

Débat public

NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

Du 11 avril au 11 juillet 2019

Compte-rendu intégral

Réunion publique

Mardi 18 juin 2019 à Villeurbanne

SALLE/ADRESSE :	Espace Tête d'or – 103, boulevard de Stalingrad, 69 100 Villeurbanne
PARTICIPANTS :	57 personnes
DÉBUT > FIN :	19 h 11 à 21 h 29 (durée du REC : 2 h 18)
QUESTIONS-RÉPONSES :	21 questions

En tribune

CNDP

M.	Jean-Claude	RUYSSCHAERT	Président de la commission particulière du débat public
M.	Jérôme	LAURENT	Membre de la Commission particulière du débat public

Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

M.	Didier	LLORENS	SNCF Réseau – direction territoriale
Mme	Flora	NEUSTADT	SNCF Réseau
M.	Yves	SIMOND	SNCF Réseau

Intervenants :

Jean-Paul BRET, Maire de Villeurbanne

COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

5 Bonsoir. Jean-Claude RUYSSCHAERT. Je préside la Commission particulière du débat public sur les aménagements long terme du nœud ferroviaire lyonnais. Je vais donc passer quelques heures avec vous ce soir. Je suis accompagné par Jérôme LAURENT, membre de la commission. Je vais vous passer la parole après avoir précisé un point. Cette réunion étant filmée, vous pouvez vous manifester auprès des hôtes ou des hôtesses qui sont parmi nous si vous ne souhaitez pas être filmé. Si vous avez une question à poser, vous pourrez nous l'écrire et elle nous sera transmise. Je vais maintenant laisser la parole à Monsieur le Maire de Villeurbanne pour un petit mot d'accueil.

Jean-Paul BRET, Maire de Villeurbanne

10 Merci. Bienvenue à toutes et à tous. Je vais intervenir, dans le courant du débat, sur des préoccupations liées à la problématique des deux voies et à leur emplacement. Nous serons probablement plusieurs à intervenir sur le même sujet en tenant des propos qui pourront peut-être, sans doute, se ressembler. Et Gilbert-Luc DEVINAZ, qui est dans l'équipe municipale et également conseiller métropolitain, pourra aussi intervenir sur la problématique plus générale et pas uniquement sur le doublement des voies entre Saint Clair et la gare de la Part-Dieu.

15 Je n'oublie pas le salut républicain. Bienvenue à toutes et à tous. Bienvenue aux élus et aux associations, dont certaines sont évidemment très présentes sur le débat des transports. Bienvenue ici à Villeurbanne. Madame VESSILLER fait toujours des entrées à l'américaine pour qu'on la remarque, mais c'est un grand classique. Je tombe d'ailleurs dans le panneau, puisque je le fais spécialement remarquer. Bienvenue à tous et bonne réunion.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

20 Je laisse la parole à Jérôme LAURENT, qui va vous présenter le contexte général du débat. SNCF Réseau prendra ensuite le relais.

Jérôme LAURENT, Membre de la commission particulière du débat public

25 Merci. Quelques mots pour vous expliquer qui nous sommes, l'objectif du débat, ses modalités et ses valeurs. Qu'est-ce qu'un débat public ? Le débat public, c'est d'abord la mise en œuvre d'un droit constitutionnel. Le public a le droit d'être informé et de participer à l'élaboration des décisions qui touchent à l'environnement. C'est un droit constitutionnel qui est aussi conforté par une convention internationale, la convention d'Aarhus, et par une directive européenne.

30 Cet exercice démocratique doit être exercé avant toute prise de décision. Tout d'abord, nous devons vous assurer une information aussi large que possible sur le projet. Nous recueillons ensuite des avis et des contributions sur l'opportunité du projet, ses caractéristiques, ses impacts et éventuellement ses alternatives. Ce débat est réalisé très en amont du projet, lorsque les décisions ne sont pas encore prises. Le public peut donc exercer un choix effectif.

35 Ce débat vise à éclairer la décision publique. Nous publierons un compte-rendu et la Présidente de la CDNP rendra un bilan deux mois après la clôture du débat public, soit le 11 septembre. Le maître d'ouvrage aura ensuite trois mois pour rendre sa décision. Les décisions finales viendront, bien sûr, après.

40 Ce débat est organisé par la commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante. Elle est obligatoirement saisie pour tous les projets d'un certain montant et qui présentent certaines caractéristiques susceptibles, notamment, d'affecter l'environnement. Au vu du dossier de saisine, elle décide, ou non, d'organiser un débat. La décision dépend de l'intérêt national du projet et de ses impacts socio-économiques, environnementaux ou d'aménagement du territoire. Si elle décide de lancer un débat public, elle désigne une commission particulière.

45 Dans cette commission particulière, nous sommes neuf. Nous définissons les modalités d'information et de participation du public. Ainsi, nous avons par exemple décidé d'organiser des réunions sur les liaisons entre les métropoles régionales ou encore sur les transports du quotidien. Nous animons le débat public et établissons un compte-rendu du débat sans nous prononcer sur le projet. Nous ne

50 sommes pas une commission d'enquête publique et nous ne dirons pas, à l'issue du débat public, si nous sommes favorables ou défavorables. Nous ne ferons que rapporter vos propos.

Pour cela, nous suivons cinq grands principes :

- l'indépendance. Les membres de la commission n'ont aucun lien avec la maîtrise d'ouvrage ou avec les collectivités concernées. Sur les neuf membres de la commission, un seul habite la région ;
- 55 - la neutralité. Comme je l'ai dit, la commission ne se prononce pas sur le projet ni sur les avis exprimés. En revanche, elle relate les avis exprimés ;
- la transparence. Nous veillons à rendre l'information la plus disponible possible et n'écartons aucun avis s'il est bien conforme aux principes du débat public. Nous jouons bien sûr un rôle de modération, par exemple si quelqu'un s'exprime en utilisant des termes peu adaptés ;
- 60 - l'égalité de traitement. Toute personne a exactement le même poids et peut s'exprimer dans les mêmes conditions. Un simple particulier peut s'exprimer autant qu'un maire ou qu'un Président de collectivité. Son avis a exactement la même importance à une condition, qui est la cinquième valeur ;
- 65 - l'argumentation. Le débat public vise à recueillir un certain nombre d'arguments qui seront utiles au maître d'ouvrage pour la poursuite de son projet, son éventuel abandon et ses transformations.

Nous ne mesurons pas l'opinion. Le questionnaire que vous avez trouvé à l'entrée n'est pas un sondage. C'est simplement l'expression des personnes qui ont souhaité s'exprimer dans le cadre du projet. Ce n'est, en aucun cas, un sondage scientifique.

70 Je vais maintenant céder la parole à la maîtrise d'ouvrage en la présentant. SNCF Réseau est un établissement public à caractère industriel et commercial. Il possède 30 000 kilomètres de voies ferrées. Il construit, entretient et modernise le réseau ferré. Il est représenté aujourd'hui par Didier LLORENS et Flora NEUSTADT. Dans la salle se trouvent également un certain nombre de partenaires du maître d'ouvrage, notamment le Conseil régional et la Métropole.

75 Je vous donne la parole.

Flora NEUSTADT, Concertante à SNCF Réseau

Bonjour. Je m'appelle Flora NEUSTADT et je représenterai SNCF Réseau ce soir en tant que concertante.

Didier LLORENS, Concertant à SNCF Réseau

80 Bonsoir, Didier LLORENS. Je suis concertant sur le projet NFL. Je suis également responsable environnement. Avant de commencer notre présentation, nous allons projeter un petit film de deux minutes qui présente les enjeux de ce projet.

Projection d'une vidéo.

85 Tout d'abord, qui sommes-nous ? SNCF Réseau, comme l'a précisé Monsieur LAURENT, c'est 30 000 kilomètres de voies ferrées, 15 000 trains quotidiens et plus de 95 000 hectares de terrain supportant des voies ferrées. La réforme ferroviaire de 2018 a positionné SNCF Réseau comme le pivot du système ferroviaire français dans un système bientôt entièrement ouvert à la concurrence. Peu de gens le savent, mais le fret ferroviaire est ouvert à la concurrence depuis maintenant une bonne dizaine d'années. Aujourd'hui, plus d'une vingtaine d'entreprises ferroviaires différentes circulent sur le réseau ferré français. Comme le dit souvent notre Président, Monsieur Patrick JEANTET, l'objectif de SNCF Réseau est de faire circuler plus de trains sur un réseau modernisé. À travers notre contrat de performance avec l'État, les investissements sur le réseau ont été multipliés par trois entre les années 2000 et aujourd'hui. L'investissement sur le réseau est passé d'un à trois milliards d'euros entre les années 2000 et aujourd'hui.

95 Sur Auvergne-Rhône-Alpes, l'investissement se traduit en 2019 par plus de 130 chantiers, 43 opérations majeures. Au total, plus de 750 millions d'euros seront investis sur le réseau régional cette année.

Flora NEUSTADT, Concertante à SNCF Réseau

100 La présentation comprendra trois parties : le contexte territorial et ferroviaire, le projet NFL long terme et les éclairages complémentaires demandés par la ministre des Transports pour ce débat public.

CONTEXTE TERRITORIAL ET FERROVIAIRE

105 Lyon est au cœur des échanges internationaux, nationaux et régionaux. Douze lignes y convergent et 1200 trains circulent chaque jour dans ce nœud ferroviaire. La majorité de ces 1200 trains sont des TER. Ce nœud ferroviaire est donc très important pour les échanges régionaux, mais présente plusieurs points de congestion. À l'heure actuelle, le réseau est saturé. Il n'est plus possible d'insérer de nouveaux trains en heure de pointe.

Je vais maintenant présenter quelques faits marquants :

- sur la région, un train sur cinq arrive avec plus de cinq minutes de retard. Un tiers des retards sont liés au nœud ferroviaire lyonnais ;
- 110 - à la Part-Dieu, les voies des trains qui arrivent sont programmées d'avance, mais 25 % des trains arrivent sur une voie différente à cause de la saturation ;
- la région Auvergne-Rhône-Alpes occupe l'avant-dernière place en termes de ponctualité.

115 SNCF Réseau et ses partenaires, l'État, la Région, la Métropole et les collectivités, ne restent pas inactifs face à ce problème de saturation. Ils ont déployé un « plan de mobilisation », qui comprend une série d'actions à mener entre 2015 et 2025. Au total, 500 millions d'euros seront investis sur dix ans. Ces actions vont toucher toutes les composantes du système ferroviaire, aussi bien la conception horaire que le roulement de matériels et les infrastructures. À Lyon, l'une des actions les plus emblématiques est la construction de la voie L à la Part-Dieu. Cette voie permettra d'améliorer la fiabilité et la robustesse du réseau, mais on ne pourra toujours pas faire circuler plus de trains. De plus, les accès Pompidou vont améliorer la fluidité sur les quais. On pourra accéder aux quais depuis la voie Pompidou, ce qui évitera d'avoir à passer par le centre de la gare pour monter sur les quais.

120 Outre la Part-Dieu, des travaux seront également réalisés à Perrache et dans toute la région, par exemple à Saint-André-le-Gaz. Mais, comme je l'ai dit, il n'y aura pas de train supplémentaire.

LE PROJET NFL LONG TERME

125 Le projet présenté ce soir permettrait précisément d'ajouter des trains supplémentaires. Comme l'a précisé le film, la Région connaîtra de forts besoins de mobilité dans les 25 à 30 années à venir. SNCF Réseau a pris des hypothèses très ambitieuses pour ce projet avec l'objectif de doubler le nombre de trains. Doubler le nombre de trains interurbains, les TER que les habitants prennent chaque jour pour arriver ou quitter Lyon. Doubler le nombre de TGV pour conforter Lyon et le nœud ferroviaire comme un centre de correspondance d'importance nationale et internationale. Enfin, doubler le fret permettra de répondre au besoin de transport de marchandises plus durable pour répondre aux problèmes écologiques que l'on connaît.

135 La diapositive présente une carte des villes avec au moins quatre trains par heure en heure de pointe. Je précise que quatre trains par heure ne signifient pas un train tous les quarts d'heures. Les personnes qui prennent le train tous les matins savent de quoi je parle. Le projet ambitionne de créer une desserte périurbaine au quart d'heure. Le matin, les usagers auront un train tous les quarts d'heure. S'ils ratent leur train, ils seront assurés de pouvoir prendre un train 14 ou 13 minutes plus tard.

140 Le projet permet donc d'offrir un niveau de service élevé. Ce niveau de service sera mis au débat ce soir. Selon vous, ce niveau de service est-il trop élevé ? Ou trop faible ? Je passe maintenant la parole à mon collègue pour évoquer les aménagements.

Didier LLORENS, Concertant à SNCF Réseau

145 Pour atteindre les niveaux de service présentés par Flora, avec le doublement des TGV, des TER et du fret, il est nécessaire de dégager de la capacité supplémentaire au niveau des points de blocage. Pour cela, on propose l'ajout de voies supplémentaires dans la traversée Nord – Sud de Lyon, entre Saint-Clair et Guillotière, avec une option en surface ou en souterrain (qui comprend une gare souterraine à la Part-Dieu). Le projet prévoit également l'ajout de voies supplémentaires sur la section

Est – Ouest, entre Saint-Fons et Grenay. Le principe est de passer l'ensemble de la section à quatre voies. Aujourd'hui, seule la première partie compte quatre voies.

150 Les travaux ne s'arrêtent pas uniquement sur ces axes. Des travaux sont également prévus à Perrache, notamment avec la création d'un quai supplémentaire. Pour obtenir les niveaux de service qui vous ont été présentés, nous prévoyons de focaliser l'augmentation des trains périurbains à Perrache.

155 Je vais maintenant détailler l'option de surface entre Saint Clair et Guillotière en vous proposant une présentation en Nord-Sud. Dans l'option de surface, les voies nouvelles se débranchent de la ligne Lyon – Ambérieu au niveau du péage de Saint Clair, franchissent le Rhône en viaduc (avec un viaduc de plus d'un kilomètre de long), contournent par l'est la salle de spectacle du Transbordeur et viennent se jumeler de manière le long des voies ferrées existantes au niveau du boulevard de Stalingrad. Au niveau des voies ferrées de Stalingrad, les nouvelles voies viendraient se placer en estacade au-dessus des voies routières, longeraient l'ensemble de ce boulevard pour rejoindre le plateau de voies existant au niveau de l'ancienne gare des Brotteaux.

160 En gare de la Part-Dieu, le plateau de voies existant serait étendu. Deux voies seraient ajoutées entre la voie L (actuellement en construction) et le rideau d'immeubles existant. Cet ajout nécessiterait un léger aménagement du pôle d'échanges multimodal qui est compatible avec les travaux en cours sur Part-Dieu.

165 Au sud de la Part-Dieu, au niveau du bâtiment des archives, l'élargissement serait réalisé à l'ouest des voies ferrées, sur le boulevard des Tchécoslovaques. Sur ce boulevard, deux variantes ont été proposées : l'élargissement du déblai actuel ou le passage sous le boulevard des Tchécoslovaques, en tranchées couvertes. Pour construire une tranchée couverte, il faudrait ouvrir le terrain, installer les voies ferrées puis recouvrir, ce qui permettrait de rétablir le trafic routier par-dessus. Au sud, le projet se reconnecterait à l'Est de la gare de Jean-Macé, en direction de Perrache.

170 En termes d'enjeux environnementaux, l'option de surface pose des enjeux majeurs pour l'insertion urbaine, les nuisances acoustiques, la phase de travaux et le rétablissement des continuités de circulation pour les riverains et tous les usagers qui transitent par cet axe Nord-Sud.

175 Je vous ai projeté une coupe de principe du projet au niveau du boulevard de Stalingrad. On trouve le parc de la tête d'Or à l'ouest, le plateau de voies existant au centre et l'estacade sur le boulevard Stalingrad à l'est. Aujourd'hui, nous sommes encore au stade de débat public. Le schéma est très sommaire. Le projet n'a pas du tout été travaillé par un architecte. C'est une information brute et un principe de réalisation.

180 La variante en souterrain suit le même principe que l'option de surface. On se débranche toujours de la ligne Lyon-Ambérieu au niveau du péage de Saint Clair et on s'enfonce progressivement pour passer sous le Rhône en tunnel. Le principe envisagé est une réalisation en tunnel bitube avec un tube par sens de circulation. Ce principe permet d'éviter des sorties à l'air libre. Des rameaux de communication entre les tubes permettent, en cas d'incident sur un tube, d'utiliser l'autre tube comme tube « sain ».

185 Après avoir franchi le Rhône en tunnel, le projet se dirige directement en gare de Part-Dieu. Il serait construit à 30 mètres de profondeur. À la gare de Part Dieu, le tunnel rejoindrait une gare souterraine construite en suivant le principe de la tranchée couverte. La gare souterraine compterait deux niveaux : un niveau par sens et deux voies par niveau. Pour donner un ordre d'idée de l'importance de cette gare souterraine, on peut préciser qu'elle ferait 850 mètres de long sur 30 mètres de large et 30 mètres de profondeur. C'est environ l'équivalent du bâtiment de la cité internationale, qui se trouve au nord de la Tête d'Or. Au sud de la Part-Dieu, on continue en tunnel bitube. Le projet va ensuite se raccorder au niveau de l'hôpital Saint-Jean-de-Dieu, sur les voies ferrées en direction de Vienne, Valence ou Saint-Étienne

190 Nous allons maintenant évoquer les coûts. Bien évidemment, l'option de surface est moins chère que celle en souterrain. La section Saint Clair – Guillotière coûterait 1,4 milliard d'euros avec l'option en surface et 3 milliards d'euros avec l'option en souterrain. La mise à quatre voies pour la partie Saint-Fons – Grenay est estimée à 820 millions d'euros. Enfin, nous prévoyons 500 millions d'euros d'aménagements complémentaires liés à l'augmentation du trafic de TER. Il s'agit essentiellement de travaux sur les terminus périurbains pour mettre en place le service proposé au débat. Si on double

les TER, il faut prévoir des voies de garage, des voies de remisage et quelques aménagements en ligne pour fluidifier la circulation. Le montant total est estimé à 2,8 milliards d'euros pour l'option en surface et 4,3 milliards d'euros pour l'option en souterrain.

205 Je vais maintenant remettre le projet en perspective. Nous sommes aujourd'hui en phase de débat public. Si le projet était amené à se poursuivre, nous devons suivre les étapes suivantes :

- études préalables à l'enquête publique : cinq à huit ans ;
- enquête publique : deux ans ;
- études détaillées, notamment pour préparer les dossiers de consultation des entreprises : deux ans ;
- 210 - travaux : cinq à huit ans.

Il pourrait donc s'écouler 15 à 20 ans, avec une concertation en continu, entre le débat public qui a lieu aujourd'hui et la mise en service du projet. La première phase de concertation se tient aujourd'hui avec le débat public. C'est une expression sur l'opportunité des services proposés. Faut-il doubler les services TER ? Si oui, comment atteindre cet objectif ? Nous aurons ensuite des phases fortes d'expression du public lors des études préalables. Le public pourra alors s'exprimer sur les variantes proposées par SNCF Réseau. Une autre phase assez importante d'expression aura lieu lors de l'enquête publique. Le public s'exprimera alors sur le projet et ses impacts.

215

Flora NEUSTADT, Concertante à SNCF Réseau

Je vais vous présenter les éclairages réalisés pour ce débat.

220

ÉCLAIRAGES COMPLEMENTAIRES

Nous allons tout d'abord évoquer l'ERTMS, un terme un peu barbare qui est l'acronyme d'European Rail Traffic Management System. Nous allons ensuite présenter les scénarios de première étape de réalisation des grands projets. Pour finir, nous évoquerons la desserte de Saint-Exupéry.

225

L'ERTMS est un système de signalisation. Les trains ont un système de signalisation latéral, comme les voitures, avec un feu sur les côtés. L'espacement entre deux trains est basé sur le train le plus lent. Cet espacement est assez large, car il doit pouvoir correspondre à un train de fret, qui est le plus lent. L'ERTMS est un système de signalisation à bord du train. C'est aussi une norme européenne. Ce système sera déployé dans tous les trains européens. Concrètement, une balise est installée sur le bas-côté. Elle permet au conducteur de connaître en temps réel la vitesse à adopter. L'écart est calculé en tenant compte de la vitesse du train, de celle du train le précédant et de celui le suivant. L'espacement entre deux trains peut ainsi être réduit. Dans le nœud ferroviaire, ce système permettrait un potentiel gain de capacité de 20 à 25 %. C'est assez important. Ce dispositif est actuellement déployé sur la LGV. C'est un dispositif très concret qui pourrait être mis en œuvre assez rapidement.

230

235

Cependant, nous avons pris une hypothèse de croissance des transports et d'une fréquence des TER au quart d'heure. Ce système ne répondrait pas à ces besoins de déplacements. C'est pourquoi nous avons construit un deuxième éclairage que mon collègue va vous présenter.

Didier LLORENS, Concertant à SNCF Réseau

240

Le deuxième éclairage est : quelles pourraient être les premières étapes de réalisation des grands projets ? Quand nous avons étudié ce projet de nœud ferroviaire lyonnais à long terme, nous l'avons étudié dans un contexte donné. Il a été étudié avec un certain nombre de grands projets. En combinant tous ces grands projets, on atteint les niveaux de service présentés par Flora : deux fois plus de TGV, de TER et de fret. Dans ces grands projets étudiés, il y avait :

245

- le projet Paris – Orléans – Clermont – Lyon, un projet de ligne à grande vitesse pour doubler la ligne à grande vitesse actuelle entre Paris et Lyon, avec au passage une desserte des villes du centre de la France ;
- le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, le fameux CFAL, un projet à dominante fret. Il vise à retirer le fret de l'agglomération et à desservir l'aéroport de Saint-Exupéry, un point sur lequel nous reviendrons plus tard ;

- 250 - le projet des accès alpins, projet qui vise le développement massif du fret et des voyageurs vers l'Italie.

Entre le début des études NFL long terme et aujourd'hui, le contexte a beaucoup évolué. Tout d'abord, la loi d'orientation des mobilités a été récemment débattue à l'Assemblée nationale. La loi donne la priorité aux trains du quotidien. De plus, elle estime qu'il faut traiter les nœuds ferroviaires pour pouvoir développer notamment le fret. Ensuite, la loi échelonne dans le temps la réalisation d'un certain nombre de grands projets.

255 Nous avons étudié deux scénarios d'une première étape de réalisation progressive. Nous avons tout d'abord envisagé que le NFL long terme soit réalisé avant tous les autres grands projets. Le deuxième scénario combine une partie du NFL long terme avec une partie du CFAL. Ce deuxième scénario comprend la mise à quatre voies entre Saint-Fons et Grenay et la réalisation d'une partie du CFAL Nord entre Saint-Pierre-de-Chandieu et Dagneux.

260 Ces deux scénarios, compte tenu des priorités fixées par la loi d'orientation des mobilités, intègrent le doublement des TER. L'augmentation des TGV sera plus faible, car ces scénarios n'intègrent pas l'ensemble des grands projets que j'ai présentés plus tôt. Le fret devait augmenter, mais, sans l'ensemble du CFAL, l'augmentation sera moindre que si l'ensemble des projets étaient réalisés.

265 Si ces scénarios ont des points communs, ils ont également des différences importantes. Le coût du premier scénario, où le NFL long terme serait réalisé avant l'ensemble des grands projets, serait de 2,9 milliards d'euros. Le projet permettrait une desserte régionale directe. On pourra donc faire des trains directs depuis Grenoble, Clermont-Ferrand, Valence ou Mâcon. Pourquoi ? Parce qu'on aura de la capacité supplémentaire au niveau du nœud lyonnais, dans les gares lyonnaises et notamment à Part-Dieu. Le fret, dans ce scénario, continue de passer par Part-Dieu.

270 Le deuxième scénario, qui combine une partie du NFL long terme et une partie du CFAL Nord, est chiffré à 2,6 milliards d'euros. Avec ce scénario, on pourrait desservir Saint-Exupéry grâce au CFAL. Par contre, on ne pourrait pas créer de liaison directe régionale qui arriverait dans les gares lyonnaises Part-Dieu et Perrache, car la traversée Nord-Sud n'aurait pas la capacité suffisante. Dans ce scénario, le fret ne passe plus par Part-Dieu. Il passe par Saint-Fons, Grenay et le bout du CFAL.

275 Le dernier éclairage concerne la desserte de Saint-Exupéry. Avant de parler de Saint-Exupéry, je vous propose un petit regard dans le rétroviseur. Quand on regarde l'évolution de Saint-Exupéry entre 2007 et 2017, on voit que c'est la gare lyonnaise qui a connu la plus forte évolution. Cette forte évolution est essentiellement liée au trafic OUIGO, une offre où le prix du billet prime sur la desserte des gares lyonnaises. Bien sûr, Saint-Exupéry reste bien loin de Part-Dieu et de Perrache. Part-Dieu enregistre plus de 31 millions de montées-descentes par an et Perrache, 5 millions. Saint-Exupéry est loin derrière, avec 1,5 millions. On peut également noter la baisse de fréquentation de Part-Dieu, due essentiellement à la mise en service de Jean-Macé et au pôle d'échanges multimodal de Vénissieux. Ces éléments ont contribué à une baisse de la fréquentation de Part-Dieu.

280 Qu'avons-nous regardé ? Nous avons regardé comment amener des TER à Saint-Exupéry. Dans le premier niveau, on a étudié les possibilités en utilisant la ligne existante. Aujourd'hui, des TGV desservent Grenoble et Chambéry depuis Saint-Exupéry en utilisant le raccordement existant.

285 Le deuxième niveau utilise une partie du CFAL Nord. La partie du CFAL Nord entre Saint-Pierre-de-Chandieu et Saint-Exupéry. On peut ainsi prolonger un certain nombre de dessertes depuis Clermont-Ferrand ou Roanne, en passant par Lyon Part-Dieu et Perrache, jusqu'à Saint-Exupéry. Avec ce scénario, on crée une desserte directe entre les gares lyonnaises et Saint-Exupéry. On fait alors une concurrence à l'offre actuelle de Rhône Express. On propose de détourner un train Lyon – Saint-Etienne pour qu'il desserve Saint-Exupéry au lieu de Part-Dieu. Au passage, on peut passer par Vénissieux.

290 Le troisième niveau comprend un bout du CFAL un peu plus grand, entre Saint-Pierre-de-Chandieu et Dagneux. On connecte les lignes Lyon – Grenoble et Lyon – Ambérieu. Cette fois-ci, on peut partir d'Ambérieu ou d'Annemasse, voire plus loin, de la Suisse.

295 Le premier niveau est chiffré à moins de 10 millions d'euros. Avec quelques aménagements sur les lignes existantes, on est capable d'amener des TER à Saint-Exupéry, sous réserve que le matériel de

TER puisse rouler sur la ligne à grande vitesse. Pour cela, les TER doivent être équipés d'un système de signalisation particulier.

305 Dans le deuxième scénario, avec le NFL complet et le bout du CFAL entre Saint-Pierre-de-Chandieu et Saint-Exupéry, on arrive à 3,8 milliards d'euros. Je vais apporter un éclairage sur la fréquentation. À ce stade, nous avons fait tourner un modèle de trafic qui se basait essentiellement sur les gains de temps de parcours. Si ces études devaient se poursuivre, elles devraient être complétées par une réelle étude de fréquentation pour affiner ces chiffres. Qu'apprenons-nous ? Au niveau des TER, nous avons une légère hausse, essentiellement portée par les nouvelles liaisons directes entre les gares lyonnaises (Part-Dieu et Perrache) et Saint-Exupéry. Sur les autres liaisons, le modèle prévoit une
310 baisse de la fréquentation. Pour les TGV, la fréquentation serait globalement stable.

315 Dans le troisième niveau, qui donne accès à l'ensemble des gares de la région depuis Saint-Exupéry, on a également testé le report des TGV Province – Province, aussi appelés TGV intersecteurs. Ces TGV ne passent pas par Paris. Il s'agit par exemple des TGV Lille – Strasbourg – Lyon – Marseille. On propose de reporter ces TGV, qui représentent quatre trains par heure et par sens, de Part-Dieu vers Saint-Exupéry. Dans ce scénario, comme on allège la fréquentation sur Part-Dieu, les aménagements en cœur de nœud entre Saint Clair et Guillotière ne sont plus utiles. Le scénario comprend l'aménagement sur Saint-Fons – Grenay ainsi que la partie nord du CFAL entre Saint-Pierre-de-Chandieu et Dagneux. Ce scénario est chiffré à 3 milliards d'euros. Tout comme le
320 deuxième scénario, les TER enregistreraient une légère hausse essentiellement portée par la liaison Lyon centre – Saint-Exupéry. Globalement, la fréquentation diminuerait pour les autres liaisons. Pour les TGV, la conclusion est assez importante. Globalement, la fréquentation enregistrerait une baisse générale. Pour les TGV Province – Province reportés de Part-Dieu à Saint-Exupéry, on a effectivement une baisse de 12 %. Les Lyonnais qui voudraient aller à Marseille ou Strasbourg devraient alors se rendre à Saint-Exupéry. Pour cette raison, le modèle nous annonce une forte
325 baisse. En revanche, les autres liaisons enregistreraient une fréquentation stable, par exemple Lyon – Paris.

330 Dans le film, vous avez vu que la région Auvergne-Rhône-Alpes est particulièrement dynamique, avec de forts besoins de mobilité. Elle comprend un nœud qui est aujourd'hui particulièrement congestionné. Ainsi, on ne sait plus faire passer de nouveaux trains à l'heure de pointe. À court terme, un certain nombre de travaux sont déjà engagés, notamment à la gare Part-Dieu, pour améliorer la qualité de service et la fiabilité. À long terme, des propositions sont soumises à débat pour augmenter l'offre de service. Vos contributions seront prises en compte pour aboutir à un projet partagé. Sur la quinzaine de débats publics menés par SNCF Réseau, nous sommes toujours sortis des débats avec un projet différent que celui avec lequel nous étions rentrés. Place au débat !

335 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**

Merci. On va maintenant vous donner la parole. Pour parler de quoi ? Le débat traite de

- l'opportunité du projet. Quel est l'objectif ? On fait ou on ne fait pas ? ;
- les caractéristiques. On fait comme cela ? Ou autrement ? Existe-t-il des alternatives ?
- les impacts de ce projet. Négatifs ou positifs ?

340 Ces trois points seront abordés ce soir avec vous. Ce sera à vous d'en parler, car nous sommes ici présents pour vous écouter. Il faut respecter quelques règles du jeu pour prendre la parole. D'une part, vous devez vous présenter lorsque vous prenez la parole. Nous ne tenons pas absolument à vous identifier, mais, dans le cadre du verbatim que nous récupérons, il est intéressant de connaître votre identité. Nous pourrions ainsi vous envoyer quelques réponses complémentaires si besoin. On
345 vous demande d'intervenir en trois minutes, de façon à laisser la parole à un maximum de personnes. Lorsqu'on est concis, on est également beaucoup plus précis. Enfin, dernier point que j'ai évoqué plus tôt, si vous ne souhaitez pas être filmé, vous pouvez poser votre question par écrit et nous la lirons.

Voilà. Je vous laisse la parole, à qui la veut. Monsieur le Maire, vous souhaitez intervenir. Avant la première question, je vous laisse la parole.

350 **Jean-Paul BRET, Maire de Villeurbanne**

355 Merci pour cette petite priorité que vous me donnez. J'avais effectivement indiqué que je souhaitais intervenir lors de mon mot de présentation. J'ai bien vu la présentation et la problématique générale. Nous devons maintenant donner notre avis sur des aménagements. J'ai bien compris, à la lecture du tableau chronologique que vous avez montré, que nous pourrions également donner notre avis pendant d'autres séquences. Mais c'est aussi important de s'exprimer en amont, car on sait bien que, dans le débat, ce qui n'est pas exprimé à un moment est ensuite plus difficile à être pris en compte.

360 Je vais tout d'abord me présenter. Je suis Jean-Paul BRET, maire de Villeurbanne, et je vais essayer de tenir en trois minutes. Mon propos sera essentiellement centré sur l'élargissement des voies, qui implique la création de deux voies supplémentaires entre Saint Clair et la gare de la Part-Dieu. Comme vous l'avez vu, une assez grande partie du territoire de Villeurbanne est concernée, notamment le long du boulevard de Stalingrad.

365 Mon point de vue ne concerne pas uniquement Villeurbanne. D'ailleurs, le maire de Lyon exprime le même avis pour la partie lyonnaise et le maire de Caluire le dira peut-être également pour la partie passant à Caluire. Il me semble que l'option souterraine doit être absolument privilégiée. On a bien vu les problèmes de coûts, mais on investit pour des infrastructures qui vont durer longtemps. Une couverture partielle, avec une estacade, ne correspondrait pas à l'urbanisme de ce quartier et aux végétaux qui existent. La présentation est sommaire, mais on constate que de nombreux végétaux disparaîtraient. Or, il s'agit des végétaux les plus anciens et importants du côté de la voie ferrée actuelle. Sur le plan urbain, le projet fait passer les trains au niveau des premiers ou deuxièmes étages des immeubles. Beaucoup sont des bureaux récemment reconstruits. On est dans une période qui n'est pas celle de la construction des années 70 et 80. Sur le plan urbanistique, ce projet en extérieur relève un peu de l'hérésie. Quand les autoroutes traversaient les villes, par exemple à Vienne ou Saint-Chamond, on faisait des auto-ponts pour répondre aux besoins de circulation dans l'immédiat. Ces auto-ponts ont été supprimés dès que c'est devenu possible.

375 Si cet élargissement est nécessaire, sachant qu'on pourrait s'en passer dans certains scénarios, je pense qu'on prend une vraie responsabilité d'erreur urbaine pour l'avenir avec le scénario aérien. Il y en a déjà eu quelques-unes dans cette agglomération. Évitions de faire ceci.

Pierre BÉRAT, Conseiller régional

380 Je souhaitais faire une intervention en tant que partenaire de ce débat public. La Région, comme cela a été dit, est partenaire de ce débat, car nous sommes un acteur majeur de la mobilité pour les déplacements du quotidien. Aujourd'hui, la région compte quotidiennement 1500 TER et 180 000 passagers. C'est forcément un sujet qui nous impacte. J'avais quatre messages à vous faire passer sur ce sujet.

385 Le premier, c'est qu'on considère que le statu quo n'est pas possible. Comme cela vous a été montré, si on ne garantit pas la fluidité du trafic dans le nœud ferroviaire, on va porter atteinte à l'attractivité du mode ferroviaire. Les gens n'auront pas envie de prendre le train, ce qui va créer des problèmes de mobilité et de pollution. Cela veut dire, aussi, que nous allons créer des difficultés, des nuisances et des complexités pour les personnes qui prennent quotidiennement le TER pour aller au travail. C'est un élément essentiel. Cela signifie aussi que la Métropole sera moins attractive si la gare ne fonctionne pas. La Région considère donc que le statu quo n'est pas souhaitable et qu'il faut trouver une solution.

395 Comme cela a également été dit, on parle de 2040. Entre temps, des travaux sont déjà prévus. Je rappelle que la Région a investi 133 millions d'euros dans la voie L et les aménagements connexes. De plus, un point qui n'a pas été évoqué, nous investissons également dans les matériels. Nous démarrons une première phase d'investissement de 315 millions d'euros sur les matériels. Quand on investit dans de nouveaux trains avec une meilleure capacité ou un déchargement plus rapide, on résout aussi une partie des problèmes de créneaux, même si ce n'est évidemment pas la seule solution.

400 Le troisième message porte sur les deux options présentées ce soir. Concernant l'aménagement et l'impact sur les quartiers, je vais présenter une position qui n'est pas la position officielle de la Région, mais celle d'un conseiller régional élu à Lyon. Les élus régionaux ne sont pas tous à Lyon. Effectivement, pour la qualité de vie en ville, il semble difficile de construire des voies en surface. Je rejoins les propos du maire de Villeurbanne. Il serait anachronique de construire des voies en surface,

405 sachant que nous sommes en train de déclasser l'autoroute à Confluence et que l'on crée de nouvelles infrastructures dans la ville. Il faut bien avoir conscience que des habitants habitent autour de cette infrastructure. Je suis élu du 3^{ème} et constate qu'environ 30 000 habitants résident près de la gare. Si on construit des voies en surface, les infrastructures vont encore gagner sur la ville. Or, c'est une ville où vivent des gens. Nous n'aménageons pas un endroit totalement vide. Il faut en avoir conscience. Pour densifier la ville, il faut s'assurer que les habitants vivent bien. À cet égard, l'option souterraine paraît meilleure. Les coûts sont plus élevés, mais j'ai envie de dire, même si c'est un peu révolutionnaire, qu'il s'agit d'un équipement national dans une certaine mesure. De ce fait, nous pourrions peut-être avoir de l'aide pour financer ce projet.

410 Enfin, je voudrais faire passer un dernier message. D'ici 2040 et la réalisation de ce projet, des solutions comme la signalisation permettrait d'améliorer la situation. Nous affirmons tous que la Part-Dieu doit assurer un bon niveau de desserte pour les trains du quotidien, pour que chacun puisse prendre le train tous les jours. Maintenant, si on veut résoudre ces problèmes de traversée ferroviaire, je pense qu'il faut éviter de créer un hub systématique. À cet horizon, il faut bien raisonner en niveau de service. Il n'y pas de raison pour que tous les trains du quotidien arrivent à Part-Dieu. Il est important de regarder d'où viennent et où partent les gens qui prennent les trains du quotidien. Un débat intéressant est en train de s'ouvrir à la Métropole, avec un RER à la lyonnaise. Ce RER va ouvrir de nouvelles possibilités. Il faut construire la vision du développement du trafic en identifiant le meilleur endroit de montée et descente pour les voyageurs du quotidien. Perrache est une gare importante, comme on l'a déjà dit. Quand la gare de Jean-Macé a été ouverte, elle a offert de nouvelles possibilités aux gens.

425 Je vais maintenant évoquer les autres liaisons, dont le TGV. Dans le débat actuel, certains affirment qu'il faudrait éviter d'imposer aux usagers de prendre le train à Saint-Exupéry. Or, la Région œuvre pour la maîtrise des trafics entre les différentes gares et souhaite donner toutes ses chances à Saint-Exupéry. L'objectif n'est pas d'obliger les Lyonnais à prendre le train à Saint-Exupéry. Il faut avoir une vision d'aménagement du territoire. L'Est de la Métropole est en fort développement et il faut prendre en compte les personnes qui habitent à l'Est de la Métropole. Par « Est », j'entends un territoire assez large qui va jusqu'à proximité de la Part-Dieu, compte-tenu des problèmes d'accessibilité à la gare. Pour toutes ces personnes qui habitent à l'Est de la Métropole, il serait peut-être plus intéressant de prendre le train à Saint-Exupéry qu'à la Part-Dieu. Dans ce débat, il ne faut pas se limiter aux simulations de trafic, mais aussi prendre en compte l'aménagement du territoire. Or, le développement de la Métropole lyonnaise se fait fortement à l'Est. Dans 20 ans, Saint-Exupéry pourrait être une très bonne gare de desserte pour cette partie de la Métropole. Le hub ferroviaire lyonnais est important pour la Métropole et le niveau de service. Mais il faut éviter de concentrer toutes les dessertes ferroviaires à la Part-Dieu.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

440 Merci. Monsieur le sénateur, vous souhaitiez intervenir.

Gilbert-Luc DEVINAZ, sénateur du Rhône et conseiller municipal à Villeurbanne

445 Merci beaucoup. Je vais peut-être rejoindre ce que vient de dire la Région. Comme les parlementaires ont encore des ancrages locaux, je suis conseiller municipal à Villeurbanne et je partage le point de vue exprimé par le maire de Villeurbanne. Cet avis est rejoint par celui du maire de Lyon. Hier, en commission Voirie et déplacements de la Métropole, j'ai entendu des collègues de Caluire émettre les mêmes craintes.

Nous, parlementaires de la Loire, du Rhône et de l'Ain, avons cosigné une contribution que je vous ai fait parvenir. Dans vos schémas, vous placez toujours le CFAL trop à l'Est de Saint-Exupéry, ce qui risque de donner des illusions dans l'Ain. Il me semble qu'il est plus à l'Ouest.

450 Nous nous sommes félicités de ce débat qui, comme cela a été démontré, est plus qu'un débat sur le transport. Les ouvrages vont façonner nos villes et nos territoires. Ils peuvent aussi façonner l'urbanisme, ce que nous ne partageons pas forcément. Nous avons émis un regret, car le rapport Duron de 2018 proposait de mener un grand débat multimodal. On peut raisonner mode par mode, mais la mobilité de demain, c'est utiliser plusieurs modes de transport sur un même déplacement. 455 Cela implique des changements de mode de transport et des ruptures de charge. Or, ces

changements génèrent un certain nombre de problèmes qu'il faut examiner. On ne peut pas les voir si on traite par mode.

460 Le nœud ferroviaire lyonnais est saturé. Il suffit de faire quotidiennement le trajet de Saint-Etienne pour s'en rendre facilement compte. Vous avez essayé d'élargir le débat et de réfléchir au-delà de Lyon. Il y a beaucoup de transports : les lignes régionales, nationales et européennes. Je pense qu'il faut augmenter la capacité de la gare Part-Dieu, mais cette gare n'est pas unique. L'Est lyonnais est en train de se développer au niveau démographique et économique. Dans Le Progrès daté d'aujourd'hui, le Président de la communauté de communes de l'Est lyonnais s'est exprimé pour affirmer que Saint-Exupéry est un hub multimodal. Il comprend l'aéroport, le ferroviaire et l'A432. Ce secteur, qui est extrêmement intéressant, se développe fortement. Pourrait-on envisager un développement en rééquilibrant le trafic entre les gares ? Serait-il possible de renforcer Saint-Exupéry pour accueillir certaines lignes ? Ou sommes-nous condamnés à tout faire passer sur la gare de la Part-Dieu ?

470 Comme vous l'avez souligné, la Métropole compte 35 gares. Lorsque je rencontre des communautés de communes du sud du Département du Rhône, elles évoquent systématiquement la gare de Jean Macé, qu'elles jugent très intéressante. La gare de Vénissieux est également très intéressante. Vous nous avez démontré qu'il était possible de réaliser une jonction avec Saint-Exupéry. Ma question est simple. Quel développement envisagez-vous sur la gare de Saint-Exupéry, dont le hub multimodal va se renforcer ? L'aéroport va accueillir deux pistes supplémentaires pour augmenter sa capacité. 475 L'aéroport qui devait être construit vers Nantes a été abandonné. La région parisienne aurait besoin d'un troisième aéroport, mais il ne sera pas construit. Saint-Exupéry pourrait représenter cet aéroport, avec une ligne SNCF qui rejoindrait Paris en deux heures. Il est intéressant de se poser toutes ces questions. Comme vous l'avez dit dans votre exposé, des réflexions ont été entamées et le contexte évolue tellement vite que le projet doit être revu. Le projet est prévu pour 2040. D'ici 2040, des 480 évolutions en matière de transports risquent également de bouleverser beaucoup de nos réflexions actuelles. Parfois, je me demande si nous ne sommes pas en train de réfléchir au développement du téléphone fixe alors que le téléphone portable arriverait demain.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

485 Je souhaiterais juste apporter une information, car il ne m'appartient pas de commenter les avis. Je voudrais simplement signaler que nous organiserons fin juin un atelier-débat qui portera uniquement sur la mobilité du futur. Cet atelier de prospective vise à répondre à vos interrogations. Il associera notamment des sociologues et des start-ups. Les participants vont se projeter dans 30 à 40 ans en se demandant si, à cet horizon :

- les habitants prendront encore le train, ou un autre mode de transport ;
- 490 - les actifs télétravailleront à domicile ;
- il existera encore un besoin de mobilité.

L'atelier permettra d'aborder ces questions même si, en termes de prospective, on se trompe 90 % du temps. Il permettra néanmoins d'avoir une réflexion décollée du quotidien. Monsieur le Maire, vous souhaitez intervenir ?

495 **Philippe COCHET, Maire de Caluire-et-Cuire**

Merci. Ça fait peut-être un peu trop d'interventions d'institutionnelles, mais peu importe. Simplement, et c'est assez rare pour le souligner, je suis parfaitement d'accord avec le Maire de Lyon et le Maire de Villeurbanne sur l'option enterrée. Ce n'est pas une vision égoïste. Aujourd'hui, nous avons déjà un certain nombre de voiries ferroviaires. Nous avons un pont ferroviaire. Nous connaissons déjà la 500 complexité et le coût d'un pont ferroviaire, qui est une construction assez compliquée.

Un aspect a été oublié, c'est la gare de Saint-Clair. Dans cette gare se trouvent la majorité des aiguillages de l'agglomération lyonnaise, ce qui pose un vrai problème. Un malheur est arrivé une fois : des équipements ont brûlé et aucun TGV n'a pu circuler pendant un mois et demi. À l'occasion de cette évolution, si elle se concrétise, je souhaiterais que la gare de Saint Clair puisse être dégagée 505 et allégée, notamment de ces aiguillages, pour la rentrer elle-même dans cette notion de RER local.

Deuxième sujet : le fret. Aujourd'hui, toutes les nuits et depuis des années, des bombes traversent l'agglomération. Un jour, statistiquement, un problème arrivera. Il faudra prendre en compte ce risque dans les décisions à prendre.

510 Nous avons un vrai problème pour la connexion Part-Dieu – Saint-Exupéry, qui s'appelle Rhônexpress. Je ne reviendrai pas sur l'historique de ce dispositif, mais je constate que le coût est un vrai obstacle pour l'usage de la gare de Saint-Exupéry. La notion de service et d'intérêt public devrait intégrer cette notion.

515 Pour être très clair, je ne m'exprime pas seulement en tant que maire. La commune de Caluire-et-Cuire va prendre une délibération pour évoquer les différents points que je viens d'aborder. Sur l'aspect urbanistique, comme l'a souligné le maire de Villeurbanne, il est totalement aberrant d'envisager un projet extérieur.

Dernier point, qui a également été évoqué par la Région et le Sénateur : il faut éviter de tout concentrer sur la gare Part-Dieu. Je vous remercie.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

520 Qui souhaite intervenir ? Toutes les questions sont bonnes à poser. Vous pouvez poser des questions, exprimer votre avis et argumenter. Monsieur, vous vous présentez.

Richard LLUNG, adjoint à l'urbanisme de Villeurbanne

525 Bonjour. Je suis Richard LLUNG, adjoint à l'urbanisme de Villeurbanne. Je ne reprendrai pas les propos déjà tenus, que je partage en grande partie. Je souhaiterais poser une question, car j'ai l'impression qu'il existe une petite ambiguïté. Vous avez présenté deux options : le passage dans le cœur de l'agglomération ou une desserte plus à l'Est, par l'aéroport de Saint-Exupéry. Il n'y aurait donc pas deux investissements, mais un seul, ce qui implique des choix stratégiques différents. Même si les pensées stratégiques sont intéressantes, je pense qu'il faut hiérarchiser. L'agglomération va atteindre l'année prochaine l'objectif d'habitants à 2030 selon les modèles de l'INSEE. Ce chiffre sera donc atteint beaucoup plus rapidement que prévu. D'ici 2040, la population augmentera encore, sauf si nous favorisons un vaste étalement urbain, y compris sur l'Est de l'agglomération, mais ce n'est pas compris dans nos orientations.

530 La première question est : faut-il le statu quo ? Pour moi, la réponse est non. Si on devait hiérarchiser les travaux à réaliser, il faudrait commencer par augmenter la capacité de la Part-Dieu. Je ne m'oppose pas à la décompression, qui évite de tout focaliser sur une gare. Pour autant, il faut aussi tenir compte de cette évolution importante.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

540 Merci. Je vais peut-être laisser SNCF repréciser certains éléments pour clarifier la situation. Il n'y a pas deux projets. Le débat porte actuellement sur un projet. Un éclairage complémentaire montre que, dans le phasage des grands projets associés au NFL, on pourrait peut-être imaginer des solutions alternatives. Pour atteindre l'objectif fixé par la SNCF, il faut réaliser l'ensemble des projets, mais des solutions intermédiaires pourraient être identifiées.

Didier LLORENS, Concertant à SNCF Réseau

545 Tout à fait. Je vous ai présenté des scénarios pour une première étape de réalisation. Si on veut atteindre l'ensemble des objectifs présentés plus tôt, à savoir un doublement de l'ensemble des services, il est nécessaire de réaliser le NFL long terme et l'ensemble des grands projets qui concourent à l'augmentation de ces services.

550 Cet éclairage a été demandé par le ministre. Nous ne sommes pas sûrs de pouvoir réaliser tous ces projets à court ou moyen terme. Les alternatives permettraient d'atteindre un niveau de service dégradé, par exemple pour le TGV et le fret. Néanmoins, elles amélioreraient le niveau de service des trains du quotidien, les TER.

555 Avec le premier scénario, la première étape de réalisation des grands projets serait la réalisation du NFL long terme dans sa globalité. On ajouterait des voies supplémentaires entre Saint Clair et Guillotière et on mettrait à quatre voies le tronçon entre Saint-Fons et Grenay. Le deuxième scénario impliquerait la mise à quatre voies entre Saint-Fons et Grenay et une partie du CFAL Nord. Les deux

scénarios permettraient d'atteindre des objectifs moins ambitieux que ceux notés dans le dossier du débat. À long terme, nous avons besoin de réaliser l'ensemble des projets présentés pour pouvoir doubler la circulation des TGV, des TER et du fret.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

560 Cela répond-il à votre interrogation ? Madame ?

Béatrice VESSILLER, Vice-Présidente du Grand Lyon

565 Béatrice VESSILLER. Je suis aussi élue et je ne voudrais pas brimer les habitants ou les associations. Je suis élue de Villeurbanne et de la métropole de Lyon. Sur l'opportunité du projet et la nécessité d'améliorer le nœud ferroviaire lyonnais, nous sommes tous d'accord. Sur la dernière diapo, qui propose un phasage, l'objectif de renforcement des TER me semble très intéressant. Je retiens cette diapo. J'entends les arguments contre un scénario en surface qui, même s'il est moins cher, est très impactant sur le plan urbain. Néanmoins, le scénario en souterrain est également très impactant, car il faudra passer sous le Rhône, continuer en tunnel sous toute la ville et construire une gare à 30 mètres de profondeur. Les usagers du TER devront alors remonter pour changer éventuellement de TER. Du point de vue des usagers, de l'environnement de la nappe phréatique, ce scénario est également très impactant.

570 Le scénario intermédiaire que vous présentez ne toucherait pas le tronçon Saint Clair – Part-Dieu. Il toucherait uniquement Saint-Fons – Grenay et le CFAL. Cette première étape permettrait de doubler les TER. L'objectif ne serait pas atteint pour le TGV, mais il n'est peut-être pas prioritaire. Ce scénario permettrait de doubler la fréquentation des TER. Il semble moins impactant et néanmoins satisfaisant en termes de transports.

575 Vous allez entamer une réflexion sur la mobilité du futur. Néanmoins, sur la question du fret, on peut aussi s'interroger sur le transport inutile de marchandises. Si on privilégie l'approvisionnement en circuit court, on éviterait de transporter du lait des Alpes à l'étranger pour être transformé en yaourt et ensuite revenir en France. Cette réflexion mérite aussi d'être intégrée sur ces grands projets d'infrastructure pour justement réduire ces besoins d'infrastructure.

580 Je ne suis pas persuadée que la solution en souterrain soit meilleure, même si j'entends les impacts de la solution en surface. La première étape pourrait être suffisante pour un certain temps et me semble être une solution acceptable.

585 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**

Merci. C'est plutôt une contribution qu'une question.

Béatrice VESSILLER, Vice-Présidente du Grand Lyon

590 J'ai une question sur Rhônexpress, un sujet qui a été abordé par Monsieur COCHET. Dans vos scénarios sur la desserte de Saint-Exupéry, vous envisagez uniquement une desserte en TER et pas avec Rhônexpress. Or, la navette permettrait d'aller à Saint-Exupéry en réseau urbain sans avoir à prendre le train. Cela permettrait de libérer de la capacité ferroviaire pour d'autres trains. Avez-vous intégré cette dimension ?

Didier LLORENS, Concertant à SNCF Réseau

595 Nous n'avons effectivement pas intégré cette dimension. Nous sommes avant tout maître d'ouvrage ferroviaire, même si nous avons beaucoup travaillé avec nos partenaires dont le Sytral, la Métropole et la Région. Aujourd'hui, nous mettons au débat la proposition de prolonger des TER, dont le terminus est aujourd'hui à Part-Dieu ou Perrache, vers Saint-Exupéry.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

600 D'autres questions ? Peut-on apporter quelques précisions sur l'impact des gares souterraines pour les usagers quotidiens ?

Didier LLORENS, Concertant à SNCF Réseau

La version souterraine est bien meilleure pour l'insertion urbaine, hormis pour les zones d'entrée et de sortie de tunnel. Néanmoins, elle présente de forts enjeux. Le premier est la gestion des matériaux, car il faudra sortir 3 millions de m³, notamment pour construire la gare souterraine. Les travaux vont

605 effectivement impacter la nappe souterraine, qui présente de très forts enjeux. Aujourd'hui, les études
que nous avons menées montrent toutefois la comptabilité du projet avec la préservation de cette
nappe naturelle. Les impacts les plus forts seraient essentiellement au niveau des amorces des
610 tunnels et de la gare. Ces amorces, comme la gare, sont réalisées en tranchées couvertes. Comment
réalise-t-on des tranchées couvertes ? Dans un premier temps, on installe des parois qui vont jusqu'à
30 mètres de profondeur pour créer une boîte relativement étanche. Cette boîte peut créer des
problèmes, notamment en surélevant la nappe en amont et en la baissant en aval. Aujourd'hui, ces
changements de niveau seraient de l'ordre de 50 centimètres à 1 mètre, selon les études que nous
avons menées. Nous sommes capables de résoudre ces problèmes, notamment en installant des
615 siphons pour restaurer l'équilibre de la nappe. Le projet créerait effectivement des points durs au
niveau des entrées et des sorties.

Le tunnel en lui-même pose moins de problèmes, car il sera situé à 30 mètres de profondeur. Le rétablissement des écoulements pourrait être réalisé plus facilement.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

620 Une autre question portait sur les correspondances entre une gare souterraine à 30 mètres de
profondeur et une gare en surface. Quel sera l'impact ?

Didier LLORENS, Concertant à SNCF Réseau

625 Dans les éclairages socio-économiques que nous avons menés, cet élément pénalise la solution
souterraine. Pour les usagers, cette gare souterraine fait perdre du temps, car ils doivent remonter en
surface. Comme nos modèles valorisent essentiellement des temps de parcours et des minutes
gagnées, ces minutes perdues seront pénalisantes. C'est pourquoi le scénario serait plutôt
défavorable en termes socio-économique.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci pour ces précisions. Monsieur, et ensuite Monsieur.

Dominique BOUVIER, usager

630 Dominique BOUVIER. J'habite à Villeurbanne. J'ai déjà travaillé sur des contournements autoroutiers
et ferroviaires de Lyon. J'en connais donc toutes les difficultés et je vous souhaite bon courage. Je
constate que le projet global comprend les trajets Paris – Orléans – Clermont, Lyon – Turin, le CFAL
et le NFL. Il faut hiérarchiser. On sait que Paris – Orléans – Clermont ne sera pas réalisé avant
30 ans. Le Lyon – Turin avance, mais il ne sera pas fonctionnel avant 25 ans. Par contre, le CFAL est
635 beaucoup plus intéressant et important pour éviter la traversée de la ville par le fret. Or, ce CFAL
n'avance pas. Il comprend deux morceaux. Le CFAL nord est déclaré d'utilité publique depuis 2012,
mais n'avance pas. La partie sud est encore en projet. On peut donc s'interroger sur la fonctionnalité
du NFL complet avant de très nombreuses années.

640 Sur la dernière diapo, un élément de chiffrage me semble erroné. Le projet présenté à droite, qui
comprend le CFAL et une petite partie du NFL avec la mise à quatre voies de Grenay – Saint-Fons,
est chiffré à 2,6 milliards d'euros. Le projet présenté à gauche coûterait 2,9 milliards d'euros. Or, le
budget de 2,6 milliards d'euros serait principalement affecté au CFAL. Jusqu'à présent, le CFAL
n'était pas entré dans vos chiffrages.

Didier LLORENS, Concertant à SNCF Réseau

645 Pourrait-on de nouveau projeter la diapo 20 ? Le projet présenté à droite ne comprend qu'une partie
du CFAL nord. Le CFAL nord complet va de Saint-Pierre-de-Chandieu, au sud, vers Leyment, situé
vers l'ouest d'Ambérieu. Le projet prévoit uniquement de relier la ligne de Lyon – Grenoble à celle de
Lyon – Ambérieu. Cette partie est estimée à 1,2 milliard d'euros. L'ensemble du CFAL Nord est
estimé à 1,7 milliard d'euros.

650 Les 2,6 milliards d'euros de la deuxième hypothèse intègrent la mise à quatre voies de Saint-Fons –
Grenay (environ 800 millions d'euros) et 1,2 milliard d'euros pour une partie du CFAL Nord. De plus,
ce montant comprend également la création d'une gare TER à Saint-Exupéry et un certain nombre
d'aménagements complémentaires pour pouvoir mettre en place certains services.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

655 Cela répond-il à votre question ?

Dominique BOUVIER, usager

Pas totalement sur les 2,6 milliards d'euros.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

660 Avez-vous d'autres précisions ? Dans le cas contraire, nous essaierons de vous répondre ultérieurement de façon plus précise.

Didier LLORENS, Concertant à SNCF Réseau

Yves SIMOND pourrait peut-être en dire plus, car il a suivi précisément les études.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Pouvez-vous passer un micro à Monsieur Yves SIMOND, qui est tout au fond, pour qu'il réponde ?

665 **Yves SIMOND**

Le détail des études complémentaires a été mis sur le site. Si vous cherchez des précisions, vous trouverez de nombreux éléments dans ces études, notamment la décomposition de ces prix.

Comme le disait Didier, ce montant de 2,6 milliards d'euros comprend :

- l'aménagement du CFAL Nord entre Grenay et Dagneux pour environ 1,1 milliard d'euros ;
- 670 - des aménagements complémentaires nécessités par le report des grands projets pour environ 400 millions d'euros ;
- des aménagements complémentaires nécessaires en dehors de nœuds pour atteindre les niveaux de services dans les gares du reçoivent les TER supplémentaires pour 230 millions d'euros ;
- 675 - quelques aménagements dans la traversée de la Part-Dieu. Ces aménagements sont moins lourds que l'aménagement d'une nouvelle voie, mais permettent de recevoir des trains supplémentaires à la Part-Dieu.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci. J'avais une question là-bas, et ensuite Monsieur.

680 **Frédéric ROLLET, usager**

Bonjour. Frédéric ROLLET. J'ai deux questions et une remarque. J'ai l'impression de voir une conférence hors sol. Je voudrais juste rappeler que le déplacement écologique, c'est celui qu'on ne fait pas. J'entends des chiffres de déplacement. La première chose à faire pour l'écologie, c'est de ne pas se déplacer.

685 Ma première question est : pourquoi souhaitez-vous tout centraliser sur la Part-Dieu ? Pourquoi n'avez-vous pas de projet de nouvelle gare pour délester la Part-Dieu, par exemple à la cité internationale de La Doua ou à Saint Clair ? Cela permettrait aux usagers de ne pas devoir se rendre obligatoirement à la Part-Dieu.

690 J'ai une remarque sur l'étude concernant l'écologie et les impacts. Sur les éléments que vous avez présentés et ceux que j'ai lus sur Internet, vous n'évoquez jamais l'impact écologique positif du projet, par exemple les émissions de CO₂ évitées. D'autres nuisances comme le bruit pourraient être évitées, car les trains supplémentaires remplaceront peut-être les voitures. Je suis d'ailleurs surpris que le boulevard Stalingrad focalise autant d'attention, car huit voies de circulation ou de stationnement se trouvent déjà derrière le mur. Je suis venu à vélo et je n'ai pas trouvé un seul arceau vélo. On parle d'écologie et de bien-être de la population, en particulier pour le boulevard Stalingrad. J'y ai travaillé il y a quelques années et, à cette époque, on trouvait quelques arceaux un peu au sud. Je ne vois pas pourquoi les deux voies supplémentaires ne seraient pas aériennes. On pourrait supprimer des voies de circulation et ainsi diminuer les nuisances sur le boulevard Stalingrad.

700 Dernière question. Le CFAL Nord est déclaré d'utilité publique depuis maintenant plusieurs années. Pourquoi les travaux n'ont-ils pas commencé ?

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci. Nous allons essayer de vous répondre, peut-être en commençant par votre deuxième question. Il me semble que le CFAL Nord n'a pas commencé pour une raison simple.

Didier LLORENS, Concertant à SNCF Réseau

705 C'est dommage de ne pas avoir l'État ce soir.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Non, l'État n'est pas représenté ce soir.

Didier LLORENS, Concertant à SNCF Réseau

710 Des débats à l'Assemblée ont échelonné dans le temps un certain nombre de grands projets. Aujourd'hui, le CFAL n'est pas considéré comme prioritaire, mais reste un projet dans le paysage à très long terme. Aujourd'hui, si on voulait commencer ce projet, il faudrait déjà mener des études plus détaillées.

Flora NEUSTADT, Concertante à SNCF Réseau

715 Vous avez évoqué la possibilité de décharger Part-Dieu. Ce projet avantagerait toutes les gares de la région et de l'agglomération lyonnaise. Sur le schéma de service, on constate que le projet prévoit un doublement des dessertes, notamment à Vénissieux et dans les gares autour de Lyon. La circulation va augmenter dans ces gares, par exemple à Vénissieux, qui comprend un pôle multimodal. Les aménagements ne sont pas uniquement concentrés à la Part-Dieu. Des aménagements seront également réalisés à Perrache et dans les gares de la région.

720 *Intervention hors micro.*

Nous n'avons pas étudié l'hypothèse d'une ouverture de la gare de Saint Clair. Néanmoins, nous pourrions l'étudier si l'autorité organisatrice des transports le souhaite.

Didier LLORENS, Concertant à SNCF Réseau

725 Il faut toujours faire un compromis entre un temps de parcours aussi court que possible et une desserte fine du territoire. La gare de Saint Clair entre dans ce cadre. Elle est presque trop proche de Part-Dieu. Les options en surface ou en souterrain ne permettraient pas les mêmes aménagements. En souterrain, on rentrerait un peu avant et il serait difficile d'ouvrir cette gare.

730 Dernière remarque sur le report modal. Le projet prévoit un gain de fréquentation des trains qui a ensuite été traduit en termes de report modal. Aujourd'hui, on estime que le report modal depuis la route serait équivalent à 20 000 véhicules par jour sur l'ensemble du périmètre concerné par le projet. Cela correspondrait à une réduction des gax à effet de serre de 60 000 tonnes par an.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci pour ces précisions. Monsieur avait une question.

Jean TORRIERO, Lyon Métro Transports publics

735 Bonjour. Jean TORRIERO, Lyon Métro. On affirme que le nœud ferroviaire lyonnais est saturé. Pourtant, beaucoup de choses pourraient être faites à court terme, mais ne sont pas faites. Quand vous voulez tourner à Saint-Fons, par exemple en remontant de Vienne vers Vénissieux, vous passez devant des dépôts où environ 250 locomotives entrent et sortent chaque jour. Comment ferez-vous pour passer devant les dépôts ? Bonne chance. Il faudrait construire une cinquième voie sur deux à trois kilomètres qui irait des dépôts à la gare de triage de Saint-Priest.

740

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Peut-on afficher la carte avec l'ensemble du réseau ferroviaire ? J'ai du mal à me repérer. Comme vous parlez de certains points sur la carte, je préfère qu'elle soit affichée pour qu'on puisse se repérer. Je vous redonne la parole.

745 **Jean TORRIERO, Lyon Métro Transports publics**

750 À la gare Jean-Macé, on avait promis deux voies en arrière-gare pour faire arriver les trains de Roanne. On l'attend toujours. Il faudrait construire des haltes, en particulier des haltes Parking. À Satolas, on pourrait facilement avoir six voies côté ouest et construire une gare pour les TER et les Intercités. Vous voulez faire un tunnel qui prend la ligne d'Ambérieu, va à la Part-Dieu puis se dirige vers le sud. Mais pourquoi ? Construire un tunnel qui part de Montluel et passe sous le Rhône ne présente aucun intérêt. Il faudrait plutôt construire un tunnel depuis Montagny, aux deux jonctions de TGV. Vous auriez alors 14 kilomètres de tunnel qui vous permettraient d'aller partout. Sur la ligne d'Ambérieu, la construction d'un tunnel ne présente aucun intérêt.

755 Vous voulez mettre des trains supplémentaires ? Méfiez-vous. Vous aurez du mal à passer un tunnel bitube là où vous l'avez tracé. On va en reparler. Je voudrais vivre assez longtemps pour le voir. Si on fait quelque chose, il faudrait faire un pont. Un pont, c'est plus facile. Il ne faut pas oublier la nappe phréatique avec les réserves d'eau de Lyon. Avec un pont, vous vous en sortirez.

J'aurais encore beaucoup à dire, mais j'en aurais jusqu'à demain matin. En conclusion, j'affirme que le nœud ferroviaire lyonnais n'est pas saturé. Merci.

760 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**

Merci pour votre intervention. Appelle-t-elle des commentaires ? D'autres questions ? Monsieur, derrière.

Jean TORRIERO, Lyon Métro Transports publics

Excusez-moi, je voudrais revenir sur un propos que j'ai tenu à une autre réunion.

765 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**

Juste une question de 30 secondes.

Jean TORRIERO, Lyon Métro Transports publics

770 Le contournement fret de Lyon que vous évoquez, entre Bourgoin et Meximieux, est la partie Est du CFAL. Le contournement Nord se situe entre Meximieux et Dijon et fait environ 200 kilomètres. Vous pourrez faire du neuf au niveau de Satolas et vous ne pourrez rien passer dessus.

Nicolas STRASSARINO, Lyon Métro Transports publics

775 Bonjour. Nicolas STRASSARINO, également de l'association Lyon Métro Transports publics. Je vais aborder un point très différent de celui de Monsieur TORRIERO et dont on a déjà parlé. Saint-Exupéry, comme certains l'ont déjà dit, n'apporte pas une réponse à tous les problèmes, mais c'est une gare qui a de la capacité sans aucun aménagement supplémentaire. Comme on constate la saturation du NFL et que nous sommes en période de contrainte budgétaire forte, on pourrait faire une première étape en ne dépensant rien et une seconde en dépensant moins que le projet NFL tel qu'il a été présenté dans une première mouture. Ce serait intéressant.

780 La SNCF a-t-elle une idée de la répartition des différents types de TGV à horizon 2040/2050 ? J'entends la répartition entre les TGV « classiques », qui s'appellent maintenant INOUI dans la gamme SNCF, et les TGV OUIGO. Aujourd'hui, les OUIGO représentent moins de 10 % du total des TGV, mais cette part est amenée à augmenter dans de grandes proportions. Avez-vous réalisé des projections ? La SNCF connaît-elle la répartition entre ces deux types en 2040/2050 ? Pour les OUIGO, il me semble consubstantiel à leur modèle économique de ne pas marquer d'arrêt dans une gare de centre-ville comme Lyon. Ces trains de long court partent de Paris ou du nord de la France pour aller le plus au sud possible sans passer par des centres-villes engorgés. Ces OUIGO devraient être amenés à se renforcer, tout particulièrement sur l'axe Paris – Lyon – Marseille. Au final, les 25 % d'augmentation de TGV que vous envisagez d'ici 2040-2050 pourraient être essentiellement portés par les OUIGO. De ce fait, il serait intéressant de renforcer Saint-Exupéry, même si certains acteurs du débat du NFL sont un peu sceptiques.

785 Comme l'a dit, Lyon se développe historiquement d'ouest en Est. Je pense qu'on ne repartira pas en arrière. L'agglomération se développera toujours vers l'Est. Saint-Exupéry ne sera jamais au cœur de la métropole, mais un jour, la Part-Dieu n'y sera peut-être plus. Le cœur de la métropole pourrait alors être entre les deux. Certains acteurs sceptiques sur le développement de Saint-Exupéry soulignent des problèmes de connexion. Or, la connexion par le Rhônexpress se fait très bien. Elle est

795

800 cadencée, rapide, avec de grandes amplitudes horaires. Le seul problème, c'est le coût. Mais à l'horizon que l'on évoque, la concession sera arrivée à expiration, si tenté qu'elle n'arrive pas à expiration avant, car j'ai appris que la Métropole cherchait à la renégocier. La connexion Part-Dieu – Saint-Exupéry fonctionne très bien. Son seul défaut, le prix, devrait être réglé à cet horizon, et peut-être même avant.

Ma question portait sur la répartition entre les TGV OUIGO et les TGV INOUI.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Avons-nous quelqu'un de la SNCF ce soir ? Peut-être pas.

Flora NEUSTADT, Concertante à SNCF Réseau

805 Non, il n'y a personne, mais je vais vous apporter un élément de réponse assez simple. À l'horizon 2050, le trafic des passagers sera ouvert à la concurrence. SNCF Voyages ne sera pas le seul opérateur à circuler sur le réseau. SNCF Réseau est le gestionnaire d'infrastructure. Il est difficile de donner la répartition, car il y aura peut-être de nombreux concurrents. Pour SNCF Réseau, il est impossible de savoir quel type de TGV circulera à l'horizon 2050.

810 **Didier LLORENS, Concertant à SNCF Réseau**

Le marché sera non conventionné, donc librement organisé. Les dessertes seront définies en fonction de l'offre et de la demande. Vous avez indiqué que la gare Saint-Exupéry n'est pas saturée. Aujourd'hui, une centaine de trains passent chaque jour à Saint-Exupéry. Sur ces trains, une trentaine s'arrêtent. La croissance de Saint-Exupéry est portée à 60 % par des trains OUIGO. On peut penser que Saint-Exupéry possède encore de la capacité. Aujourd'hui, Saint-Exupéry comprend cinq voies (deux voies passantes et trois voies à quai). Tout arrêt supplémentaire consomme de la capacité en ligne, des « sillons ». On pourrait effectivement mettre plus de train, mais de manière limitée. On ne peut pas tout déplacer à Saint-Exupéry. Les scénarios où nous proposons de faire passer des TER impliquent la création d'une vraie gare TER à Saint-Exupéry.

820 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**

Merci. La renégociation de la concession a été évoquée. Je pense qu'il est difficile d'aborder ce sujet ce soir, sauf si la Métropole souhaite en parler. Le sujet est en cours.

Intervention hors micro.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

825 D'autres questions ? Monsieur ?

Bernard GIRARD, Président de la coordination DARLY

830 Bonjour. Bernard GIRARD, Président de la coordination DARLY. Nous coordonnons des associations pro transports en commun, cyclistes et environnementales au sens large. Je prends la parole sur le choix de l'option souterraine ou en surface. Messieurs les élus sont en train de présenter la version extérieure comme un épouvantail. Or, je peux également présenter la version souterraine comme un épouvantail. La version souterraine comprend deux tubes d'environ 3,7 kilomètres de long entre la Part-Dieu et les voies ferrées d'Ambérieu. Le tunnel va passer sous tous les immeubles du Tonkin et une partie des immeubles derrière la gare des Brotteaux. Au sud de la Part-Dieu, on aura encore deux tunnels d'environ 4 kilomètres chacun. Au total, il faudra creuser 16 à 17 kilomètres de tunnel. On va passer sous la Manufacture, sous des immeubles récemment construits sur l'ancien emplacement des usines Berliet et sous une partie du Moulin à vent. Des immeubles neufs, des immeubles vieux avec un sous-sol lyonnais qui est très souvent, excusez-moi l'expression, une vraie saleté. Il a toujours présenté de grosses difficultés quand on a voulu creuser en profondeur, avec des risques de déstabilisation réelle d'immeubles, des délais allongés et des coûts qui risquent d'exploser.

840 Je crois que c'est Monsieur le maire de Villeurbanne qui a indiqué que le prix du pont peut, lui aussi, exploser. Non, le prix d'un pont n'explose pas. Le viaduc estacade qui sera construit entre la plateforme de la gare des Brotteaux et la gare d'Ambérieu mesurera un peu moins de 3 kilomètres. En comptant large, il coûtera légèrement moins de 300 millions d'euros. En réalité, je pense qu'il coûtera beaucoup moins que 300 millions d'euros. À ce prix, on aura un pont architecturé, un beau pont. Je

845 vous invite à voir la gare de La Haye, en Hollande, sur street view, qui compte de très jolis ponts ferroviaires.

Ensuite, on veut densifier la ville. Mais pourquoi avons-nous densifié les habitations à côté des voies ferrées ? Au Tonkin, la voie ferrée est située à proximité d'immeubles de bureau et non pas d'habitations. Quand on travaille, on n'est pas censé regarder passer les trains. Je veux bien admettre
850 que les trains peuvent être gênants. J'ai moi-même été dans un lycée situé à proximité de voies ferrées et ça faisait du bruit.

Le viaduc obligerait à couper des arbres. Ce sont des platanes, pour quelques-uns. Les platanes sont allergènes. Il y a assez de place pour planter des arbres ailleurs. Avec la version souterraine, on ne pourra pas faire de gare supplémentaire à La Doua, comme le proposait Monsieur Frédéric ROLLET.
855 Par contre, cette hypothèse serait réalisable avec l'option de surface. On pourrait construire une gare près de La Doua et de la cité internationale. Elle pourrait même avoir quatre voies (deux d'évitement et deux de passage), ce qui ralentirait moins les trains. Une gare avec uniquement deux voies casserait totalement l'efficacité de la nouvelle infrastructure.

J'ai une question sur le report modal. On évoque environ 20 000 voyageurs par jour supplémentaires une fois ces investissements réalisés sur les TER. C'est très faible, mais je comprends la modération du chiffre. Quand on regarde la fréquentation des S-Bahn dans les villes allemandes, on obtient des chiffres très variables. Des S-Bahn de villes d'un million d'habitants ne dépassent pas 100 000 voyageurs par jour alors que le S-Bahn de Munich atteint 800 000 voyageurs par jour. La fourchette est donc très large.
860

865 Bien sûr, on ne doit pas tout concentrer à la Part-Dieu. Mais, quoi qu'il en soit, le RER sera essentiellement radioconcentrique. Il faut évidemment développer les autres gares comme Vénissieux, Saint-Priest, Oullins, Vaise, et sans doute d'autres à créer.

On évoque un délai de 15 à 20 ans. Je vais faire un peu d'humour méchant. Le Second Empire a duré de 1852 à 1870. En 18 ans, il a réussi à construire 16 000 kilomètres de voies ferrées. Aujourd'hui, on discute de 10 kilomètres, mais je reconnais qu'il n'y avait pas de débat public à l'époque. L'empereur avait décidé et tout le monde suivait les ordres.
870

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci. Peut-être quelques précisions ? Je vais prendre encore une contribution. D'autres demandes de parole ? Vous avez déjà parlé, Monsieur. On laisse d'abord parler les autres.

875 **Joël DUBOS, Vice-Président de DARLY et Vice-Président de la Fnaut Auvergne-Rhône-Alpes**

Joël DUBOS, Vice-Président de DARLY et Vice-Président de la Fnaut Auvergne-Rhône-Alpes. La Fnaut est l'acronyme de Fédération nationale des associations d'usagers des transports. Concernant l'opportunité de faire ce projet, la Fnaut est bien évidemment favorable au désengorgement du nœud ferroviaire lyonnais. On en parle d'ailleurs depuis la fin des années 90. Je voudrais juste rappeler, notamment aux élus, que l'Agence de l'urbanisme avait évoqué en 1996 la liaison Perrache – Part-Dieu – Saint-Exupéry. Il faudra peut-être réfléchir à ces liaisons qui n'ont pas été faites, mais qui présentaient un certain intérêt.
880

Je vais maintenant parler de la solution en souterrain évoquée par mon collègue. Je voudrais attirer l'attention de ceux qui défendent cette solution et qui habitent dans les quartiers environnants. Je comprends leurs préoccupations. Il faudra porter une attention toute particulière à la protection des riverains, si jamais les nouvelles voies devaient se faire en aérien, comme il faudra également veiller à la protection des riverains pour l'élargissement de la voie Saint-Fons – Grenay, qui va passer à quatre voies. Je voulais souligner que, si la solution en souterrain est réalisée, les trains de fret continueront à passer par les voies aériennes. Les fameuses bombes roulantes évoquées par certains plus tôt continueront à passer.
885
890

À notre sens, il faudrait étudier de près les hypothèses de première étape de réalisation des travaux. Il semble judicieux de phaser les travaux pour aller plus vite que le planning proposé. Nous évoquons ces projets depuis le début des années 2000, soit 20 ans. Devra-t-on encore attendre 20 ans pour avoir un service de qualité pour la desserte du quotidien ? Ce n'est pas soutenable. Ces délais ne permettent pas de favoriser le transport ferroviaire pour les passagers et les marchandises. Nous estimons qu'il faudrait tout d'abord mettre en place l'ERTMS, qui permettrait de gagner 25 % de trafic.
895

Il faudrait ensuite doubler la voie Saint-Fons – Grenay et la partie nord du CFAL, de Grenay à Ambronay. Il ne faut pas s'arrêter à Ambérieu, car cela pénaliserait les TER qui partent d'Ambérieu.

900 On affirme qu'il faut développer le hub de la Part-Dieu. Nous ne nous opposons pas au développement de services. Néanmoins, il faut aussi donner les moyens de se déplacer aux populations de l'Est lyonnais. La gare de Part-Dieu ne doit pas tout concentrer. On y a concentré les activités économiques et les services ferroviaires. Plus on concentre au même endroit des services ferroviaires, plus on va développer l'activité économique et donc le besoin de transports. C'est un cercle vicieux.

905 Ma question porte sur les correspondances. D'après les chiffres notés dans le dossier et communiqués suite à une question posée sur le site, je comprends que 17 % des usagers de TGV et 12 % des usagers des TER prennent des correspondances à la Part Dieu. Or, 61 % des voyageurs qui passent à la Part-Dieu sont des usagers des TER. La part des usagers des TGV n'a pas été communiquée. Il pourrait être intéressant de communiquer cette information. Sur votre dossier, on apprend que les TGV représentent 18 % de la circulation. On peut estimer que le pourcentage est similaire en termes de voyageurs. Il faut s'interroger sur la volonté de tout concentrer à la Part-Dieu.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Pouvez-vous apporter des précisions sur les chiffres des correspondances ? Je considère le reste du propos comme une contribution au débat plutôt qu'une question.

915 **Didier LLORENS, Concertant à SNCF Réseau**

Dans le projet long terme, nous proposons de maintenir un hub ferroviaire à la Part-Dieu avec l'ensemble des TGV et d'augmenter les TER et trains périurbains à Perrache. Dans le projet NFL long terme, la croissance n'est pas uniquement focalisée sur les gares centrales de Part-Dieu et Perrache. Elle concerne aussi l'ensemble des gares lyonnaises et les 35 gares lyonnaises au niveau périurbain. Je n'ai pas le détail des réponses apportées par Internet, mais les chiffres que vous avez évoqués sont exacts.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Une question, Monsieur. Je vous redonnerai la parole, Monsieur, mais je donner d'abord la parole aux gens qui ne sont pas encore exprimés.

925 **Stéphane PEILLET, Vice-Président de la chambre d'agriculture du Rhône**

Bonsoir. Stéphane PEILLET. Je suis Vice-Président de la chambre d'agriculture du Rhône. Je souhaiterais aborder le sujet du CFAL. Vous avez évoqué le CFAL Nord, qui a été validé et se branche sur la ligne Saint-Fons – Grenay. Le fret qui devrait passer par ce CFAL circulera ensuite sur la quatre voies aménagée entre Saint-Fons et Grenay pour rejoindre la gare de triage de Sibelin. Les agriculteurs sont inquiets par le CFAL Sud. On va envoyer des bombes dans Saint-Priest, Saint-Fons et Vénissieux, les mêmes qui passaient par la Part-Dieu. On va ensuite les envoyer dans la vallée de l'Ozon. Veut-on faire un fret du nord au sud de l'Europe qui passe par les villes ou qui contourne les villes ? Nous nous opposons au CFAL Sud et souhaiterions un grand contournement qui ne traverserait pas toutes les communes et Vienne.

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

Nous avons bien noté cette question sur le CFAL. Je ne sais pas si nous pouvons apporter des éléments de réponse, mais c'est un point majeur qui ressort de ce débat et sur lequel il faudra revenir. Je vous laisse éventuellement répondre si vous pouvez apporter des précisions.

Didier LLORENS, Concertant à SNCF Réseau

940 Lyon se situe entre deux corridors européens de fret, les corridors Nord – Sud et Est – Ouest. Ces deux corridors se croisent à Lyon. De ce fait, un certain nombre de trains de fret transitent à Lyon. Il existe également du fret local pour la desserte d'un certain nombre de plateformes majeures, par exemple celle de Saint-Priest.

945 Pour résoudre le problème de saturation du NFL, nous envisageons à long terme de sortir le fret de transit de l'agglomération lyonnaise avec un projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. La partie nord, comme vous l'avez rappelé, est déclarée d'utilité publique depuis 2012. Sur

la partie sud, aucune décision n'a été prise à ce jour. Le projet est encore au stade des études préliminaires.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

950 Merci. Monsieur.

Florian COLAS, Keolis Lyon

955 Bonjour. Florian COLAS. Je suis habitant de Villeurbanne et je travaille pour Keolis Lyon sur les infrastructures du tramway. Je ne vais pas évoquer Villeurbanne, mais plutôt les transports. Vous envisagez d'ajouter deux ou quatre voies à la Part-Dieu. L'impact sur le réseau de transport a-t-il été étudié ? Vous avez expliqué que les voyageurs arrivaient essentiellement pour des trajets domicile – travail. Ils ne terminent pas forcément leur trajet à la Part-Dieu et doivent ensuite prendre des transports en commun. Aujourd'hui, un certain nombre de lignes desservent la Part-Dieu. Or, on arrivera aussi à saturation pour les TCL. Il serait peut-être préférable de desservir d'autres pôles, par exemple La Doua (qui sera peut-être desservie par le T6 nord), la gare de Vaise ou Vénissieux.

960 Dans cette traversée de la Part-Dieu, l'impact sur le quartier et les transports a-t-il été envisagé et étudié ?

Didier LLORENS, Concertant à SNCF Réseau

965 Je ne souhaite pas forcément parler au nom de la Métropole ou du Sytral. La Métropole complètera éventuellement. Nous avons un projet de pôle d'échanges multimodal à la Part-Dieu avec la construction de la voie L et de nouveaux accès aux quais. De plus, le parvis de la gare sera entièrement réaménagé. Ces aménagements tiennent compte des flux voyageurs potentiels amenés par le projet NFL long terme. Le dimensionnement du pôle d'échanges multimodal tient bien compte de ces potentiels nouveaux flux.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

970 La Métropole peut-elle apporter quelques éclairages ?

Alexandre BREUIL, responsable du service déplacement à la Métropole

975 Bonsoir. Alexandre BREUIL, responsable du service déplacement à la Métropole. Je vais apporter un complément. D'ores et déjà, au regard de la forte fréquentation d'un certain nombre de lignes structurantes (comme les métros A, B et D), la Métropole a prévu l'acquisition de nouveaux matériels roulants qui permettent d'augmenter la fréquence. La hausse de fréquentation n'est pas uniquement liée aux personnes qui viennent en TER et nous avons déjà anticipé l'acquisition de nouveaux matériels. Cette stratégie se poursuivra si nous constatons que les fréquentations augmentent.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

980 Je vais également apporter un petit complément. J'étais garant de la concertation sur le métro E et ces questions de desserte ont été abordées dans le cadre de cette concertation. Elles ont un peu infléchi le projet, car la Présidente du Sytral a indiqué que le Sytral étudierait la possibilité de prolonger jusqu'à la Part-Dieu. C'est un élément de réponse qui figure sur le bilan de la concertation de la ligne E.

Monsieur, vous avez droit à 30 secondes.

985 **Jean TORRIERO, Lyon Métropole**

J'ai vu construire les sauts de mouton. À l'époque, les trains de marchandises se suivaient à la queue leu leu. Ils prenaient le tunnel et passaient aux Brotteaux, où deux voies leur étaient réservées. La nuit, toutes les locomotives balançaient des flammes.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

990 Merci pour votre témoignage. Monsieur ?

Jean MURARD, Président de l'association Déplacements citoyens

Jean MURARD, Président de l'association Déplacements citoyens. Je rejoins ce qui a été dit par mes amis d'autres associations. D'une part, ce projet de renforcement et d'amélioration de la circulation

995 dans le NFL fait l'unanimité quant à son opportunité. Il est néanmoins étonnant que ce projet ne puisse se concrétiser qu'aussi tard. L'ERTMS pourrait être mise en place plus tôt. Si on peut gagner 20 à 25 % de capacité en investissant des sommes probablement non négligeables, mais qui ne se chiffrent pas en milliards, il faut y aller tout de suite ! Il faut foncer.

1000 Je voudrais faire une petite réflexion sur Saint-Exupéry et le RhônExpress. Au sein de notre association, certains ont affirmé qu'il aurait été préférable de rejoindre Saint-Exupéry par le train au lieu d'utiliser Rhônexpress. On aurait pu facilement créer une ligne Part-Dieu – Saint-Exupéry. Mais il est aujourd'hui positif pour le NFL que 140 Rhônexpress desservent Saint-Exupéry à partir de la Part-Dieu. Heureusement qu'ils sont là ! Le problème actuel est que le groupe qui gère ces transports se fait du beurre sur les collectivités en pratiquant des tarifs très élevés. Mais ces trams sont très utiles. Saint-Exupéry enregistre 1,2 million de voyages par an, soit environ 4000 voyageurs par jour. Cette gare est très loin d'être saturée.

1005 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**

Merci. Je ne pense pas qu'il y ait une réponse à apporter à cette contribution. D'autres remarques ?

Jean MURARD, Président de l'association Déplacements citoyens

1010 Je trouve, et je rejoins mes collègues, qu'on monte en épingle le bruit, les risques et les bombes qui passent pour privilégier une version souterraine. Or, cette solution reporte le projet à une échelle de temps encore plus éloignée. Un tunnel présente une complexité beaucoup plus forte qu'un aménagement aérien. Je ne comprends pas cette démagogie de la part des élus qui, pour défendre leurs futurs électeurs, affirment qu'il n'y doit pas y avoir de bruit en ville. Mais à Lyon, sur le nœud ferroviaire, les 1200 trains actuels passent déjà quelque-part. Il y a déjà des dangers et du bruit.

1015 Je constate que les réactions sont unanimes puisque cette vision est portée par les maires de Lyon, Villeurbanne, Caluire et par la Région. Aujourd'hui, si les dangers sont si importants, les trains qui passent aujourd'hui à Lyon et sur le nœud ferroviaire devraient être supprimés. Je ne comprends pas ces réactions d'élus, d'autant plus qu'il existe aujourd'hui des techniques pour alléger le bruit. Le bruit existe déjà aujourd'hui. On ne part pas de rien.

1020 Je regrette que les élus soient déjà partis.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Je laisserai Monsieur BERAT répondre. Je ne ferai pas de commentaire sur la mise en cause des élus. Ce n'est pas l'objet du débat, cela va de soi. Je voulais simplement laisser répondre sur le fond et les arguments.

1025 **Pierre BÉRAT, Conseiller régional**

Je ne pense pas qu'il s'agisse de démagogie mais plutôt d'une certaine conception de la ville. Je reprends l'exemple que j'ai donné tout à l'heure. Nous sommes en train de reconquérir la presque Confluence en évitant le passage de l'autoroute. On parle effectivement d'automobile et pas de ferroviaire. On le fait aussi pour les nuisances sonores imposées à la population. Va-t-on investir à la Confluence pour enlever cette infrastructure nuisible à la population tout en en créant une à la Part-Dieu ? Comme je l'ai dit, 30 000 habitants vivent autour. C'est effectivement une conception de la vie en ville. Vous pouvez trouver qu'il est normal de faire passer des infrastructures à côté des habitations. Je ne le pense pas. Nous essayons de trouver d'autres solutions quand c'est possible.

1035 Dans une logique de développement durable, il faut densifier la ville. Or, on ne peut pas densifier la ville tout en créant ce type d'infrastructure à côté des habitations. Cette idée me semble anachronique, je le maintiens. Ce n'est pas de la démagogie.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci pour votre retour. Madame, vous souhaitiez intervenir également.

Béatrice VESSILLER, vice-Présidente de la Métropole de Lyon

1040 Pourriez-vous chiffrer le nombre de personnes impactées par la solution en surface ? Combien de logements sont concernés ? Avez-vous déjà chiffré ce point ? L'estacade nourrit effectivement des craintes, d'autant plus qu'elle se trouvera au même niveau que la voie ferrée actuelle. Avez-vous

chiffré le nombre de personnes qui seraient exposées à des nuisances sonores le long des voies suite au projet ? Le chiffre de 30 000 personnes me semble excessif.

1045 **Didier LLORENS, Concertant à SNCF Réseau**

Aujourd'hui, nous sommes au stade de débat public. Nous n'avons pas précisément calculé le niveau de bruit en façade et le nombre de logements exposés. Néanmoins, les premières études font apparaître que le nombre de riverains directement concernés serait assez faible. La plupart du premier rideau d'immeubles, à l'Est des voies ferrées, compte plutôt des immeubles de bureau. Il y a peu de logements directs.

1050

La question du bruit est revenue à plusieurs reprises. Si le projet devait se réaliser avec l'option en surface, des protections seraient nécessaires. Aujourd'hui, il existe deux grands types de protection en ferroviaire :

1055

- une protection à la source avec des murs antibruit positionnés au plus près des voies. Ces écrans sont difficilement intégrables dans une ville. En effet, un écran est peu esthétique et peut être facilement tagué ;
- une protection en façade avec le changement des menuiseries. Le système fonctionne bien si les fenêtres sont fermées, mais peut poser des problèmes si les usagers souhaitent ouvrir leurs fenêtres.

1060

À l'horizon du projet, on pourrait peut-être envisager des protections innovantes, par exemple des systèmes d'absorbant sur rail.

En termes d'insertion, si la variante aérienne était retenue, on pourrait mener une vraie réflexion sur l'insertion urbaine. Aujourd'hui, je suis venu à pied de la Part-Dieu et j'ai constaté que l'aménagement actuel n'est pas d'une grande qualité architecturale. On pourrait envisager une requalification, en lien avec la Métropole. Ces idées devront être étudiées avec les collectivités, la Métropole et bien sûr les riverains, qui sont les premiers concernés.

1065

Pierre BÉRAT, Conseiller régional

J'ajoute simplement qu'il y a deux lycées et une clinique le long des voies.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

1070

Monsieur avait une question, tout au fond. Et ensuite Monsieur. Et, si vous êtes d'accord, nous arrêterons les questions.

Nicolas STRASSARINO, Lyon Métropole

1075

Je n'ai pas de question, mais je souhaitais juste ajouter une précision concernant la problématique du bruit. Monsieur BERAT a évoqué à plusieurs reprises l'autoroute à Confluence. Or, le type de bruit est totalement différent. L'autoroute urbaine voit passer plus de 100 000 véhicules par jour en moyenne, soit 4000 par l'heure. Il s'agit d'un flot quasiment continu. Le bruit de trains ponctuels, même s'ils risquent d'être assez nombreux, est très différent. Les roulements continus créent des infrasons. Je pense que les passages de trains ne créent pas d'infrasons. Or, les infrasons sont réputés pour être particulièrement dangereux pour la santé. Je voulais également rappeler que les trains de fret continueraient à passer en surface, même avec la solution souterraine. Les trains de fret sont évidemment les plus bruyants, car leur charge à essieu est de l'ordre de 22,5 tonnes, contre une quinzaine de tonnes pour les trains de passagers. De plus, la plupart des trains de fret passent en soirée, la nuit ou tôt le matin. La solution souterraine ne réglerait pas ce qui m'apparaît comme la cause essentielle du bruit de l'infrastructure.

1080

1085

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci de votre intervention. Souhaitez-vous apporter une précision ?

Didier LLORENS, Concertant à SNCF Réseau

1090

Vous avez effectivement raison. La configuration en souterrain ne permet pas de supprimer les pentes. Or, les pentes sont trop importantes pour les trains de fret, ce qui obligerait le fret à continuer à passer sur les voies en surface.

Pierre BÉRAT, Conseiller régional

Intervention hors micro.

Pour la clarté des débats, il faut rappeler certaines choses. À terme, le fret ne devrait plus passer au cœur de Lyon. Cet argument ne devrait pas être utilisé pour peser sur une option.

1095 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**

Monsieur en bleu.

Frédéric ROLLET, usager

1100 Pourquoi s'inquiéter du boulevard Stalingrad ou du boulevard des Tchécoslovaques en 2040 alors qu'ils sont déjà sinistrés aujourd'hui ? Si vous voulez vraiment agir pour améliorer le cadre de vie, il faut le faire dès maintenant. Ce travail n'est pas vraiment du ressort de la Région mais plutôt de la Métropole. Aujourd'hui, aucun bus ne passe boulevard Stalingrad. Il n'y a aucun vélo. Le dernier qui s'y est aventuré, en mars, a fini aux urgences. Je trouve vos arguments peu recevables. Oui, il est vrai que les trains font du bruit, mais si on est vraiment attaché à la qualité de vie en ville, il faut se bouger dès maintenant et pas dans 20 ans. Il faut améliorer le boulevard des Tchécoslovaques. Le problème

1105 est similaire pour le boulevard Stalingrad. Je suis un peu surpris par ce décalage.

La problématique est similaire pour la Part-Dieu. Je disais plus tôt qu'on réfléchit un peu hors sol, car on évoque un horizon à 20 ans. Or, de nombreux problèmes sont actuels.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci pour votre intervention. Je vous propose de clore. Monsieur, vous avez 30 secondes.

1110 **Bernard Girard, Président de DARLY et Vice-Président de la Fnaut Auvergne-Rhône-Alpes**

Je souhaite répondre à Monsieur BERAT. Oui, les trains de marchandises sont censés passer ailleurs, mais il y aura toujours des centaines de trains de voyageurs. Si on passe en souterrain, le projet sera très coûteux. Si on passe en surface, on pourrait mobiliser certaines sommes pour des aménagements anti-bruit très efficaces. On peut d'ailleurs les faire bien avant 2040 si on décide

1115 d'adopter la version de surface.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Votre voisin, avec aussi 10 secondes de commentaires.

Joël DUBOS, Vice-Président de DARLY et Vice-Président de la Fnaut Auvergne-Rhône-Alpes

1120 Comme je l'ai dit, je suis plutôt favorable à une démarche progressive avec notamment une première étape comprenant le doublement Saint-Fons – Grenay et la réalisation du CFAL. Néanmoins, cette solution ne doit pas servir de prétexte pour arrêter les autres grands projets. Si vous réalisez la solution aérienne ou souterraine et le doublement Saint-Fons – Grenay, qui permettra de désengorger la Part-Dieu, ces travaux ne doivent pas servir de prétexte pour reporter les grands projets comme le CFAL et les accès Lyon – Turin. Dans votre présentation, vous avez expliqué qu'il faudrait doubler les

1125 capacités de circulation des TER, des TGV et du fret pour répondre à la croissance de la demande de mobilité. Il ne faut pas reporter tous les projets au prétexte que le NFL serait réalisé.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci pour cette intervention. Je vous propose de clore et de laisser Jérôme apporter un ressenti à chaud des propos tenus ce soir. Ce n'est ni une conclusion, ni une synthèse.

1130 **Jérôme LAURENT, membre de la CNDP**

Je ne serai pas exhaustif et m'excuse donc auprès de ceux que j'aurais oubliés. On a beaucoup parlé d'intermobilité lors des réunions sur les déplacements quotidiens. Or, un atelier se tiendra bientôt sur le sujet et nous aurons l'occasion de parler d'intermobilité, mais aussi de l'absence de déplacements, par exemple le télétravail. Vous avez également évoqué un autre point que je n'approfondirai pas : le

1135 CFAL Sud, que certains veulent et que d'autres craignent. J'ai essayé de regrouper ce qui a été dit en quatre points.

1140 Tout d'abord, on constate un très fort consensus pour affirmer que la situation actuelle est inacceptable. Inacceptable sur le plan quantitatif, avec des problèmes d'engorgement du nœud. Quelques personnes ne partagent pas cette idée, mais la majorité, oui. Inacceptable sur un plan qualitatif avec le fret. Qu'il s'agisse de transport de matières dangereuses qui peuvent exploser ou de transports inutiles de lait qui revient sous forme transformée, le qualitatif est également concerné. Les trains de fret sont plus bruyants et circulent la nuit avec une large amplitude horaire.

1145 Ma deuxième remarque concerne le « tout Part-Dieu ». Beaucoup ont insisté sur les autres gares de la métropole, parfois même sur des gares qui pourraient ouvrir, comme Saint Clair. Dans tous les cas, il existe une quasi-certitude : il n'y aura pas d'hyper hub à Part-Dieu, même si certains sont encore partisans d'un super hub.

1150 Le troisième point concerne une gare en particulier ayant retenu votre attention, la gare de Saint-Exupéry. Si Saint-Exupéry revenait sur terre à cette réunion, il écrirait « dessine-moi une gare TER et les lignes qui convergent vers cette gare ». On a bien vu que le développement de cette gare partait d'un dessein de rééquilibrer à l'est. Accessoirement, j'ai cru comprendre (mais je me trompe peut-être) que certains voudraient voir la desserte de Saint-Exupéry comme une alternative. Lyon a un fort passé romain, mais craint d'être renvoyé aux calendes grecques.

1155 Le dernier point que je voulais évoquer est l'insertion. C'est la troisième et dernière réunion sur l'insertion. Or, le thème a été assez peu abordé dans ces trois réunions, ce qui est regrettable. C'est d'autant plus regrettable que les habitants, il y en a peut-être parmi vous, ne se sont guère exprimés. Il s'agissait soit d'élus, soit d'associations. C'est gênant, car on a vu que les élus et les associations n'ont pas la même opinion sur les options en aérien ou en souterrain. Quelle est la part de vérité ? L'avis est peut-être même divergent entre les associations, je n'en sais rien.

1160 On a évoqué les problèmes d'environnement avec le bruit, la nappe phréatique et les déchets. Qui détient la vérité ? Un autre débat est venu. Comme l'a dit le maire de Villeurbanne, s'agit-il d'éviter les erreurs urbaines dans l'avenir ? Ou, au contraire, de profiter de cette opération pour recomposer le tissu urbain, qui est peut-être perfectible. Le débat reste entier. De plus, si l'option de surface était privilégiée, on pourrait prévoir quelque chose pour les modes doux.

1165 Dernière chose, et je termine dessus. On a parlé des coûts des deux variantes, en souterrain et en surface. Mais on n'a pas vraiment abordé la question des financements. Ça tombe bien, car un atelier sera organisé sur ce sujet. Je vais oser un dernier mauvais jeu de mots. Je dirais que, pour financer le tissu si on est en surface, ou la nappe si on est en souterrain, on a besoin d'un tour de table.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

1170 Merci de l'humour. On va conclure. Pour ceux qui ont déjà assisté à des réunions publiques, Jérôme conclut toujours de la sorte. Juste quelques informations pour conclure notre réunion de ce soir. Effectivement, nous allons organiser encore quelques ateliers. C'était quasiment la dernière réunion publique puisque la prochaine réunion publique sera la réunion de clôture. Elle se tiendra le 11 juillet à Lyon à l'institut catholique, dans l'amphithéâtre Mérieux. Vous y être bien entendu tous conviés.

1175 Nous avons encore trois ateliers-débats. Comme Jérôme l'évoquait, un atelier-débat portera sur les financements, l'évaluation socio-économique d'un projet et les modalités de financement d'infrastructures de ce type. Comme vous l'imaginez, nous ne ferons pas de tour de table lors de cette réunion, mais nous réfléchirons aux principes qui régissent le financement de ce type d'infrastructure. Un autre atelier se tiendra le 26 juin à Villeurbanne et portera sur les mobilités du futur. Enfin, un dernier atelier-débat se tiendra à Chambéry et portera sur le Lyon – Turin, ses accès et l'interférence

1180 avec le nœud ferroviaire.

Comme je l'ai indiqué, nous allons clore le débat le 11 juillet lors d'une réunion publique.

1185 Le site du débat reste ouvert jusqu'au 11 juillet. Vous pouvez notamment y consulter toutes les présentations projetées ce soir, l'enregistrement de cette séance et les actualités du débat. Le site permet également de s'inscrire aux ateliers que je viens de citer. Vous y trouverez un questionnaire sur les déplacements auquel nous avons fait référence tout à l'heure. Ce n'est pas un sondage d'opinion, cela va de soi, mais plutôt des remontées d'informations qui nous serviront à faire le bilan. Bien entendu, vous pouvez poser des questions sur le site. Nous en avons eu 70 ce week-end suite

aux réunions publiques de la semaine dernière. Le maître d'ouvrage s'est engagé à y répondre sous 15 jours. Vous pouvez y poser toutes les questions que vous souhaitez.

1190 Enfin, nous publions sur le site toutes les contributions que vous apportez et les cahiers d'acteurs envoyés par des acteurs institutionnels ou associatifs. Vous avez d'ailleurs trouvé ces cahiers d'acteurs sur la table en arrivant.

Je vous remercie de votre participation, en souhaitant vous voir nombreux le 11. Bonne fin de soirée. Merci.

1195 *Applaudissements.*