dans la gare la Part-Dieu vont l'être. Elles le seront toutes à long terme.

Sur la question de la spécialisation des quais, c'est bien le but de notre fonctionnement en tube que nous proposons sur le long terme. Ce projet permet d'apporter 40 % de capacité supplémentaire dans

1230 la traversée Nord — Sud de Lyon, et nous ne créons que deux quais supplémentaires. Il y en a 12 aujourd'hui, et nous passons à 14. Avec ce fonctionnement, en spécialisant les quais, nous obtenons 40 % de capacité supplémentaire avec 2 quais supplémentaires.

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

Merci. Une question sur Twitter, et je vous redonne la parole.

François GILLARD, Membre de la Commission particulière du débat public

Vous allez la voir s'afficher. C'est apparemment un cheminot qui parle de la rive droite. Est-il envisagé sérieusement et à court terme de desservir la rive droite entre Givors et Condrieu, voire Saint-Pierre-de-Bœuf ? La nationale 86 est saturée aux heures de pointe ainsi que l'autoroute A7. Les voyageurs seraient là.

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

Puis-je avoir une première réponse de votre part ?

1240 **Thomas ALLARY, Directeur territorial Auvergne Rhône-Alpes**

Je me permets de répondre sous le contrôle de Monsieur le Vice-Président de la Région. C'est effectivement une ambition que porte la Région. Elle a été annoncée de nouveau publiquement en début de cette semaine, de rouvrir la rive droite du Rhône à des circulations de voyageurs, et en particulier dans le département de l'Ardèche. Nous allons conduire des études aux côtés de la Région pour en vérifier la faisabilité en termes d'exploitation et en identifiant d'éventuels aménagements d'infrastructures qui seraient nécessaires.

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

Monsieur, allez-y. Je prends trois questions. Ceux qui se sentiront frustrés de ne pas avoir eu de réponse le feront par écrit ou par tweet. Vous aurez une réponse dans les 15 jours qui suivent.

1250 **Gilbert BARNACHON**

Je suis Président de « Fer autrement ». Merci de me donner la parole. Je rappelle simplement à Monsieur LHUILLIER que Fracture est pour le contournement fret de l'agglomération lyonnaise depuis 18 ans. Je suis très heureux de participer à ce débat, car j'ai l'impression de rajeunir de 18 ans. En même temps, je suis très inquiet. De quelle façon créer une prise de confiance entre l'élite politique et les citoyens ? Je crois que c'est en utilisant le débat citoyen, comme il est utilisé actuellement. Je prends simplement l'exemple du CFAL. En 2001, il a été rajouté au débat public du COL, alors qu'un débat public ne devrait traiter que d'un sujet. Il nous est dit aujourd'hui que le CFAL ne peut pas rentrer dans le débat public, parce qu'il en a déjà eu un en 2001. Ce n'est pas acceptable pour nous.

1260 Ceci entraîne une fracture, notamment une fracture territoriale. De quelle manière pouvons-nous faire croire que des milliards d'investissements sur la gare de la Part-Dieu, qui sont sans aucun doute utiles, vont résoudre tous les problèmes de mobilité sur la région ? Ce n'est pas possible. Nous n'y croyons pas. Je ne parle pas à titre personnel. Je parle au nom de nos associations.

Il y a quand même des points où nos destins se rejoignent : le problème de la qualité de l'air, le problème des nuisances et surtout le problème des risques. Cela n'a jamais été abordé ici ce soir. Nous sommes tous, à cet endroit, dans la zone de risque de Siblain. Je ne parle que de Siblain. Si ce soir un wagon de chlore déraile à Siblain et que le vent du Sud le pousse jusqu'ici, nous aurons de graves problèmes de santé. Nous n'en réchapperons peut-être pas. Tout cela est du hasard, car cela va dépendre du vent et de notre emploi du temps. Nous y échapperons peut-être, ou pas.

1270 Je n'ai pas envie de confier ma vie au hasard. J'ai envie de la confier à des hommes politiques en qui je peux avoir confiance.

Maintenant, j'ai des demandes à formuler. La première demande est pour Monsieur le Préfet. Je lui demande d'assurer la continuité de l'État. Nous avons eu la chance de rencontrer le Préfet BOUILLON qui a organisé une réunion quadripartite où la métropole, la Région et l'État étaient représentés, ainsi que les associations de citoyens. Le Préfet BOUILLON avait donné des perspectives de nouvelles rencontres. Nous avons demandé des rendez-vous auxquels nous n'avons

eu aucune réponse à ce jour. Nous n'avons plus de nouvelle du travail engagé par Monsieur le Préfet BOUILLON.

1280 Deuxième demande. Je demande à Monsieur KIMELFELD et à Monsieur COLLOMD d'assurer la continuité des échanges que nous avons eus et qui se sont avérés fructueux. À ce jour, malgré les demandes réitérées, nous n'avons toujours pas de rendez-vous.

Dernière demande à vous, Monsieur le Président de la Commission particulière du débat public. Je vous demande de prendre en compte les demandes de Fracture, pour que nous comprenions que vous n'êtes pas le complice d'une parodie démocratique publique.

Je vais en finir là. Je trouve qu'il est important que la volonté des puissants ne s'impose pas aux petites gens. La vision séculaire et archaïque de l'exercice d'un pouvoir... Cette façon d'agir est pour moi une vision archaïque de l'utilisation du pouvoir qui finalement mène à une forme de chaos. Ce qui se passe malheureusement en France aujourd'hui en est un triste exemple. Merci de m'avoir donné ce temps de parole.

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

1290 Je ne répondrai pas aux demandes de rendez-vous formulées à l'encontre des élus ou du Préfet de région. Cela va de soi.

Sur la partie parodie de démocratie, j'espère que le débat ne conduira pas à cela. Tous les membres de la commission, comme moi-même et la Présidente de la commission nationale, sont là pour témoigner que ce n'est pas notre rôle et notre objectif. Pour nous, le débat est le plus riche possible dès que tous les citoyens peuvent s'exprimer et argumenter leur position. C'est le point essentiel.

1300 J'ai dit tout à l'heure que je souhaite que le débat se passe dans la sérénité, dans un échange d'arguments, de propositions des uns et des autres, voire de contre-proposition. SNCF Réseau n'a pas indiqué qu'il était fermé à toute discussion. Au contraire, nous souhaitons aborder ces points. L'organisation même du débat, telle que nous l'avons conçue, vise à répondre à un certain nombre de questions que vous avez posées.

Madame la Présidente l'a dit. Il ne nous appartient pas à nous, commissions, de décider. Le maître d'ouvrage reste maître de sa décision. Nous lui apportons tous les argumentaires qui ont pu être développés, y compris sur le ferroviaire, et qui ont pu être apportés au cours de ce débat. Il appartient ensuite dans l'exercice démocratique, où le décideur décide à un moment donné, en prenant en compte tous les éléments et en explicitant ses choix de suivre ou de ne pas suivre les recommandations ou les éléments que vous avez apportés au cours du débat.

1310 Je souhaite vous assurer de la totale neutralité, et non pas de la connivence avec la SNCF. Nous avons effectivement travaillé avec la SNCF pour avoir un dossier qui soit lisible, compréhensible par tous et le plus explicite possible pour fournir un certain nombre d'éléments de contexte. Nous continuerons à le faire lors de nos débats. L'exigence que nous avons que SNCF publie, dès la fin du mois, les études complémentaires nous paraît indispensable pour éclairer le débat. C'est dans ce sens que nous avons l'intention de travailler au titre de la Commission. L'ensemble des membres qui sont ici en sont garants. Ils changeront de Président s'ils considèrent que je ne suis pas neutre dans l'affaire.

Monsieur, vous avez la parole. Il y aura deux autres questions. Je vous invite ensuite à poser les questions par écrit et à les fournir aux membres de la CPDP ou de le faire sur le réseau social ou sur le SQR du site, et nous vous répondrons. Je vous préciserai par ailleurs de quelle manière participer. Monsieur ?

Jean MURARD

1320 Je suis de l'association Déplacements Citoyens. Nous nous réjouissons de ce débat. Nous regrettons simplement qu'il n'ait pas démarré il y a 5 ans ou même avant. Si c'est une réalisation de l'anti-saturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais, s'il faut attendre 2040, cela nous paraît être un horizon beaucoup trop éloigné. Nous avons parlé des augmentations de population, etc. C'est simplement une réaction.

Deuxième chose, dont nous parlerons souvent à l'occasion du débat. Dans la solution surface, pour laquelle notre association a plutôt un avis favorable, est-ce que des solutions, notamment contre les

nuisances sonores, sont systématiquement prévues par la SNCF Réseau ? C'est une question un peu bateau. Merci.

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

1330 Pouvez-vous répondre à cela ?

Thomas ALLARY, Directeur territorial Auvergne Rhône-Alpes

Très rapidement, oui. Les protections des riverains, c'est une obligation. C'est une réglementation qui est imposée pour tous les projets nouveaux, alors même que les existantes ne sont pas soumises aux mêmes obligations aujourd'hui. À partir du moment où un projet neuf est porté, nous sommes soumis à cette obligation. Elle porte d'abord sur le bruit et sur ce que nous qualifions globalement d'insertion urbaine. À l'occasion de ces projets urbains, quelle est la façon de requalifier tout un quartier pour arriver à un résultat qui apporte un plus à la fin à l'ensemble d'un quartier ? Ce n'est pas que SNCF Réseau qui portera cette démarche, dans l'hypothèse où ce projet continu. Ce sera une démarche qui sera entreprise avec les services des collectivités dans le cadre d'une large concertation avec les riverains, qui existe déjà dans les projets urbains portés par les collectivités.

1340

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

Deux dernières questions. J'ai vu Monsieur, là-bas, et puis une dernière. Vous choisissez entre vous.

Michel MAILLOT

Bonsoir. Je suis Président de l'association de la Sauvegarde de la Vallée de Francheville. J'ai l'occasion d'utiliser régulièrement les transports de l'Ouest lyonnais. Je voudrais juste faire une remarque et redire combien j'apprécie que nous puissions avoir ce genre de débat. D'autre part, c'est l'occasion de redonner de la noblesse aux politiques, d'avoir une fonction politique qui reprenne un peu de noblesse lorsque nous insufflons des choses. J'entends parler de difficultés d'évaluer les besoins. Les besoins, c'est quelque chose de mouvant. Si nous décidons de forcer les choses, de faire des transports dits non polluants, nous obtiendrons beaucoup plus de personnes qui les utiliseront. C'est une chose qui est certaine. C'est le rôle des politiques. C'est là que j'appelle cela de la noblesse. Nous décidons d'orienter les choses sérieusement. Je crains, hélas, que ce soit une question de santé publique qui nous force à les orienter. Nous avons depuis de nombreuses années... Les Lyonnais ont entendu parler du débat sur le tronçon Ouest du périphérique. C'est un débat qui a beaucoup occupé. Il nous est dit encore aujourd'hui, lorsque nous parlons de l'extension du métro Alai : « Il ne faut absolument pas opposer aucun transport ». Si. Je dis très clairement qu'il faut opposer les transports, car c'est notre santé qui est en cause. Nous devons avoir le courage de dire qu'il faut écarter la voiture des centres-ville et qu'il faut insuffler et faire que les transports en commun soient pratiques et permettent de quitter cette voiture. Si nous ne la quittons pas, car les transports en commun ne sont pas suffisamment pratiques pour le faire.

1350

1360

Je vous donne un petit exemple. Nous avons évalué la charge des transports de l'Ouest lyonnais. Cela ne correspond pas aujourd'hui à ce qui a été évalué. C'est tout simplement pour une petite raison. Nous avons une double tarification. Je profite d'avoir les responsables de la Région et du Sytral pour que nous arrivions à nous mettre d'accord sur une tarification unique sur la zone desservie par le Sytral. Le tram-train de l'Ouest lyonnais est un abonnement supplémentaire. Les fréquences sont difficiles avec le tunnel des Deux Amants. C'est technique, et nous pouvons peut-être le régler. La tarification unique est un signe qui orienterait vers l'utilisation de ces transports. Merci.

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

1370

Une dernière question. Monsieur en jaune, tout au fond. Je n'ai pas donné la parole au fond. Excusez-moi. Ce n'est pas que je veux vous brimer, mais...

Loïc CEDELLE

Merci de me donner la parole. Je voudrais vous remercier pour ce projet. Les politiques se projettent dans le long terme. C'est très bien. Nous pensons « train ». C'est très bien aussi à l'heure où notre devoir moral est de ralentir le réchauffement climatique et l'effondrement de la biosphère en général.

Je voudrais juste ajouter une précision, quelque chose dont nous n'avons pas beaucoup parlé aujourd'hui. Le train aura un effet bénéfique sur toutes les villes moyennes où les fréquences sont

renforcées. Quelqu'un qui prend le train pour se rendre au travail sera aussi capable d'aller à pied le matin déposer ses enfants à l'école et partir en vélo pour acheter une baguette à la boulangerie le soir. Une personne qui fait le même trajet en voiture fera tout en voiture.

1380 J'ai pu lire votre rapport. Vous ne parlez pas beaucoup de ces effets indirects du train. Nous sommes à l'heure où les gens ont envie de retrouver l'usage de leurs pieds, de marcher et d'avoir des villes plus agréables et plus apaisées. Le train aura également un effet très bénéfique et aidera à aller dans ce sens. Ne l'oubliez pas, et ayez confiance.

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

Merci. Une dernière question, cette fois. Pour les autres, par écrit sur le site ou lors de la prochaine réunion publique. Vous avez deux minutes.

Jacques-Raymond LECUOT

1390 Bonsoir Messieurs et Mesdames. Merci, Monsieur le Président de la SNCF Réseau. J'ai remis un courrier à Madame JOUANNO, Monsieur le Président de la Région Rhône-Alpes, Monsieur Étienne BLANC.

« La métropole lyonnaise est une plaque tournante pour les axes routiers, aériens et ferroviaires. L'agglomération lyonnaise, avec SNCF Réseau, souhaite désenclaver le Nœud Ferroviaire Lyonnais. L'étude de réseau RFF d'octobre 2018 a écarté le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise appelé CFAL. Le tracé du fuseau A retenu par l'enquête publique de mars 2011, et plus particulièrement sa partie Nord. Le tracé A fait partie intégrante du Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL). Ce tracé du fuseau A sur le secteur de La Côtère Est est plus onéreux. Il est aussi plus impactant pour les riverains par des contraintes aux nuisances multiples.

1400 *Ce tracé n'a pas fait l'objet d'une étude alternative, comme l'avait présenté et proposé l'ancien sénateur de l'Ain, Monsieur Jacques BERTHOU. Par contre, ce tracé alternatif présenté permet de faire un gain de 200 à 300 millions d'euros.*

Ce projet alternatif a été analysé par le cabinet TTK, entreprise franco-allemande spécialisée dans les planifications des transports européens. Il confirme un gain très important, selon les mesures environnementales, et présente un intérêt moins impactant écologiquement pour les riverains et les entreprises.

Ce projet non étudié présente également un intérêt économique pour le développement industriel de la plaine de l'Ain desservie uniquement par un accès routier. Le désenclavement ferroviaire de la métropole de Lyon est un choix qui impacte dans sa réalisation une zone à forte densité humaine et des zones industrielles. »

1410 Une question. Monsieur le Président de SNCF Réseau, Monsieur le Président de la Région Rhône-Alpes Auvergne, quelle décision comptez-vous prendre pour lancer une étude alternative pour un nouveau tracé moins impactant et moins onéreux que le tracé du fuseau A rejeté par les élus et l'ensemble des riverains de La Côtère.

Monsieur ALLARY, je me permets de vous redonner ceci, car je vous ai adressé personnellement des courriers. Ce courrier a été donné à Madame JOUANNO, adressé à Monsieur le Chef de l'État, à Madame la Ministre des Transports et à Monsieur le Président de la Région. Je vous remercie de votre attention.

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

1420 Merci. Comme vous avez écrit à ces différentes personnalités, elles vous répondront. Nous n'allons pas y répondre cette fois-ci. Je voudrais simplement vous donner quelques chiffres, puisque nous sommes sur Internet et sur Twitter, pour vous indiquer le nombre de personnes qui suivent ce débat.

François GILLARD, Membre de la Commission particulière du débat public

Il n'y a pas que la salle en présentiel qui assiste aux débats. Nous avons eu 334 vues cumulées sur la vidéo durant toute notre réunion. Cela représente entre 25 et 35 personnes connectées en vidéo en permanence pendant toute la durée du débat. Bonjour aux internautes. Nous vous appelons à suivre ce débat sur les prochaines réunions.

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

Merci de vos contributions. Je comprends le degré de frustration qu'il peut y avoir à ne pas pouvoir répondre ou à poser toutes les questions. Je voudrais simplement vous rappeler que vous pouvez poser vos questions à l'écrit.

1430 Notre débat s'achèvera le 11 juillet par une réunion de clôture qui se tiendra à Lyon. D'ici cette date, 14 réunions publiques nous attendent. Nous souhaitons que vous soyez les plus nombreux possible à y participer, à : Lyon ; Givors ; Anse ; L'Arbresle ; Ambérieu ; L'Isle-d'Abeau ; Vienne ; Pusignan. Nous aborderons à la fois le thème général des transports au quotidien, mais sur chaque site, les promesses spécifiques aux territoires concernés. Les aménagements à long terme du nœud vont-ils faciliter le transport au quotidien ? D'autres solutions sont-elles envisageables ? D'autres itinéraires ? D'autres gares ? Ce sont toutes sortes de questionnements que vous avez déjà évoqués.

Clermont-Ferrand, Grenoble et Saint-Étienne recevront également une réunion publique plutôt axée sur les liaisons entre les métropoles.

1440 Trois autres réunions à Lyon, Vénissieux et Villeurbanne. Elles porteront sur l'insertion urbaine du projet et les dispositifs techniques, les interconnexions avec le réseau du Sytral.

Nous complétons le dispositif par des ateliers-débats et des conférences-débats organisés à Lyon sur inscription pour permettre de travailler pendant ces ateliers-débats. Les inscriptions se feront sur le site. Nous prenons les premières inscriptions, qui seront limitées à 30 ou à 40, suivant la taille de la salle. Elles auront pour thème : le trafic ; les données ; le fret ; la traversée de Lyon ; l'attractivité ; le développement économique et le fer ; l'inter modalité en matière de fret et les impacts des grands projets.

1450 J'attire votre attention sur le fait... Le délai est un peu court. Vous voudrez bien nous en excuser, mais nous étions contraints pour une raison que je donnerai tout à l'heure. Le premier atelier porte sur le fret, et se déroulera le 17 avril de 17 heures à 19 heures, et traite du transport de marchandises de l'agglomération lyonnaise. Vous pourrez vous inscrire sur le site dès demain matin à la première heure, si vous souhaitez y participer. Je rappelle le site : nœudferroviairelyonnais@debatpublic.fr.

Je signale également qu'un travail de prospective va être engagé avec des élèves de collèges qui vont travailler sous l'égide de l'association Robin des Villes. Ils travailleront sur le transport en 2040, puisque c'est la génération qui vivra ces projets. Nous ne serons plus là pour les voir, en tout cas pour moi, sans doute. Cela nous a paru intéressant de travailler avec ces élèves sur la mobilité de demain. Ce travail se concrétisera dans un débat de prospective, ouvert à tout un chacun, que nous prendrons sans doute sous la forme d'une conférence-débat.

1460 Le détail, le calendrier et les modalités d'inscription sont précisés sur le site. Sur ce même site, vous pouvez consulter le dossier du maître d'ouvrage et les documents éclairant le contexte que les différentes des collectivités ont bien voulu nous fournir. Pour éclairer le contexte de ce débat, nous y mettrons le rapport de Marie-Line MEAUX, qui a été évoqué à plusieurs occasions, les questions, vos contributions et les commentaires qui sont à porter sur ces questions. Nous vous invitons à participer aux différents forums sur les réseaux sociaux. Vous avez les adresses des sites et des réseaux sociaux qui ont dû s'afficher.

1470 Je voudrais signaler que nous avons engagé un travail d'évaluation de ce débat avec des stagiaires de l'Université de Lyon 2. Ils vous ont remis un questionnaire à votre arrivée. Nous vous demandons d'avoir la gentillesse de bien vouloir y répondre ou de prendre cinq minutes de votre temps, de façon à ce qu'ils puissent conduire ce stage avec nous. Il sera transmis à la CNDP, puisque c'est l'évaluation d'un débat public. Cela peut être intéressant d'avoir une évaluation externe de ce type. Merci à tous. Je vous invite à participer, le plus largement possible, à nos prochaines réunions. Merci à tous les contributeurs de cette soirée.

Applaudissements.