

Débat public

NCEUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

Du 11 avril au 11 juillet 2019

Compte rendu intégral

Réunion publique de clôture du débat

Jeudi 11 juillet 2019 à Lyon

SALLE/ADRESSE :	Amphithéâtre Mérieux, Université Catholique de Lyon 10, place des archives 69000 Lyon
PARTICIPANTS :	180 personnes
DÉBUT > FIN :	19 heures à 21 h 31 (durée du REC : 2 h 31)
QUESTIONS-RÉPONSES :	8 questions

En tribune

CNDP

M^{me}	Chantal	JOUANNO	Présidente de la Commission nationale
M.	Jean-Claude	RUYSSCHAERT	Président de la Commission particulière du débat public
M.	Francis	BEAUCIRE	Membre de la Commission particulière du débat public
M^{me}	Dorothee	BRIAUMONT	Membre de la Commission particulière du débat public
M.	François	GILLARD	Membre de la Commission particulière du débat public
M^{me}	Adeline	HEITZ	Membre de la Commission particulière du débat public
M.	Jérôme	LAURENT	Membre de la Commission particulière du débat public
M^{me}	Agnès	POPELIN	Membre de la Commission particulière du débat public
M^{me}	Barbara	SERRANO	Membre de la Commission particulière du débat public
M.	Dominique	SIMON	Membre de la Commission particulière du débat public

Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

M.	Thomas	ALLARY	Directeur régional Auvergne-Rhône - SNCF Réseau
M.	Denis	CUVILLIER	Directeur projet NFL long terme - SNCF Réseau

Animateur :

David PROTHAIS, Eclectic expérience

Intervenants :

Gérard COLLOMB, maire de Lyon

Louis BACHELLIER, étudiant

Jean-Paul LHUILLIER, France Nature Environnement

Anne-Marie GHÉMARD, Fnaut

Gilles RENEVIER, Fédération Fracture

Joël DUBOS, Darly

Étienne BLANC, premier vice-président du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

David KIMELFELD, président de la Métropole de Lyon

Emmanuel AUBRY, préfet, secrétaire général de la préfecture du Rhône

COMPTE RENDU DE RÉUNION :

David PROTHAIS, Eclectic expérience

Avant toute chose, une petite présentation. La commission m'a confié la responsabilité d'animer cette réunion ce soir, la réunion de clôture du débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais. Je le fais en tant qu'intervenant extérieur et me mets totalement au service de la commission du débat ici présente et au service de sa neutralité et de son indépendance, c'est un point important. Je pense que les membres de la commission ont eu l'occasion de le signaler : ils sont neutres et indépendants.

Pour vous présenter rapidement cette commission, nous avons tout d'abord le plaisir d'accueillir Chantal JOUANNO, présidente de la Commission nationale du débat public, un petit peu la maison mère ou le siège du débat public. À ses côtés, Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission du débat qui travaillait spécifiquement sur ce nœud ferroviaire lyonnais. Nous avons François GILLARD, Dorothee BRIAUMONT, Barbara SERRANO, Dominique SIMON, Jérôme LAURENT, Agnès POPELIN, Francis BEAUCIRE et Adeline HEITZ. Ils sont là ce soir pour vous présenter les enseignements qu'ils tirent de ce débat public, pour faire un bilan d'étape. C'est une réunion un peu particulière puisqu'elle fait suite à 3 mois d'échanges qui ont été assez fructueux et denses.

Une petite précaution avant de venir sur le programme de la réunion. J'attire votre attention sur le fait que cette réunion est filmée et retransmise en direct. Bien sûr, vous pouvez faire valoir votre droit à l'image : si vous ne souhaitez pas être filmé, nous vous invitons à l'indiquer aux hôtes et hôtesse d'accueil qui sont dans les rangées pour vous manifester afin que les équipes techniques ne vous prennent pas en photo ou en image. Sachez par ailleurs que la rangée tout à droite est dans un angle mort des vidéos. Si vous ne voulez pas être filmés, vous pouvez vous installer à droite, ou si vous voulez être filmés, vous pouvez changer de place si vous voulez apparaître sur les images.

C'est l'occasion de vous dire également, et je salue les internautes qui nous suivent, que nous vous invitons à réagir aussi bien en salle qu'à distance, sur le réseau Twitter à l'aide d'un hashtag qui s'appelle débat NFL. C'est l'occasion pour les équipes techniques de faire remonter vos observations et nous en prendrons au cours de la réunion, nous essaierons de relayer les propos qui sont reçus en direct sur internet. C'est aussi l'occasion pour les timides d'entre vous de prendre la parole à l'écrit. Vous pouvez aussi transmettre vos questions aux hôtes et hôtesse d'accueil si vous le souhaitez.

Une réunion particulière ce soir, je voulais vous en présenter le déroulé. C'est une réunion qui va se dérouler en 3 temps. Premier temps : la commission va revenir sur l'organisation du débat public, on va dire sur la forme pour aller vite, c'est-à-dire les réunions publiques, ce qu'il s'est passé sur internet, dans l'espace public, etc. Dans un deuxième temps, nous allons revenir sur les principaux enseignements du débat. Nous irons sur le fond, quels ont été les sujets qui ont été abordés, comment ces sujets ont été traversés : en fonction des différentes modalités du débat public, les choses qui ont plus ou moins été appuyées sur certains territoires ou certains supports.

Un troisième temps où nous inviterons la maîtrise d'ouvrage et ses partenaires à venir témoigner de la manière dont ils ont perçu ce débat et les enseignements qu'ils en tirent. À chaque instant, à la suite de chaque intervention, à la fin de chaque temps, bien sûr la parole sera accordée au public pour qu'il puisse réagir. Nous avons également invité un étudiant qui témoignera au moment du temps 1 sur l'organisation du débat public pour témoigner un peu de son parcours et de son regard sur ce débat public. Nous avons également 4 associations que nous inviterons à réagir à la présentation des différents enseignements du débat dans le temps 2 de la réunion. Bien sûr, la parole vous sera donnée à la suite.

Avant de lancer les hostilités, j'allais dire, même si je suis sûr que cette réunion va bien se passer, quelques partis pris et règles de participation que je souhaiterais que nous partagions. Comme je vous l'ai dit, c'est aujourd'hui le temps de la clôture. Notre souhait n'est pas de refaire le débat, mais d'en partager les enseignements, c'est important parce que cela veut dire que cette réunion sera un peu différente de celles que vous avez peut-être connues auparavant. Les règles, du coup, vont un peu changer : au risque de frustrer certains, je ne vais pas passer systématiquement la parole à la maîtrise d'ouvrage s'il y a des questions sur le projet, par exemple, parce que le temps des questions, c'était les 3 mois qui viennent de se dérouler. Je fais un petit aparté : si vous avez encore une

question, sachez que le site est ouvert jusqu'à minuit ce soir, vous pouvez encore déposer jusqu'à minuit. Nous ne sommes plus dans le temps des questions.

55 De même, et c'est une consigne que nous avons passée à l'ensemble des intervenants, associations et élus, ce n'est pas le temps de venir représenter à nouveau une position qui aurait déjà été versée au débat un certain nombre de fois en réunion publique ou à l'occasion des cahiers d'acteur qui ont été émis. Nous leur avons demandé de faire preuve de concision et de réagir surtout aux enseignements du débat, là où nous en sommes aujourd'hui.

60 Deuxième règle et parti pris : il y a un enjeu aujourd'hui qui est de couvrir la diversité des sujets. Nous allons essayer de dresser un panorama de l'ensemble des arguments qui ont été émis lors de ce débat. Je vais le dire un petit peu plus brutalement : ce n'est pas parce qu'il y aura 10 interventions du public successives qui vont parler du CFAL que la commission va l'écrire en plus gros dans son rapport. Il est déjà écrit assez gros, a priori. Parler de ce sujet comme des autres sujets fait partie des enseignements du débat. De même, ce n'est pas parce que vous applaudissez ou huez un propos
65 qu'il sera classé autrement dans le compte rendu. Nous sommes là pour essayer de couvrir l'ensemble des sujets. Je vous inviterai à dire que nous avons déjà traité de ce sujet-là, essayons de ne pas approfondir qu'un point, mais d'en couvrir le plus grand nombre.

70 Enfin, troisième règle du jeu, les fameux temps de parole, vous connaissez la difficulté que cela représente. Nous nous donnons comme consigne 3 minutes pour les prises de parole depuis la salle, 5 minutes depuis la tribune avec 2 exceptions que nous nous accorderons ce soir, qui sont la commission du débat et la maîtrise d'ouvrage. Pourquoi ces 2 exceptions ? C'est le fond de cette réunion, comme je vous l'ai dit, d'approfondir les enseignements du débat. Nous n'allons pas leur demander de résumer en 5 minutes toute la richesse des propos que vous avez émis dans le cadre de ce débat. Nous n'allons pas demander non plus à la maîtrise d'ouvrage de dire en 5 minutes ce
75 qu'elle retient et la feuille de route qu'elle va peut-être construire à la suite de ce débat.

Sommes-nous globalement d'accord avec ces règles ? Est-ce que vous me donnez l'autorisation d'être un peu intraitable sur la maîtrise des temps de parole ? Pas d'objections particulières ? S'il n'y a pas d'objections par rapport à ces règles, je vais passer la parole à M. le ministre, monsieur le maire
80 de Lyon, pour un accueil républicain en l'invitant d'ailleurs à faire preuve d'exemplarité quant au respect du temps de parole et des règles que je viens d'énoncer. Je vous remercie.

Gérard COLLOMB, maire de Lyon

85 Mesdames et messieurs, je suis heureux de vous retrouver pour cette dernière réunion, d'accueillir Chantal JOUANNO. Elle sait que dans d'autres fonctions, il m'est arrivé de défendre de grands projets, avec de grandes convictions, mais je suis heureux de les avoir défendues à l'époque et d'avoir fait triompher le point de vue qui aujourd'hui permet à Lyon de rayonner dans le monde. Je crois que nous sommes dans un débat duquel dépendent aujourd'hui l'avenir de l'agglomération lyonnaise, l'avenir de la région dans laquelle nous sommes et l'avenir, finalement, des mobilités à l'intérieur comme à l'extérieur de notre agglomération.

90 Qu'est-ce qui ressort du débat ? Un, que les gens sont prêts effectivement à pouvoir se déplacer autrement qu'en voiture à une condition : avoir des transports commodes. Or, nous le savons, avec l'étoile ferroviaire lyonnaise, 80 % des habitants de l'InterSCoT sont à moins de 5 km d'une gare. Si nous le souhaitons, nous pouvons organiser un réseau de transports qui soit extrêmement performant. Or, nous en avons besoin. Je rappelle qu'aujourd'hui déjà, 236 000 actifs font des déplacements de portée métropolitaine, soit 17 % des actifs occupés de l'InterSCoT, mais que d'ici
95 à 20 ans, nous attendons 400 000 à 500 000 habitants. Vingt ans, c'est l'horizon sur lequel se trouve le nœud ferroviaire lyonnais. Si nous ne prenons pas des décisions aujourd'hui, alors demain sera extrêmement difficile.

100 Donc, moi je plaide pour que, un, nous développons nos transports en commun et que la région puisse développer ses TER, que nous, dans l'aire métropolitaine nous puissions développer un RER à la lyonnaise. Ensuite, il y a évidemment les grandes circulations nationales et internationales. Il faut effectivement que nous ayons une gare qui nous permette d'être un hub. Il n'existe qu'une gare qui est aujourd'hui un hub : c'est celle de la Part-Dieu. Lorsque vous allez à Paris, pour nous, provinciaux, lorsqu'il faut passer d'une gare à une autre pour changer de train et aller dans une autre direction, alors c'est catastrophique. Si nous faisons ceci dans l'agglomération lyonnaise et que demain, nous

105 ayons la moitié du trafic dans une gare, l'autre moitié dans une autre gare, alors à ce moment-là la vie deviendrait impossible. Je crois que notre agglomération et notre région y perdraient beaucoup.

110 Ce débat est lancé depuis déjà 10 ans puisque M. BUSSEREAU l'avait lancé en 2009. Il avait demandé un rapport à M^{me} Marie-Line MEAUX qui l'avait rendu octobre 2011 ; tous les ministres successifs des transports qui auraient été capables d'organiser cette désaturation du nœud ferroviaire lyonnais ont toujours repoussé les échéances. Nous pouvons le faire une fois de plus : repousser les échéances. Il se trouve que les pays voisins du nôtre, eux, ne repoussent pas les échéances et qu'ils vont de l'avant. Nous voyons effectivement de grandes gares organisées à Berlin, à Barcelone, partout en Europe. Et nous, nous sommes très en retard. C'est peut-être pour cela qu'aujourd'hui, dans notre pays, les problèmes de pollution se posent avec autant d'acuité.

115 Je le demande, il faut effectivement qu'après cette commission, elle soit la dernière, que nous tranchions une fois pour toutes et que nous allions de l'avant parce qu'autrement, Lyon et la région Auvergne-Rhône-Alpes sortiront de l'histoire. Nous sommes aujourd'hui la deuxième région économique, la première région sur le plan industriel. Est-ce que nous voulons pour nos enfants laisser demain une situation qui leur permet d'avoir de l'emploi ? Pour cela, la mobilité est primordiale.
120 J'espère donc que cette dernière réunion ira vers un *happy end*. Merci.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

Merci, monsieur COLLOMB. Nous allons passer au premier temps de la réunion sur l'organisation du débat public. Je vais d'abord passer la parole à Chantal JOUANNO, présidente de la Commission nationale.

125 **Chantal JOUANNO, présidente de la Commission nationale**

Merci, David.

Monsieur le Ministre,

Mesdames et messieurs les élus,

Chers toutes et tous,

130 Principe d'égalité que je répète une nouvelle fois. Juste un petit point que vous n'avez pas mentionné dans votre introduction : les conclusions que la Commission particulière de débat public va présenter ce soir sont tout à fait provisoires puisqu'elles donneront lieu à un compte rendu qui sera publié le 11 septembre et ensuite à la réponse du maître d'ouvrage qui sera publiée au plus tard le 11 décembre. Ces conclusions et notre compte rendu ne portent pas du tout sur l'opportunité du projet. Nous sommes totalement neutres par rapport au projet, ce n'est pas notre parole que nous portons, c'est votre parole. Nous exprimons donc l'ensemble des arguments que vous aurez exprimés pendant ce débat public. C'est un point important, ce n'est pas comme un commissaire enquêteur qui va émettre un avis favorable ou défavorable, nous restons totalement neutres sur l'opportunité du projet.

140 Pour ce 21^e débat public que la Commission organise sur un projet d'infrastructures ferroviaires, ce sont donc des dossiers sur lesquels nous avons une grande expérience, je voulais juste vous présenter en quelques mots les spécificités de ce débat public, en quoi il est identique ou différent par rapport à d'autres débats publics que nous avons organisés sur des projets d'infrastructures ferroviaires.

145 D'abord, dire qu'il y a eu un très bon relais dans la presse, c'est important. Merci à la presse. De ce côté-là, il y a eu, je pense, un bon devoir d'information qui a été respecté. C'est un devoir pour nous, c'est un droit pour vous de connaître l'existence de ces projets qui sont envisagés. En termes de mobilisations, normalement, les projets sur les infrastructures ferroviaires sont les projets qui mobilisent le plus le public. Historiquement, ce sont toujours ceux pour lesquels nous avons toujours eu le plus de participation même si une forte participation ne fait pas la légitimité d'un débat : ce n'est pas parce qu'on répète la même chose 1 000 fois que cela en fait un argument beaucoup plus fort. Pour cela, il faut faire des sondages. Ce qui compte, c'est de repérer la diversité des arguments. Aucun débat public, quel qu'il soit, même le Grand débat, ne peut arguer de sa légitimité parce qu'il serait dans la loi du grand nombre, cela n'existe pas. Par contre, ce qui est vrai, que nous avons observé, est que ce débat a beaucoup moins mobilisé que les autres, que ce soit dans les réunions

160 en présentiel, sur le numérique, cela a été mieux, nous avons trouvé plus de public. Mais cela a été très inférieur à ce que nous avons pu observer dans d'autres débats, y compris à Lyon très récemment où nous avons fait une concertation sur la nouvelle ligne de métro vers Alai où plus de 5 500 personnes ont participé à des réunions publiques. Nous avons eu plus de 6 800 interventions sur internet. Nous ne sommes pas à ces chiffres, ce qui s'explique très largement par plusieurs points.

165 Le premier est que nous sommes sur un projet à très long terme, 2040, et j'y reviendrai. Le deuxième est que c'est le 5^e débat public que nous organisons sur un projet d'infrastructures dans cette région, et en particulier autour de Lyon. Comme vous l'avez rappelé, normalement, je n'ai pas à rebondir sur vos propos, mais aucun des projets n'a été mené à bien. Très spécifiquement, cela fait plus de 10 ans que l'on parle de cette question et aucun projet n'a été tranché et décidé. Le vrai problème est qu'à un moment ou à un autre, on ne peut pas sursolliciter la parole citoyenne en lui demandant de s'exprimer sur des projets parce qu'elle n'y croit plus. C'est le point central qui explique en grande partie cette difficulté de mobilisation. On ne peut pas sursolliciter la parole citoyenne pour des projets qui ne voient pas le jour. Après le débat, le temps est à l'action et à la décision publique, ce temps ne nous appartient absolument pas.

175 Sur le fond, le premier sujet qui ressort systématiquement des débats sur les infrastructures est l'amélioration de l'existant. Vous nous parlez de projets à très long terme, nous voulons tout de suite des améliorations dans notre transport au quotidien. C'est encore ce qui est ressorti dans la hiérarchie des priorités. Nous avons vu cette question apparaître très fortement effectivement et très souvent dans le débat public.

Deuxième élément qui ressort systématiquement, ce sont les retombées économiques locales. Là, ce n'est pas ressorti. Étonnamment, ce n'est pas un sujet que nous avons vu apparaître beaucoup dans l'ensemble des interventions.

180 Troisième élément qui ressort systématiquement dans ces débats sur les infrastructures, ce que l'on appelle l'identité, mais surtout l'égalité territoriale. C'est plutôt bien ressorti dans le débat et cela a été assez fortement identifié plutôt à l'est de la métropole ou, plus généralement aussi, face à cette forte croissance démographique : comment demain, pense-t-on la métropolisation ou le polycentrisme ?

185 Sur la question du financement du projet qui est le quatrième point que l'on observe systématiquement dans les débats publics, là encore, c'est un point qui est très fortement ressorti, et c'est lié complètement au premier point : la crédibilité du projet. Si nous ne savons pas qui finance, nous avons des problèmes de crédibilité sur ce dossier. C'est un point que nous avons vu apparaître.

190 Deux autres points sont plutôt passés inaperçus sauf erreur de ma part : l'impact sur les paysages et les nuisances qui ont été relativement moins mobilisés dans le cadre de ce débat public alors que ce sont vraiment les cinquième et sixième points qui sont le plus souvent cités dans des débats sur les infrastructures ferroviaires.

195 Voilà en quelques mots, je ne sais pas si j'ai respecté mes 3 minutes même si je sais que j'avais droit à une dérogation. Comme je souhaite m'appliquer les règles qu'on demande aux autres, je n'irai pas plus loin. Je voulais juste signaler ces quelques points avec la question centrale maintenant : ne nous demandez pas de faire des débats publics ou des concertations pour des projets si *in fine* vous ne mettez pas en œuvre les projets pour lesquels nous avons déjà organisé des débats publics ou des concertations. Merci beaucoup.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

Merci, madame JOUANNO. Jean-Claude RUYSSCHAERT.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière de débat public

200 Merci. Bonsoir à tous. Juste quelques mots pour vous rappeler un peu toutes les modalités de ce débat. Après 6 mois de préparation où nous avons rencontré nombre d'élus, d'organismes socioprofessionnels, nous avons ouvert ce débat en avril dernier. M^{me} JOUANNO a fait écho du retour par la presse. Nous avons 170 articles de presse qui ont relayé les informations pendant ce débat.

205 Seize réunions publiques ont été organisées, la seizième se tenant maintenant dans ces murs, 16 réunions publiques qui ont rassemblé en gros 2 500 personnes. Sept ateliers-débats où là, par contre, nous avons atteint le summum de ce que nous pouvions faire en termes de présences puisqu'à chaque fois nous avons dû limiter les inscriptions. Nous avons dû compléter un petit peu

210 l'ensemble. Des ateliers-débats ou des conférences-débats extrêmement riches qui ont apporté beaucoup à ces discussions. Trois débats mobiles, puisque nous avons annulé le dernier pour cause d'orage, sur le site ou en entreprise qui ont permis là aussi au grand public de s'exprimer. Voilà rapidement les premières lignes de ce débat. François.

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

215 Le débat a une autre version, c'est la version 2.0. Effectivement, nous avons mis en place une plateforme numérique sur internet sur laquelle chacun et chacune pouvaient consulter le dossier du maître d'ouvrage et aussi d'autres documents et études complémentaires et surtout le SQR, le système questions/réponses, qui a été très utilisé pour ce débat. À l'heure où je vous parle, nous avons 124 questions qui ont été déposées sur le site auxquelles le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, mais aussi l'État, la région, la métropole ou le Sytral ont pu apporter leur réponse, parfois même conjointement, aux internautes. Pour l'instant, nous avons 106 réponses pour 124 questions, cela avance, ils ont encore 15 jours pour boucler.

225 Le débat est également présent sur les réseaux sociaux, Twitter et Facebook où cela a énormément bien marché avec plus de 1 600 contributions ou commentaires. Je vous rappelle que c'est toujours ouvert jusqu'à ce soir minuit. Nous éteignons ce soir tous les réseaux. L'adresse suivante, vous l'avez en bas de l'écran. Il y a une retransmission directe de cette réunion. J'en profite pour dire « bonjour » à la quinzaine d'internautes qui nous suivent en ce moment via les caméras et qui pourront poser leurs questions et je les retransmettrai au cours du débat ce soir. Par ailleurs, notre questionnaire en ligne sur vos déplacements en Auvergne-Rhône-Alpes a été consulté plus de 8 000 fois sur le site et a recueilli 3 336 réponses, ce qui est un très bon échantillon. Les premiers résultats sont d'ailleurs affichés sur les graphiques que vous avez à l'entrée de la salle.

230 **Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière du débat public**

Bonsoir, je vais aborder un côté plus institutionnel du débat avec un premier bilan synthétique des 29 cahiers d'acteurs qui ont été publiés sur le site ou imprimés si le délai le permettait et vous en aviez plusieurs exemplaires à l'entrée.

235 Ces cahiers sont rédigés pour 12 d'entre eux par des associations, 7 par des collectivités locales, 6 par des organismes socioprofessionnels, 2 par des organisations syndicales et 2 par des groupes politiques. Dans ces cahiers d'acteurs, nous retrouvons les mêmes thématiques que celles qui seront présentées un peu plus profondément par les autres membres de la commission tout à l'heure. Ce que nous pouvons dire à chaud et de façon extrêmement synthétique est que tous convergent autour des objectifs : réduire la pollution, répondre à l'accroissement de la population, nécessité d'un report modal. Certains choisissent de se concentrer sur le projet *stricto sensu* quand d'autres élargissent le périmètre et analysent des enjeux plus globaux. Certains formulent des alternatives, d'autres des inflexions par rapport aux scénarios présentés. Enfin, une soixantaine de contributions émanant d'associations, d'élus, de groupes politiques ou de citoyens a également été produite.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière de débat public

245 Merci. Quelques éléments plutôt qualitatifs maintenant vus par le président, donc à titre tout à fait personnel sur ce point, je voulais souligner le bon relais, le soutien et l'application des collectivités locales dans ce débat qui ont soutenu et relayé l'information de manière très franche et très directe sur ce point. Également une très bonne mobilisation des associations que nous avons croisées à toutes nos réunions et qui ont apporté énormément dans toutes nos discussions. Là aussi, je voulais
250 les en remercier. Nous l'évoquions tout à l'heure, peu de grand public en réunion publique. Par contre, une forte présence sur les réseaux sociaux comme il vient de l'être indiqué. Une affluence très variable dans nos réunions publiques : nous sommes passés de 30 là où nous nous attendions à avoir une affluence forte, c'est-à-dire en cœur de Lyon, à 350 personnes dans une autre réunion, sur la
255 Plaine de l'Ain, certes pour lequel émergeaient des sujets connexes, cela va de soi, sur le CFAL notamment qui ont montré aussi une participation extrêmement forte, donc très variable et déjouant un peu tous nos pronostics. Très honnêtement, je crois qu'il faut le dire. Une très forte participation aux ateliers et très riche. Les débats ont été soutenus, des apports extérieurs sont venus alimenter la réflexion des uns et des autres.

260 Un autre point : un maître d'ouvrage très ouvert et réactif. Là aussi, je voulais le souligner parce que quelquefois, ce n'est pas le cas. Nous avons eu de la part de SNCF Réseau une écoute et une

265 réponse à toutes nos sollicitations que je voulais souligner, mais également de toutes les autres composantes de la SNCF que le président de la SNCF a bien voulu mobiliser pour nous aider dans le cadre de ce débat et là aussi, je voulais les en remercier. Quelques regrets ponctuels de ma part : les projets de mobilité reposent vraiment sur des projets d'aménagement et de développement. J'ai regretté personnellement une moindre présence de l'agence d'urbanisme de Lyon que j'aurais voulu sollicitée davantage, mais qui n'a pas répondu pour différentes raisons, de même qu'un manque d'ouvertures de certaines institutions fait que nous aurions pu aller plus loin sur un certain nombre de sujets. Cela n'a pas été le cas, mais nous en prenons acte tout simplement.

270 En tout cas, ce que j'en retire est que ce fut un débat riche, de multiples questions sans tabou ont été abordées, abordant, me semble-t-il, l'ensemble des problématiques que nous avons pu identifier dans la phase préparatoire et que les positions ont été argumentées même si elles sont extrêmement clivantes pour certaines avec des positions extrêmement tranchées. En tout cas, je pense que le maître d'ouvrage va avoir des sujets d'éclairage qui vont lui permettre de décider, difficilement, mais en toute connaissance de cause.

275 **David PROTHAIS, Eclectic expérience**

280 Merci, Jean-Claude RUYSSCHAERT. Je vais vous passer la parole pour un premier temps d'échange comme vous l'avez compris, plutôt sur la forme du débat, les modalités, les réunions publiques, les priorités sur différents territoires, sur le débat en ligne, sur le questionnaire. Avant cela, nous voulions vous proposer de donner la parole à Louis BACHELLIER pour qu'il témoigne en tant qu'étudiant. Il a été amené, dans le cadre de son stage, à s'investir progressivement dans le débat public, ce qui était un exercice un peu nouveau pour lui. Nous l'avons invité à témoigner pour qu'en quelques minutes, il nous présente un peu son parcours, c'est-à-dire comment il a pris connaissance de ce débat, comment il s'est investi progressivement et contribué à plusieurs reprises et enfin il porte un regard potentiellement critique sur ces modalités : qu'est-ce qu'il a trouvé qui fonctionnait bien dans le débat et éventuellement des limites ? La parole à Louis.

285 **Louis BACHELLIER, étudiant**

290 Bonsoir, Louis BACHELLIER, je viens de terminer ma première année de master à l'université de Lyon II, au laboratoire d'aménagement des comités de transport. Dans le cadre de ce master, je fais un stage long de 6 mois dans une association : le comité pour la Transalpine Lyon – Turin. C'est dans le cadre de ce stage que j'ai été amené à participer au débat. Suivre le débat était une mission de ce stage, d'assister aux réunions, aux ateliers-débats, de produire des comptes rendus. C'est comme cela que j'y suis arrivé, c'était une première pour moi. Je ne connaissais pas du tout cette procédure du débat public, j'ai pu découvrir et apprendre. Je ne savais pas vraiment à quoi m'attendre. J'ai découvert le dossier la veille de l'ouverture du débat ; j'ai feuilleté le dossier de présentation qui était très complet.

295 Deux options étaient présentées : une option de surface, une option souterraine. Je suis arrivé à la réunion d'ouverture en me disant que les débats allaient s'orienter sur cette thématique, les partisans d'une option A contre les partisans d'une option B. Finalement, nous avons vu que le débat s'était très vite élargi sur des thématiques plus larges de mobilité, de report modal. Finalement, beaucoup de thématiques étaient présentes, chaque thématique ayant sa propre problématique, donc très difficile d'avoir un débat argumenté avec, admettons un camp pro et un camp anti. Parfois, il régnait une certaine période de flottement, de ne pas trop savoir où aller. Par contre, le débat était très instructif, beaucoup d'intervenants de qualité, de très nombreuses réunions. Je tiens à dire que la Commission nationale s'est embêtée à organiser de très nombreuses réunions partout sur le territoire, à inviter de très nombreux experts pour apporter des éclairages sur le débat. C'était une très bonne surprise. Et toujours cette problématique d'une sorte de consensus. Nous avons vu qu'a priori, tout le monde était pour le report modal, mettre plus de gens sur des trains, tout le monde est à peu près pour. Peut-être que les ardents défenseurs du véhicule particulier se sont sentis moins mobilisés pour protester contre un projet qui dans 20 ans mettrait plus de trains sur les rails. On peut les comprendre, mais en attendant, il y avait un certain consensus autour du fait qu'il fallait faire ces aménagements. Un débat qui s'est très vite éloigné de solutions techniques où il est très difficile en tant que particuliers d'avoir un avis ; si la SNCF vous dit qu'ils ont identifié des blocages sur telle partie du réseau, du nœud, et que c'est ce tronçon qu'il faut doubler, c'est un peu dur d'aller les mettre en cause là-dessus et on est tenté de leur faire confiance.

315 Enfin, je voulais souligner mon agréable surprise de découvrir un outil démocratique qui est très performant. En ces temps, on parle souvent de référendum d'initiative populaire ou citoyenne. Je ne sais pas si nous y arriverons un jour, mais en attendant, cet outil est très bien et a l'avantage d'offrir la possibilité d'arriver à des consensus, des compromis, de débattre d'idées plutôt que de voir répondre simplement par pour « oui » et un « non » à une question posée. Je pense que c'est un outil assez précieux pour s'exprimer complètement. C'est ce que la commission nationale nous a permis de faire.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

320 Merci, Louis, de ce témoignage. Dans ce temps, nous avons couvert un panorama de constats sur ce débat. Avec Chantal JOUANNO, nous avons vu le lien à la décision et à la réalisation des projets, nous avons vu avec la commission la diversité des modalités qui ont été déployées avec du contraste sur la manière dont les citoyens se sont saisis de ces modalités que ce soient en fonction des territoires ou des outils qui sont proposés. Avec Louis, je retiens l'idée notamment du foisonnement, c'est vrai que le débat a permis un certain foisonnement qui nuit parfois à la lisibilité, mais qui permet d'aborder un certain nombre de sujets, y compris connexes, par rapport au sujet même du débat. C'est un point important, d'ailleurs, qui rejoint l'objectif de ce soir d'essayer de donner de la lisibilité à ce que nous retirons de ce débat.

330 Vous l'avez bien compris, c'est le temps 2 qui va suivre. Nous allons débattre du fond par la suite, mais sur la forme, je voulais prendre quelques observations éventuelles du public si vous en avez sur les modalités du débat. Est-ce qu'il y a des réactions ? N'hésitez pas à lever la main. Lisa et j'ai oublié le second prénom, vous m'excuserez, sont à votre disposition pour passer les micros. Pas de réaction particulière ? J'imagine que vous attendez tous le fond, vous êtes venus pour cela. S'il n'y a pas d'observation, si je n'ai raté personne.

Chantal JOUANNO, présidente de la Commission nationale

On n'a pas payé M. BACHELLIER pour dire des choses aussi gentilles.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière de débat public

340 Pas du tout, je le remercie de son témoignage aussi. C'est vrai que nous avons découvert son intervention, cela nous fait plaisir à tous sur la manière de le conduire.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

345 S'il n'y a pas de remarque sur la forme, de toute façon, nous aurons l'occasion de revenir dessus, vous aurez la parole après, je vous propose de passer au temps 2. Je vais inviter la commission particulière à rentrer dans les principaux enseignements du débat. Chantal JOUANNO l'a rappelé tout à l'heure, il ne s'agit pas du compte rendu déjà livré, la commission a 2 mois pour le produire, mais elle souhaitait partager un certain nombre d'enseignements afin de vérifier auprès de vous que tout est un petit peu là pour avoir une bonne feuille de route pour ses travaux d'été puisqu'elle a 2 mois pour rédiger son rapport. Agnès POPELIN commence.

350 Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière de débat public

Je vais tout d'abord vous faire part d'un constat qui a été établi de façon récurrente durant les réunions publiques qui est le suivant : les conditions de la desserte actuelle sont estimées insuffisantes. Ont été aussi pointés les horaires, les cadencements, les amplitudes horaires inadaptées, les trop nombreux trains en retard, la saturation des rames, l'insuffisance des trains en soirée, une inaccessibilité de trop nombreuses gares ou haltes ferroviaires aux personnes à mobilité réduite. Le public a également exprimé durant ces réunions son désarroi devant la fermeture de lignes, de gares, des guichets, voire l'absence de desserte alors que les besoins augmentent en mobilité durable. Les habitants de la rive droite du Rhône se considèrent comme les grands oubliés du ferroviaire. Dans l'Est et à l'Ouest lyonnais, les intervenants ont regretté le retard dans les aménagements urbains pour favoriser l'intermodalité, la suffisance ou la saturation des parkings relais en centre-ville, l'éloignement des gares des centres-villes ou la desserte insatisfaisante des gares par les transports en commun. Mais des solutions ont aussi été suggérées pour améliorer la situation : la réouverture de lignes ou leur modernisation, de lignes mixtes voyageurs/fret, des trams-trains. Enfin, une conclusion récurrente est revenue régulièrement dans les réunions : on ne peut pas attendre pour agir. Le plan de mobilisation n'est pas suffisant pour répondre aux besoins des habitants et le projet NFL à long terme est une échéance beaucoup trop lointaine.

Barbara SERRANO, Membre de la Commission particulière du débat public

370 Bonsoir, je vais revenir pour ma part brièvement sur la manière dont le public s'est emparé des
objectifs auxquels le projet se propose de répondre au premier rang desquels figure le transfert de la
route vers le rail. Le premier objectif a largement été partagé par les participants au débat public et je
ne reviendrai pas sur ce point qui a largement été abordé depuis le début de la réunion. L'objectif en
revanche du cadencement au quart d'heure et le doublement de circulation des voyageurs qui est
proposé par SNCF Réseau n'ont pas été non plus contestés dans l'ensemble, ils ont même été jugés
375 pas assez ambitieux par certains. C'est l'objectif de doublement du trafic de marchandises qui a pour
sa part suscité davantage de discussions. Dans la mesure où il est plutôt souhaité par tous, la ligne de
clivage sur ce sujet se dessine surtout entre ceux qui le souhaitent fortement et qui veulent y croire,
c'est notamment le cas du monde économique, et ceux qui n'y croient plus. Devant ce large partage
des objectifs, la désaturation du nœud lyonnais est apparue indispensable. Les mesures du plan de
380 mobilisation à court et à moyen terme qui sont proposées par le maître d'ouvrage ont été jugées
insuffisantes pour y répondre et pour répondre surtout aux besoins du long terme.

Pour finir sur la question générale de l'opportunité du projet, un sujet de préoccupation important est
apparu au cours du débat : celui du doute sur la possibilité de financer l'intégralité du projet.

Francis BEAUCIRE, Membre de la Commission particulière du débat public

385 Bonsoir à toutes et tous. Concernant l'exploitation du réseau ferroviaire centré sur Lyon, 2 sujets
majeurs se sont imposés. D'abord, l'évocation d'un RER à la lyonnaise qui a joué les arlésiennes
jusqu'à présent. Pour tous les publics concernés, il requiert l'augmentation des fréquences, le
cadencement des trains, une meilleure connexion avec les transports publics urbains en multipliant
notamment les points de correspondance, un meilleur maillage de l'espace géographique en ouvrant
ou en créant de nouvelles stations et en offrant enfin, enfin – j'ai envie de le dire une deuxième fois –
390 une tarification complètement intégrée. De son côté, le maître d'ouvrage a montré que le projet qu'il
soumet au débat permet justement de doubler le nombre de sillons, c'est-à-dire de s'orienter vers ce
réseau express métropolitain en s'appuyant notamment sur un rôle renouvelé de Perrache.

La question de l'urgence a toujours plané évidemment sur ce projet considéré comme un projet à bien
trop long terme a-t-on entendu. Deuxième sujet qui s'est imposé, celui de l'usage bien plus intense de
395 la gare de Saint-Exupéry par l'accueil de dessertes TER conduisant à l'émergence d'un hub
ferroviaire dans l'Est lyonnais. L'usage amplifié de cette gare a rencontré des préoccupations
exprimées de façon réitérée par les différents publics : il faut mieux desservir l'Est lyonnais. Cela ne
fait pas débat. Ce qui fait débat, en revanche, c'est l'opportunité de créer un hub supplémentaire dans
l'Est lyonnais par rapport à Part-Dieu. Cette hypothèse de Saint-Exupéry a réveillé un autre débat,
400 visiblement pas clos pour les publics que nous avons vus : celui du contournement ferroviaire de Lyon
et notamment le contournement ferroviaire nord.

À l'échelle régionale, les publics que nous avons rencontrés à Grenoble, à Saint-Étienne ou à
Clermont-Ferrand ont manifesté de leur côté un intérêt pour un accès facilité à l'Est lyonnais, c'est-à-
dire à la gare de Saint-Exupéry, à l'aéroport, mais aussi à tout l'ensemble urbain de l'Est lyonnais.
405 Voilà pour ces 2 débats suscités par l'exploitation du réseau.

Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière de débat public

Bonsoir à toutes et à tous, je vais justement vous parler de la desserte des métropoles. Il y a d'abord
des points communs à Saint-Étienne, à Grenoble et à Clermont-Ferrand dans l'analyse du NFL. Pour
les acteurs de ces territoires, de ces métropoles, l'amélioration de la desserte vers Lyon et Paris
constitue une exigence partagée, cette desserte devant permettre un accès maintenu à Part-Dieu,
410 mais également faciliter ou créer à Saint-Exupéry et cela, sans nécessairement passer par le centre
de Lyon. Il ne vous aura sans doute pas échappé que la citation qui est devant vous et les réponses
aux questions mettent l'accent comme nous l'avons dit sur la desserte de Saint-Exupéry. Ce n'est pas
seulement un enjeu aérien, c'est aussi un enjeu TERien. Le projet d'aménagement de NFL doit
415 contribuer à toute cette desserte, mais il est très localisé, il n'est donc pas jugé suffisant.
L'amélioration des infrastructures reliant ces métropoles à Lyon est aussi indispensable pour les
acteurs de ces métropoles, cela, pour les voyageurs comme pour le fret, et ce, bien sûr, dans des
délais rapides. Au-delà de ces points communs, des nuances apparaissent. Pour Saint-Étienne, la
proximité géographique avec Lyon, l'importance des flux de navetteurs dans les 2 sens et

- 420 l'engorgement routier sont caractéristiques d'une aire urbaine liant ces 2 métropoles. L'étude complémentaire de la desserte de Saint-Étienne apparaît comme offrant des possibilités qui sont intéressantes, notamment en termes de cadencements, même s'il y a un verrou au niveau de Chasse – Givors qui nécessite une intervention lourde, alors que le projet de NFL pour les Stéphanois, d'après de ce qu'on en entend chez eux, n'apporte que peu d'améliorations.
- 425 Grenoble souhaite profiter de son étoile ferroviaire pour renforcer sa propre desserte périurbaine par un RER grenoblois basé sur 3 lignes. Il y a aussi l'existence d'un nœud ferroviaire entre Grenoble et Moirans, le trafic est équivalent à Saint-Fons – Grenay. Ce nœud ferroviaire rend indispensable le traitement simultané avec celui du NFL pour les Grenoblois. À défaut, les acteurs grenoblois estiment que le NFL n'apporterait pas d'améliorations pour la desserte de leur ville.
- 430 Pour Clermont-Ferrand, la création de la région Auvergne-Rhône-Alpes suscite des besoins de mobilité qui sont très variés, que les acteurs de la cité du pneu souhaitent voir satisfait par un service ferroviaire fiable, rapide, rapprochant de fait les 2 métropoles plutôt que par l'usage de la voiture comme c'est fait actuellement.

Dominique SIMON, membre de la Commission particulière de débat public

- 435 Parlons maintenant attractivité du territoire et développement économique. L'analyse proposée par le maître d'ouvrage selon laquelle la qualité de la mobilité ferroviaire en est un facteur essentiel a été très largement confortée au cours des débats, que ce soit par les particuliers ou par les entreprises. Les particuliers, de leur côté, soulignent la nécessité de parcours fiables et fluides pour rejoindre leur lieu de vie : travail, services, loisirs. Ils ont aussi fortement insisté sur le besoin d'accompagner
- 440 l'amélioration de l'offre ferroviaire, cette offre ferroviaire *stricto sensu*, par une indispensable performance en matière de multimodalité et en matière de services en évoquant en particulier la problématique du dernier kilomètre. Les entreprises, quant à elle, ont redit toute l'importance non seulement pour les transports de matières, pour le transport de produits, mais aussi pour leurs capacités à attirer les talents, importance d'une accessibilité renforcée et d'une implantation dans des
- 445 zones attractives. C'est là, peut-être, que vient une partie de dissensus dans le débat.

- En effet, pour nombre d'entreprises, ces zones attractives correspondent à une localisation proche du centre de la métropole et de la Part-Dieu. Plusieurs participants au débat considèrent à l'opposé que la concentration des emplois sur le centre de la métropole faisant de la Part-Dieu ce que l'un d'entre eux a appelé « le hub des hubs » relève d'un modèle dépassé. Pour eux, il convient de repenser les
- 450 équilibres territoriaux à travers le développement d'activité sur d'autres sites, et en particulier la zone aéroportuaire pour laquelle on peut considérer que c'est une base de développement à privilégier pour les habitants de l'Est lyonnais et pour toutes les entreprises qui ont une forte dimension internationale. Autrement dit, ce que le débat à propos du nœud ferroviaire lyonnais à long terme a questionné n'est pas tant la question du dynamisme économique et de l'attractivité du territoire que du
- 455 modèle de développement et de l'équilibre entre les différentes aires d'activité.

Adeline HEITZ, membre de la Commission particulière de débat public

- Au cours de ce débat, et dans les réunions publiques, dans les ateliers, dans les échanges que nous avons pu avoir avec les habitants, les associations, mais surtout les entreprises et les représentants des entreprises, nous avons beaucoup parlé de fret ferroviaire puisque ce projet du nœud ferroviaire
- 460 lyonnais n'est pas que voyageur et contient aussi toute la partie fret, marchandises. Ce projet tient compte du potentiel de croissance du fret ferroviaire et des perspectives de développement logistiques et économiques du territoire. Pour synthétiser très rapidement les nombreux échanges que nous avons eus sur la question, nous retenons que globalement, il y a une volonté partagée et qui devient un objectif de ne plus faire passer le fret ferroviaire par la gare de la Part-Dieu afin de libérer
- 465 cet espace plutôt au profit des voyageurs et plutôt pour les TER. Concrètement, en ce qui concerne les moyens et les solutions, c'est là que les avis divergent, que nous ne retrouvons pas de consensus sur les solutions à mettre en œuvre. Certains se font entendre sur la nécessité de réaliser un contournement de l'agglomération en achevant le projet du CFAL au nord et au sud, d'autres proposent des solutions avec un contournement partiel en s'appuyant sur le CFAL nord et en partie
- 470 sur Saint-Fons – Grenay comme solution potentiellement à minima transitoire. D'autres encore reposent la question dans son intégralité du contournement de l'agglomération, notamment à l'est, qui reste selon eux contestable et demandent la mise en œuvre d'autres solutions et de nouvelles propositions par rapport à la question du fret ferroviaire.

475 Globalement, aujourd'hui, nous n'avons pas de consensus sur les solutions à mettre en œuvre pour le fret ferroviaire, mais ce débat a été l'occasion d'être un forum de discussions pour discuter des perspectives de développement de la mobilité de marchandises au regard des exigences environnementales et du développement économique du territoire.

Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière de débat public

480 Nous avons parlé des 2 options du projet même si nous avons aussi parlé de beaucoup d'autres choses. Le projet nœud ferroviaire lyonnais propose 2 options sur le secteur Saint-Clair – Guillotière : en surface ou en souterrain. C'est là un sujet très clivant. Les collectivités s'expriment d'une voix quasi unanime en disant en substance « nous sommes en faveur du souterrain parce que cette solution minimise pour des riverains tout ce qui est nuisances, bruits, poussière, etc., et par ailleurs, cela risque de détruire des bâtiments qui sont très proches des lignes actuelles ». Elles disent aussi qu'il faut passer en souterrain parce que plus tard, des opérations pourront se faire en surface pour renouveler le bâti. C'est un avis qui est très loin d'être partagé par les associations, certains élus et plusieurs intervenants, notamment sur les réseaux sociaux même si, comme nous l'avons dit, il y a eu assez peu de réactions des riverains aux réunions publiques.

490 Ceux qui préconisent la surface considèrent que l'option en souterrain est beaucoup plus coûteuse et davantage sujette aux dérapages financiers ou dérapages de délais. Elle présente un risque de pollution de la nappe phréatique, elle présente aussi un risque en ce qui concerne l'importance des matériaux qui seraient excavés. Enfin, pour eux, la gare souterraine risque de poser des problèmes d'exploitation, notamment avec les usagers qui sont en correspondance. À leurs yeux, la solution souterraine ne permet pas, par ailleurs, de réduire tout ce qui est nuisances actuelles alors que l'économie qui serait réalisée par la différence de coûts entre le souterrain et la surface permettrait de financer l'intégration de l'infrastructure ferroviaire aux boulevards en procédant à des opérations de requalification urbaine à l'occasion de la réalisation du projet. Certains, même, s'interrogent sur l'utilité de réaliser ces voies au moins dans une première phase.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière de débat public

500 Effectivement, dans le constat que nous pouvons faire sur le phasage ou alternative, si la demande de réaliser la partie Saint-Fons – Grenay apparaît comme devant être fait le plus rapidement possible aux yeux de tous, avec quelques aménagements complémentaires, cette réalisation apparaît comme unanime. Des études complémentaires en cours de débat ont notamment apporté des éclairages complémentaires sur les possibilités de phaser, puisque le projet dans son origine était bâti sur le nœud ferroviaire à long terme plus les grands projets, POCL, Lyon – Turin et le CFAL. Les études complémentaires, qui ont donné des éclairages, conduites par SNCF Réseau, ont abordé 2 scénarios qui figurent à l'écran avec une esquisse de phasage sur une première phase ou premier scénario utilisant le NFL en tant que tel sans les grands projets autour, et un deuxième scénario avec une partie du NFL et une partie du CFAL. Cet éclairage est très vite apparu dans le débat comme une alternative possible. Je crois qu'on ne peut pas les ignorer, même si elles nécessiteront bien entendu d'être explorées davantage. C'est un point qui est apparu aux yeux de certains comme une initiative crédible à explorer.

515 Deux sujets récurrents sont également apparus dans les réunions publiques : le fonctionnement de la métropole repose sur un réseau maillé, une bonne articulation entre réseau ferré et réseau urbain, des correspondances aisées, des rabattements vers les gares, vers des parcs de stationnement qui soient suffisamment importants, et qui suppose une cohérence dans la programmation et la conception des projets. Une tarification unique est ressortie dans bon nombre de réunions publiques et la coordination des autorités organisatrices de transport ou de la mobilité est apparue aux yeux de tout le monde comme une nécessité, certains appelant même de leurs vœux la mise en place d'une autorité unique sur le périmètre de l'aire urbaine. Sans se prononcer sur la solution, il est apparu que le renforcement de la coordination était un impératif pour faire évoluer ce projet.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

525 Merci de cet exposé. Je pense que vous partagez mon sentiment : il est extrêmement dense et nous voyons l'ensemble des sujets que vous avez pu aborder. Il montre la diversité de ce qui a été dit dans le cadre du débat. J'ai noté énormément de choses : le besoin d'agir rapidement, un besoin de faire preuve d'ambition, le transport des marchandises qui a fait couler de l'encre et évidemment

l'interconnexion avec le projet de CFAL, le besoin dans les différents territoires d'améliorer les infrastructures pour traiter des problèmes d'engorgement, j'en passe et on finit par la coordination des autorités de transport. Nous voyons bien que le débat a couvert de nombreux sujets.

530 Avant de vous donner la parole pour savoir si vous avez des observations à faire sur ce qui vient d'être présenté, nous voulions vous proposer d'avoir 4 réactions d'associations qui ont été très présentes dans le débat comme Jean-Claude RUYSSCHERT l'a souligné. Nous avons donc le plaisir d'accueillir ici présents Jean-Paul LHUILLIER de France Nature Environnement, Anne-Marie GHÉMARD de la FNAUT, Gilles RENEVIER de la Fédération Fracture et Joël DUBOS de Darly.

535 La question que nous leur posons est simple : elle est de savoir s'ils ont un regard particulier sur le débat et des réactions par rapport à ce qui vient d'être présenté. Est-ce que les enseignements vous semblent couvrir l'ensemble des choses que vous avez aussi entendues dans le cadre du débat et est-ce que selon vous, il y a peut-être des choses à approfondir ?

540 Commençons avec M. LHUILLIER de France nature environnement si vous le voulez bien. J'ai une petite précision à rajouter. J'ai eu la curiosité de revoir une vidéo qui avait été tournée en amont du débat où votre présidente s'était exprimée par rapport à ses attentes vis-à-vis de ce débat public. Elle avait manifesté des attentes vis-à-vis d'une remise en perspective des gares en disant « nous souhaitons que le débat ne porte pas que sur la Part-Dieu ». À l'issue du débat, est-ce que cette question et celles qui viennent d'être présentées par la commission ont été traitées selon vous ?

545 **Jean-Paul LHUILLIER, France Nature Environnement**

Bonjour. Une petite précision : maintenant, la Frapna s'appelle France Nature Environnement. Pour ceux qui connaissent le mouvement, Frapna est FNE, c'est la même chose, et en particulier en Auvergne-Rhône-Alpes. Pour ce qui nous concerne, cela fait 10 ans que nous attendons ce débat sur le nœud ferroviaire lyonnais et pour ce qui vous concerne, je suis assez content de ce que je viens d'entendre, mais j'aurais quand même des critiques à avoir. Globalement, je suis assez content de ce qui vient d'être dit. Par rapport à ce que je viens d'entendre, je classe en 3 grands groupes les interventions sur lesquelles on peut être d'accord ou pas d'accord. Tout le monde est d'accord en tous les cas sur le premier groupe : c'est l'urgence. L'urgence climatique, urgence santé et une troisième urgence et c'est une première critique dont on n'a peut-être pas assez parlé : quel modèle d'urbanisation veut-on par rapport aux problèmes des déplacements de transport en particulier ? Comme nous l'avons dit dans le cahier d'acteurs, est-ce qu'on veut tout concentrer sur le Manhattan Part-Dieu, où toute la région Auvergne-Rhône-Alpes vient sur Manhattan Part-Dieu ou au contraire est-ce que l'on veut de la multipolarisation et comment fait-on ? C'est un vrai début que nous n'avons pas assez abordé de mon point de vue.

560 Sur la notion de RER lyonnais, je vais vite passer, nous sommes tous d'accord. Il faut le faire dans les meilleurs délais. « RER » est l'expression parisienne, nous trouverons bien une expression lyonnaise pour le faire. Je précise quand même que dans ce débat, et je l'ai vu dans mon organisation et je pense que cela doit exister dans d'autres organisations et parmi vous, il y a un vrai débat entre ce que j'appelle les intramuros, comme en Île-de-France, et les périurbains. On n'entend pas la même chose, y compris dans notre association à FNE, lorsqu'on parle du train qui est plutôt pour les intramuros, la métropole au sens large, qui est un train essentiellement pour partir soit en VIP, soit en voyage quelque part à plus de 80 km, alors qu'en périurbain, c'est le train au quotidien. La notion de RER n'a pas la même connotation. J'ai envie de dire, et le dis et provoque peut-être un peu : les intramuros ne prennent pas le RER, ne prennent pas le TER, ils prennent plutôt le TGV. En revanche, nous, en périurbain, puisque j'habite en périurbain, c'est du quotidien et là, ça va mal. Ce sont les périurbains qui font les bouchons lyonnais.

575 La troisième observation est de dire aussi : Vite ! Ayons une organisation sociétale et politique. Nous disons, nous, qu'il faut une AOM du territoire a minima de l'aire métropolitaine lyonnaise et non pas que de la métropole. Il semblerait que ce soit bien parti, il semblerait que la ministre demande qu'on donne une réponse à ces notions de RER et d'AOM avant la fin de l'année. C'est très bien.

Le deuxième groupe, c'est : par quoi commence-t-on ? Nous disons, et c'est une vraie position que nous avons, c'est vrai qu'il y a un débat peut-être intramuros, peut-être périurbain, je ne sais pas, mais ce que nous disons, tout de suite et maintenant, et a moindre coût, cela coûtera quelques milliards, mais au moindre coût tout de même, il faut absolument faire le contournement de

580 l'agglomération lyonnaise en commençant par la première phase, on va l'appeler la première phase Saint-Fons, Ambérieu, Ambronay en créant toutes les bretelles nécessaires pour aller sur Saint-Ex.

C'est notre première observation en disant que financièrement, s'il y a un partenaire qu'il faut tout de suite mobiliser là-dessus, c'est bien l'Europe, parce que le contournement ferroviaire, ce sont avant tout 2 corridors fret, le 2 et le 6 – vous regarderez sur internet de quoi je parle. C'est urgent et c'est du
585 tout de suite et maintenant.

Je dis un mot sur le CFAL quand même, sur la partie dite CFAL puisque le CFAL part de Saint-Fons en première phase. Tout de même, et cela n'a pas été dit, si, cela a été dit entre guillemets, mais pas d'une façon très claire et nous le disons clairement : il faut que depuis nos 2 lignes classiques, celles du nord et du sud, nous puissions accéder à Saint-Exupéry très facilement avec toutes les bretelles nécessaires et il en manque actuellement dans le projet de CFAL.
590

Le troisième groupe, c'est approfondir. De notre point de vue, il n'est pas forcément urgent de mettre en avant la notion d'attractivité, développement économique que pour Lyon, il faut approfondir cette question. Là, c'est comment le territoire Auvergne-Rhône-Alpes va prendre en compte cette problématique de développement économique et non pas toujours se concentrer uniquement sur Lyon
595 comme je l'ai entendu en séance. Peut-être que Lyon est une masse forte, mais il n'y a pas que Lyon.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

Monsieur LHUILLIER, je vais vous inviter à conclure.

Jean-Paul LHUILLIER, France Nature Environnement

Je vais quand même dire un mot sur ce qui ne nous paraît pas prioritaire du tout : je vais dire un mot sur ce débat que je dis secondaire qui, initialement, était peut-être présenté par SNCF Réseau comme le débat fondamental du nœud ferroviaire lyonnais, à savoir Saint-Clair – Guillotière. Pour moi, ce n'est pas un débat, c'est simplement un choix d'option. Nous le disons, ce n'est pas urgent. Dans le choix d'option, comment choisir lorsqu'on n'a pas les études fines hydrogéologiques pour la solution souterraine ? Ce n'est pas possible, on ne peut pas dire qu'il faut cette solution. D'abord, on regarde
600 en hydrologie ce que cela veut dire. J'ai toutes les raisons de penser que ce n'est pas une solution
605 d'un point de vue strictement hydrogéologique. Par contre, si on fait la solution surface, c'est-à-dire qu'on élargit la plate-forme, quelle est la coupure urbaine de cette plate-forme qu'on va élargir ? Quelles sont les nuisances ? Cela a été dit tout à l'heure, il va bien falloir parler des nuisances et en particulier celle du bruit. Comment résoudre ces problèmes de bruit ? Je vais peut-être un peu
610 provoquer, mais sur l'A1 à la sortie nord de Lyon, j'y ai participé un peu en tant que professionnel, on a tout couvert, on a créé une plate-forme urbaine. Il faut peut-être aussi envisager ce genre de solution. Bien avoir en mémoire qu'il n'y a pas d'urgence sur Saint-Clair – Guillotière de notre point de vue. En revanche, il y a à approfondir les 2 solutions pour éventuellement choisir une fois qu'on aura fait le contournement lyonnais.

615 **David PROTHAIS, Eclectic expérience**

Merci, monsieur LHUILLIER. Je vais passer la parole à Anne-Marie GHÉMARD de la Fnaut pour lui poser les mêmes questions : quel regard portez-vous sur les enseignements que la commission vient de tirer du débat ? Est-ce que vous les partagez ? Est-ce que selon vous, des points méritent d'être approfondis ? Des points sont-ils à traiter sur ce projet selon vous ?

620 **Anne-Marie GHÉMARD, Fnaut**

Je tiens d'abord à remercier la Commission du débat public pour la qualité de son organisation et pour avoir élargi le débat. Quand vous nous avez présenté le projet de SNCF Réseau, nous n'étions pas très intéressés pour débattre de cela. En élargissant, effectivement, cela a permis de nous exprimer sur des sujets, très bien, un grand merci. La Fnaut a participé à l'ensemble des réunions. Nous avons
625 été très assidus et actifs. Il faut être tenace pour être encore à la Fnaut et défendre le ferroviaire dans notre pays. Nous sommes donc tenaces. Par contre, les habitants ont un peu renoncé vu le nombre de débats comme vous nous l'avez expliqué au début. Nous notons beaucoup de consensus, mais aussi des divergences, mais maintenant les positions de tous les acteurs sont actées et publiques. Nous avons avancé, mais ça suffit. Des débats, c'est le cinquième, les habitants sont usés par les
630 débats, ce n'est plus le temps du débat. C'est maintenant à nos politiques, à nos représentants élus – je crois encore à la démocratie –, c'est à vous, messieurs et mesdames les élus, de prendre les

décisions. Les débats, nous avons donné, c'est bon. Il faut agir, il faut prendre des décisions et mener les actions. Vous avez toutes les cartes pour décider, elles sont dans le résultat.

635 Nous entendons beaucoup de promesses, de belles paroles sur le climat, qu'il faut agir. Nous entendons beaucoup de belles paroles. Il nous faut des actes. Les actes nécessitent des financements. En général, c'est bizarre, mais pour le ferroviaire, il n'y a jamais de sous. Pour la route, on en trouve, mais pour le ferroviaire, c'est beaucoup plus difficile. J'ai bien noté que la Région voulait rechercher des modalités de financement exceptionnelles. Nous approuvons entièrement. D'ailleurs, on parle de société de projet, on en même parlé pour l'Anneau des sciences, je crois que nous ferions mieux d'en parler pour le CFAL qui attend depuis 10 ans après la déclaration d'utilité publique en 640 2012. Pour le NFL, pour tous les grands projets, je pense que nous pouvons avoir des sociétés de projets à l'exemple de ce qu'a fait la région parisienne avec quand même 35 milliards d'euros pour le Grand Paris Express. Nous devons pouvoir arriver, ici, à financer les projets. D'ailleurs, quand même, quand on nous dit que cela coûte cher, quand la France emprunte actuellement, c'est avec des taux d'intérêt négatifs, donc emprunter rapporte. Il ne faudra donc pas nous sortir que nous n'avons pas de 645 sous. Quand on a la volonté, on trouve le moyen de financer.

Je voudrais quand même vous dire que je respecte tout à fait les dettes en euros. Il ne faut pas trop dépenser, il faut bien gérer notre argent, c'est notre argent à tous. Pour une bonne gestion, bien sûr, nous sommes d'accord. Mais nous avons une autre dette à laquelle nous ne pensons pas souvent et 650 pourtant, nous la laisserons à nos enfants. Nous la laissons là. Cette dette, nous ne la rayerons pas d'un trait de plume parce qu'une dette financière, c'est quand même une convention entre êtres humains. On a vu des dettes supprimées d'un trait de plume. Je ne suis pas partisane de cela, évidemment, mais c'est possible. Par contre, la dette en gaz à effet de serre, celle-là, on ne la supprimera pas d'un trait de plume. C'est une loi physique qui nous échappe. On la laisse donc à nos 655 enfants.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

Madame GHÉMARD, je vais vous inviter à conclure également.

Anne-Marie GHÉMARD, Fnaut

660 Je vais terminer là-dessus. Ces travaux vont prendre du temps, le temps des études, des procédures. La DUP pour le CFAL est là, on peut commencer les travaux, il suffit d'avoir un peu de sous. En attendant, le cahier d'acteurs de la SNCF Mobilité a fait des propositions très intéressantes. Nous attendons de la Région qu'elle les mette en œuvre pour améliorer dès quelques mois le quotidien des usagers qui en ont bien besoin.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

665 Merci, madame GHÉMARD, vous interpellez directement la maîtrise d'ouvrage et la Région qui auront l'occasion de s'exprimer au temps 3 de cette réunion. Je vais passer la parole à M. RENEVIER de la Fédération Fracture. Vous aussi, étiez interviewé en début de débat et aviez émis 2 remarques principales : le souhait que le débat ne soit pas centré principalement sur la Part-Dieu, mais prenne en 670 compte vraiment l'agglomération dans sa globalité et vous aviez aussi émis des attentes vis-à-vis des études complémentaires qui étaient manquantes au début du débat. Je vais vous inviter à réagir à ces propos et à nous dire si le débat a pu apporter des éléments de réponse satisfaisants et de manière générale, de réagir bien sûr aux propos qui viennent d'être tenus par la commission sur ce qu'elle retient du débat.

Gilles RENEVIER, Fédération Fracture

675 Merci, bonsoir à tous. Pour ceux qui ne la connaissent peut-être pas encore, la Fédération Fracture est une fédération qui regroupe 10 associations des communes du sud-est et du Sud lyonnais, 29 communes qui représentent un grand territoire et qui a pour objectif de défendre un alternatif au tracé du CFAL sud actuellement proposé et également de défendre les citoyens que nous représentons sur les conséquences du déclassement A6/A7 par le report du trafic sur nos territoires, 680 par exemple l'A46 sud.

Ceci étant dit, le débat prévu initialement était pour nous trop restreint et grâce aux interventions nombreuses du public et à la pugnacité de M. RUYSSCHAERT, le président, nous avons pu aborder plein de sujets, heureusement. Nos déceptions, nous en avons, parce que malheureusement, nous

685 attendions beaucoup plus et nous avons beaucoup de regrets : ces fameuses études dont nous
avons parlé tout au début de l'intervention du débat public, nous les avons eues à la peine, grâce
peut-être à M. RUYSSCHAERT qui a forcé un peu la SNCF à essayer d'avancer davantage pour que
nous puissions mieux comprendre. Nous avons eu la dernière le 27 juin sur l'impact
690 socioéconomique. Nous nous sommes aperçus qu'il ne restait plus beaucoup de temps pour en
débattre avant la fin du débat public. Cette évaluation socioéconomique a surtout marqué que le
maillage était très insuffisant en termes de transports collectifs sur nos territoires en périphérie de la
métropole.

Comment peut-on bien débattre comme l'avait précisé M. LHUILLIER quand on n'a pas toutes les
études, ne serait-ce qu'en souterrain, les impacts, etc. ? Nous allons être un peu critiques pour ces
695 études, comme notre coutume de fait sur la SNCF, puisque je vous signale que celle qui réalise les
études, c'est la SNCF qui est donc expert et juge en même temps. Elle doit juger de la pertinence de
ses bonnes idées et comment peut-on être bien juste quand on est juge et expert justement ? D'autant
plus que parfois, la SNCF va nous gratifier de quelques prospectives futures qui sont pour nous
relativement irréalistes.

Des regrets aussi parce qu'au départ, on nous avait dit que le CFAL ne faisait pas partie du débat
700 public. Grâce à la ténacité de certaines associations dont la nôtre, nous avons pu évoquer ce fameux
CFAL que tout le monde appelle de ses vœux, je vous le signale. J'en profite pour rappeler que la
Région, comme la Métropole, avait évoqué un vœu considérant que le CFAL sud tel que proposé
actuellement n'était pas la bonne solution, il doit longer la LGV. Ce tracé devait impérativement être
705 évoqué, car il a son importance. Espérons que la SNCF aura entendu ce discours. Des regrets aussi
que ce débat, par exemple, aurait dû plus largement encore parler de multimodal. Il s'est trop limité au
ferroviaire centré sur Part-Dieu et sur ses accès. Certes, dossier important, mais quand même, il fallait
heureusement parler, et le public l'a fait, de toutes ces gares périphériques à la métropole qui ont leur
importance pour justement assurer notre mobilité. L'obésité programme de la Part-Dieu n'est pour
nous pas un très bon signe.

710 Je conclurai par le fait que ce fameux débat public va avoir une conclusion que SNCF va émettre. Par
habitude, nous sommes très méfiants de ce que pourra en conclure la SNCF, car par expérience, elle
n'a pas l'habitude de modifier son paradigme qui est « je fais ce que je veux dans mon monde. »

La SNCF aura-t-elle entendu tout ce que nous avons pu lui dire ? Car nous avons, nous citoyens,
715 besoin d'efficacité sur le report modal, dans notre mobilité du quotidien et dans la diminution de la
pollution sur tous nos territoires. Seul un traitement avec équité de tous nos territoires pourra
permettre l'adhésion de tous pour un monde meilleur, si je puis dire.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

720 Merci, monsieur RENEVIER. Une dernière intervention, M. Joël DUBOS de Darly. Là aussi, je vous
invite à faire part de votre regard sur les enseignements qui viennent d'être tirés du débat. Avant le
débat, vous aviez émis un besoin d'approfondir un certain nombre de questions. Selon vous, le débat
a-t-il permis d'approfondir les questions que vous aviez ?

Joël DUBOS, Darly

725 Bonjour, merci de nous donner une fois encore la parole. Pour ceux qui ne connaissent pas Darly
c'est une fédération d'associations qui œuvre sur l'aire métropolitaine lyonnaise puisque cela va des
monts du Lyonnais jusqu'à l'Est Lyonnais. Vingt associations promeuvent tous les modes de
déplacements autres que la voiture solo pour faire rapide.

730 Sur les informations que nous attendions du débat puisque nous avons rencontré la Commission
particulière du débat public, est-ce que nous avons eu toutes les informations que nous espérions,
que nous avons demandées ? Nous avons demandé que le périmètre soit élargi, que le CFAL puisse
être abordé, les grands projets aussi, cela a été fait. Je voudrais remercier la Commission particulière
pour l'organisation particulièrement bien faite de ce débat et de nous avoir donné la possibilité d'y
participer et d'avoir des ateliers qui donnent des ouvertures, notamment sur les financements, sur les
transports du futur. Ce n'était pas seulement le débat sur le sujet qui était proposé dans le dossier du
maître d'ouvrage. De ce point de vue, nous sommes assez satisfaits.

735 Sur les premiers enseignements que tire la Commission particulière, oui, il y a urgence à intervenir et nous l'avons dit plusieurs fois, puisque Darly existe depuis 1996, et elle est la continuité d'associations qui existaient déjà en 86 et qui sont sur tous les débats, toutes les concertations, toutes les consultations dans le domaine des transports sur la métropole, sur l'aire métropolitaine et la région.

740 Nous avons participé et j'ai personnellement participé depuis 19 ans maintenant au moins à 6 débats publics. Au cours de celui-là, j'ai essayé d'être très présent pour écouter notamment ce qui se disait dans les territoires. Effectivement, nous avons entendu qu'il y avait urgence et nous avons également dit : il y a urgence à agir. Il faut agir sans attendre, messieurs les élus et non pas l'inverse.

745 Sur l'opportunité du projet et ses objectifs bien sûr, nous sommes d'accord, il faut développer un RER à la lyonnaise et c'est ce que nous réclamons. Nous avons fait un cahier d'acteurs où nous parlons de passer de l'étoile à la toile. Nous promovons depuis des années maintenant et avons fait des contributions lors de débats où nous développions l'idée du maillage. Pour nous, il faut non seulement faire un maillage à partir des grandes gares lyonnaises, Part-Dieu, Perrache et la quarantaine de gares de la métropole, mais il faut inclure également Saint-Exupéry. Au niveau du hub dont monsieur le maire parlait tout à l'heure, la nature du hub à la Part-Dieu n'est pas remise en cause, ce n'est pas

750 cela. Il faut raisonner effectivement à l'échelle de la métropole et de son aire métropolitaine pour dire que le hub peut être constitué de 3 grandes gares : Part-Dieu, Perrache, Saint-Exupéry. Saint-Exupéry n'est pas seulement une gare d'aéroport. Il y a un territoire tout autour, des gens l'ont dit, ils attendent des services ferroviaires.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

755 Je vais également vous inviter à une conclusion.

Joël DUBOS, Darly

Sur le fret, on l'a dit, il faut faire le CFAL nord et la partie Saint-Fons – Grenay, mais cela ne peut être qu'une alternative provisoire. Il faut le CFAL dans son entièreté nord et sud. Pour réussir d'ailleurs le RER à la lyonnaise, il faut faire le CFAL, il faut faire les autres projets, le Lyon – Turin notamment. Je

760 suis assez d'accord sur le principe : la question du financement qu'Anne-Marie a évoquée est cruciale et il faudra la redévelopper dans la suite de ce débat.

Sur l'organisation des correspondances, j'ai posé des questions et nous n'avons pas eu toutes les réponses parce qu'il n'y avait pas forcément les bons interlocuteurs en face. SNCF Réseau répondait de son point de vue de la technicité des circulations. Elle ne pouvait pas répondre parce que les

765 informations étaient considérées comme confidentielles sur le trafic sur les lignes depuis les origines des destinations. Les opérateurs de la mobilité ont ces données qui sont considérées comme confidentielles, ce qui me paraît scandaleux, mais bon, c'est un autre sujet.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

Monsieur DUBOS, nous allons bientôt passer aux réactions de la salle, peut-être un dernier mot.

770 **Joël DUBOS, Darly**

Pour conclure, je voudrais élargir un peu le débat et je rejoins une interrogation qu'Anne-Marie a évoquée. Je voudrais vous donner 2 citations qui sont d'un biologiste canadien qui est décédé maintenant, mais qui a écrit en 1973 *Les dieux de l'écologie*.

775 « Les rapports avec la terre basés exclusivement sur l'utilisation de celle-ci en vue de la croissance économique ne peuvent que mener à sa dégradation en même temps qu'à la dépréciation de la vie humaine. »

La deuxième :

780 « L'un des fiers démons de la civilisation technologique, celle que nous vivons, est la soif de croissance, laquelle est attirée par d'innombrables facteurs institutionnels allant du prestige international, à la promotion immobilière et à d'autres formes de publicité commerciale ».

Il me semble que ces citations s'appliquent vraiment à ce projet.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

785 Merci de vos témoignages, merci à tous. Cela a permis, je pense, de mettre l'accent et la focale sur un certain nombre de points que la commission avait abordés, notamment l'urgence à agir rapidement la question des maillages, du hub de la Part-Dieu, de la place de Saint-Exupéry, question de financement, l'interconnexion avec les autres projets, notamment le CFAL. Je ne vais pas les lister tous, je pense que cela montre bien le foisonnement encore une fois du débat et la richesse des enseignements de ce débat.

790 Je vais passer la parole à la salle pour que vous puissiez réagir également aux enseignements que la commission a tirés. Est-ce que vous avez des observations ? Je vais peut-être prendre 3 observations, interroger également François pour savoir s'il y a des réactions sur internet. Madame, je vous invite à vous présenter.

Agnès NATON, secrétaire générale CGT Aura

795 Je voulais intervenir au nom de la CGT. La CGT Auvergne-Rhône-Alpes s'est largement investie dans le débat public. Nous avons déposé non pas seulement 2 cahiers d'acteurs, mais 3, et avons participé à l'ensemble des débats publics, c'est dire l'intérêt que nous portons à ce débat, à ce projet. Je vais centrer mon propos uniquement sur 4 remarques parce que l'ensemble de mon intervention sera sur le site. Je partage largement l'intervention à la fois des synthèses des membres de la commission et des associations sur l'urgence à faire. Nous avons vraiment besoin maintenant de passer du dire au faire et de nous donner véritablement les moyens de cette urgence face à l'urgence climatique, cela a été développé, je n'y reviens pas, mais aussi face à l'urgence des besoins de la population. Nous ne comprendrons pas le délai de long terme pour la réalisation des aménagements. Pour mémoire, je vous rappelle que le CESER avait déjà pris position en 2002 sur les infrastructures qui devaient être achevées en 2010. Maintenant, le gouvernement parle de 2040. Cela augure vraiment mal du projet, de sa réalisation. Nous avons donc véritablement besoin de pousser pour passer du dire au faire. Par ailleurs, il y a quelque chose qui nous inquiète : c'est la loi sur les mobilités. Actuellement, elle est en débat au niveau national et cette loi fait la part beaucoup trop belle aux solutions individuelles au détriment des transports collectifs et de grande capacité comme le ferroviaire. J'ai donc envie de dire : ne devenons pas complètement schizophrènes.

800
805
810 Deuxième remarque, cela a été évoqué, ce projet n'est pas financé. Nous pensons qu'il y a des solutions qui existent pour ce financement, que cela soit par une contribution écologique des modes les plus polluants, le versement du transport interstitiel, la taxation des carburants, des avions, des gros bateaux et bien d'autres. Je pense que si nous avons véritablement la volonté politique de réussir ce projet, nous pouvons trouver des solutions de financement.

815 Troisième remarque, au sujet des tracés. Pour nous, l'objectif prioritaire est d'éviter l'engorgement et la saturation de Lyon par des contournements et des infrastructures nouvelles ferroviaires permettant la circulation des marchandises et des voyageurs vers le sud pour l'accès, et nous sommes pour, au tunnel en construction entre la France et l'Italie, à la ligne de grande vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon. Ces nouvelles infrastructures permettraient par une désaturation de Lyon une amélioration sensible des circulations ferroviaires régionales.

820
825 Je terminerai par une quatrième remarque, c'est l'enjeu démocratique qui n'a pas été trop évoqué. Je pense qu'il y a eu le temps du débat, il y a maintenant le temps de passer du dire au faire et nous sommes tous d'accord sur l'enjeu de l'urgence, mais nous pensons que nous avons besoin de mettre en place une commission de suivi. Nous pensons qu'il est nécessaire que nous soyons tous acteurs de la mise en œuvre du projet. Nous proposons une commission de suivi sous l'égide, par exemple, du préfet de région, mais dans lequel l'ensemble des parties prenantes des acteurs qui ont largement contribué à ce débat pourrait être contributeurs sur l'ensemble du déroulement et de la mise en œuvre de ce projet.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

830 Merci beaucoup. Petite intervention : je vais appeler la régie à la rescousse. Nous avons un petit problème de connexion internet du côté de François GILLARD qui n'arrive plus à dialoguer avec les internautes trop nombreux et qui ont fait sauter la ligne, j'ai l'impression. C'est une hypothèse.

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

Nous avons beaucoup de connectés, nous en avons 10 de plus qu'à la réunion d'ouverture.

835 **David PROTHAIS, Eclectic expérience**

Deux messieurs veulent intervenir. Allez-y, un micro arrive. Trois minutes, monsieur.

Jean-Claude REVERCHON, vice-président association Déplacements Citoyens

840 Oui, 3 minutes. Déplacements Citoyens. On pose le problème du financement. On aura d'autant plus de chances de financer qu'on fera des choses économiques. Je vous signale, par exemple, que de notre avis, il faut renoncer au souterrain, à toutes les contraintes que cela pose. Reconnaisant que Lyon est la principale gare de France de correspondance, imaginez les difficultés de correspondance pour les usagers s'il y a avec 2 gares espacées de 30 m de dénivelé. Deuxièmement, nous proposons donc que le parcours soit aérien et qu'on utilise l'existant entre le pont sur le Rhône à Saint-Clair et l'avenue Verguin. L'emprise ferroviaire est tout à fait suffisante, je l'ai encore mesurée ce matin : il y a par moments 45 m de large, pour s'épargner d'aller bouffer le boulevard Stalingrad.

845

David PROTHAIS, Eclectic expérience

Merci de votre intervention.

Jean-Claude REVERCHON, vice-président association Déplacements Citoyens

Et ce sera beaucoup plus économique.

850 **David PROTHAIS, Eclectic expérience**

855 Je vous rappelle que nous ne sommes pas là pour re-renter dans le débat, mais bien pour commenter les enseignements qui ont été présentés. Je vous invite à garder le cap. Mais bien entendu, vos points de vue sont entendus, cela fait écho à des choses qui ont été dites tout à l'heure, il n'y a donc pas de problème là-dessus. Et par rapport à ce que vous disiez, Madame, juste avant, nous allons parler de la loi LOM tout à l'heure, c'est une question que nous avons posée à M. le préfet. Quant à la suite, la gouvernance, ce sera abordé en conclusion de la réunion par rapport aux suites de ce débat public. Monsieur, il est préférable de rendre le micro à l'hôtesse... Présentez-vous

Jean MURARD, Déplacements Citoyens

Puis-je intervenir ? Jean MURARD, Déplacements Citoyens, je suis un collègue...

860 **David PROTHAIS, Eclectic expérience**

Attendez, c'est la même association...

Jean MURARD, Déplacements Citoyens

Il n'a pas épuisé son temps de parole.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

865 Vous parlez de la même organisation. Je vous rappelle que ce n'est pas parce que vous dites 2 fois la même chose que ce sera comptabilisé 2 fois plus dans le compte rendu, nous sommes d'accord. Je vous invite vraiment à réagir aux enseignements du débat. Si vous êtes d'accord avec ces règles, il n'y a aucun souci, vous pouvez intervenir par rapport au temps de parole qui vous est accordé.

Jean MURARD, Déplacements Citoyens

870 OK, je viens aux enseignements du débat. Pour nous, l'urgence des urgences est l'amélioration du fonctionnement des trains, le fameux système ERTMS dont nous a parlé la SNCF qu'elle a et qui n'est pas quelque chose à 10 ans ou à 5 ans, qui est quelque chose qui devrait pouvoir se résoudre dans les 5 premières années. En deuxième plan, là aussi, ce n'est pas d'une complexité telle, il y a Saint-Fons – Grenay à mettre à 4 voies et je crois qu'il faut y aller. Parallèlement, nous avons un CFAL nord qui n'est pas au stade de la préfaisabilité, nous avons une DUP. En même temps, on attaque les 2 sujets. Ensuite, bien sûr, il y a des études importantes à faire comme l'a dit Jean-Paul LHUILLIER, je crois, sur Saint-Clair – Guillotière sur cette partie. Nous n'en sommes pas au stade des avant-projets, nous sommes au stade des considérations relativement générales, mais il est urgent de prendre une décision, j'allais dire parce qu'à terme, si on prend une décision aujourd'hui, au mieux, cela nous conduit, je ne vais pas dire à 2040, parce que c'est tout à fait excessif, mais cela nous conduit à 2033, 2035. Il faut prendre cette décision. Pour prendre cette décision, ce n'est pas

880

885 simplement une affirmation de principe, c'est aussi un tour de table entre les financeurs potentiels puisque ce projet n'est pas un projet simplement lyonnais, c'est un projet international, national, régional, local. Il faut organiser rapidement des tours de table et pas simplement que les élus se lancent dans de grandes déclarations, mais il faut déjà faire un tour de table pour voir les financements sur cette partie Saint-Clair – Guillotière. Voilà, c'est bon, j'ai tenu mes 3 minutes.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

890 Si vous pouvez vous exprimer en 2 minutes, allez-y. Je vous invite volontiers dans la salle. Est-ce qu'il y a d'autres observations ? Monsieur et monsieur. Je vais donner un peu la parole à l'aile gauche, si vous me permettez, je vous donne la parole juste après.

Georges GUERRIER, renaissance du vieux Lyon

895 En réaction à ce que j'ai entendu, j'ai entendu des réactions et des commentaires sur le débat qui sont plutôt conceptuels et j'ai entendu des réactions géographiques qui traitent de l'est de l'agglomération ou du centre de l'agglomération. Je ne crois pas, à moins que je me sois assoupi, avoir entendu quoi que ce soit sur l'ouest de l'agglomération. Je n'ai pas entendu prononcer le nom de la gare Saint-Paul. J'ai entendu parler de tram-train, mais est-ce que c'est une illusion qu'on nous fait avec le tram-train parce qu'il circule en tant que train ? Quelle est la partie tram du tram-train qui a été investie dans l'Ouest lyonnais ? La gare Saint-Paul est la seule gare de Lyon – si l'on considère que la Part-Dieu a sa station de métro, ce qui reste encore à démontrer – qui n'a pas de station de métro. La décision du Sytral il y a 10 jours confirme encore cette orientation, vu que la ligne E aboutirait à Bellecour et non à Saint-Paul – Hôtel de Ville. Comment considérer que l'Ouest lyonnais circule lorsqu'il y a un tunnel à une voie, le tunnel des deux amants ? Vivement l'inauguration du tunnel des deux amants à 2 voies.

900

David PROTHAIS, Eclectic expérience

Merci, monsieur, de cette observation.

905 **Jacques DUNAND, président de Marennes contre les nuisances**

910 Je voulais quand même revenir sur ce qui s'est dit jusqu'à présent. Dans le débat public, il n'a pas été retenu que tout ce qui était fait au niveau du contournement ferroviaire de l'agglomération a été fait sur des études totalement biaisées, c'est-à-dire totalement fausses, erronées, destinées à étourdir le public et à l'induire en erreur. Effectivement, comment peut-on dire à un maître d'œuvre qu'il se trompe de 600 % ? Vous vous rendez compte ! 600 %, c'est-à-dire que le fret devait être triplé à l'horizon 2020 et il a été divisé par 2. Pour moi, cela fait $3 \times 2 = 6$, 600 % d'erreur. Or, ce sont les mêmes qui vont nous redire qu'ils vont doubler le fret alors que la SNCF continue sa politique de destruction du fret. On le voit avec le Perpignan – Rungis, on le voit avec les trains de nuit qui ont été totalement abandonnés, on le voit avec la ligne de la Brévenne qui vient d'être abandonnée, on le voit avec toutes les gares et les lignes qui sont fermées actuellement. C'est une véritable destruction du service public et du fret. On demande de multiplier le fret par 2 à l'horizon 2040, c'est impossible puisque la SNCF, comme je l'ai déjà dit, est le premier transporteur routier et qu'elle continue cette politique de destruction. Elle continue même maintenant au niveau des passagers : il n'y a pas que le fret puisque c'est elle qui ouvre les Ouigo, OuiCar ou à la partie prenante dessus. Elle ouvre dès le début des lignes de bus à tout-va. Il y a donc une destruction du fret qui va passer dans le domaine public, vous allez voir. Alors là, dans 20 ans, à l'horizon 2040, nous nous retrouverons dans l'état dans laquelle l'Angleterre s'est retrouvée et on dira « reprenez vite vos billes, le privé, c'est terminé, il n'y aura plus une voie de chemin de fer qui sera utilisable ». Cela n'a pas été relevé par le débat public, je ne le vois pas, la fausseté des estimations et des projections de RFF. C'est lui qui est juge et partie et qui va conclure le débat.

915

920

925

David PROTHAIS, Eclectic expérience

930 Merci, monsieur. Nous entendons bien les interpellations assez fortes sur la fiabilité des études. Vous interpellez directement SNCF Réseau qui aura l'occasion de répondre tout à l'heure. Cela interpelle le débat public par rapport à l'éventuelle fausseté des études. Il y a aussi des appels à des approfondissements de certains sujets.

François Noël BUFFET, sénateur du Rhône

Juste quelques observations puisque moins de 3 minutes, d'abord pour remercier la qualité du débat qui a lieu depuis plusieurs...

David PROTHAIS, Eclectic expérience

935 Nous allons vous apporter un deuxième micro, c'est préférable, sinon, nous n'allons pas vous entendre.

François Noël BUFFET, sénateur du Rhône

940 D'abord, un grand merci à ceux qui ont eu le devoir d'organiser ce débat et la qualité de celui-ci est incontestable. Il est vrai en revanche que le sujet qui a fait l'objet de ce débat était extrêmement précis même s'il est très important. Il nous porte à une vision à peu près en 2040, ce qui effectivement, par rapport à la problématique immédiate, nous interroge. L'intérêt du débat, malgré tout, a été aussi de faire vivre plusieurs déclarations quant à la vision de l'ensemble des moyens de déplacement et de la problématique des déplacements. Finalement, d'un débat particulier, nous sommes arrivés à discuter d'un enjeu assez large de mobilité sur l'ensemble du territoire, ce qui en soi, finalement, est intéressant. En revanche, ce qui est vrai et c'est le regret que nous pouvons avoir : nous n'avons pas eu ce débat d'ensemble dès le départ intégré au débat lui-même qui permet de pouvoir fixer dans tous les cas des choix ou des orientations qui permettent ensuite d'engager sérieusement dans les collectivités locales et avec l'État des discussions sur les faisabilités. C'est sans doute ce qui a manqué le plus à cette période.

950 En dernier point, la gare de la Part-Dieu est essentielle. C'est fondamental pour le cœur de la métropole, il n'y a aucun doute. N'excluons pas, quand même, le devenir de Saint-Exupéry qui à l'horizon 2040 et peut-être plus aura aussi son rôle à jouer, un rôle incontestablement de complémentarité.

955 Enfin, je rejoins ce que vous avez dit, monsieur, il y a quelques instants : on a peu parlé de l'Ouest lyonnais, c'est bien la raison pour laquelle, moi, je regrette profondément que dans ce débat, on n'ait pas intégré l'ensemble des problématiques de déplacements, l'ensemble des moyens de déplacement pour essayer de leur apporter une cohérence. C'est simplement ce que je voulais exprimer ce soir tout en remerciant ceux qui ont organisé parce que c'est un sujet à la fois passionnant, intéressant, pas facile, plein de contradictions, c'est le sujet classique. En tous les cas, il nous manque finalement ce soir la vision globale et le schéma global à l'horizon des 20 ou 30 années avec une réponse assez rapide sur un certain nombre de sujets. Merci.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

965 Merci de votre contribution et de votre regard, ce qui rejoint les préoccupations de la Commission qui a montré que le débat avait poussé des coudes pour débattre de sujets effectivement connexes au début par rapport à ce nœud ferroviaire lyonnais et, progressivement, s'est étendu pour traiter notamment l'urgence d'intervenir. Je vais prendre quelques observations avant de passer au temps 3. Je suis vigilant sur le temps, parce que ça glisse un petit peu. Nous allons bientôt passer au temps 3 pour entendre la réaction des partenaires et de la maîtrise d'ouvrage. Après la série d'observations, je vais juste vous inviter éventuellement à quitter la scène, merci. Je vais inviter M. BLANC, M. KIMELFELD et M. le préfet AUBRY à s'installer le temps que nous prenions encore quelques réactions de la salle.

M. JOUVE, association ADRD 07

975 Nous sommes des Ardéchois. C'est vrai que ce débat était très intéressant. Par contre, sa globalité n'a pas été disons très mise en exergue, à savoir que le CFAL sud a été très peu discuté lors de ces réunions. Nous, malheureusement, sommes des Ardéchois et faisons quand même partie de la région Rhône-Alpes. Nous sommes des hommes de Néandertal puisque notre grotte est très connue d'ailleurs. Ce CFAL sud pour nous Ardéchois, nous sommes quand même dans le département de l'Ardèche : 60 % des populations sont concentrés dans la vallée du Rhône, dans le couloir rhodanien, donc il y a 230 000 personnes concernées en tant que riveraines. Pour nous, le CFAL sud va avoir comme conséquence que le trafic fret qui va retomber directement sur la rive droite. Nous n'avons pas droit aux trains de voyageurs puisque vous êtes bien pourvus au niveau des voyageurs. Nous n'aurons que le fret international. Pour faire suite à monsieur qui nous disait que le fret avait perdu en conséquence, je peux vous donner des dates : en 2009, la SNCF nous avait dit que nous avions

985 32 trains de moyenne sur la rive droite du Rhône. En 2012, nous étions à 70 et maintenant à 80. À l'horizon 2045, messieurs mesdames, écoutez bien, 245 trains de moyenne de trafic fret, dont les deux tiers sur la rive droite, c'est-à-dire que nous aurons à peu près 180 trains.

990 Quand on entend parler du tout ferroutage comme j'ai entendu tout à l'heure, le tout ferroutage pour nous, pour les populations, ce sera une catastrophe. Étant un professionnel du transport, il faut savoir que dans la vallée du Rhône, 30 000 camions passent tous les jours. Vous les montez sur les wagons, ça vous fera en moyenne 40 camions par train, nous allons avoir environ 600 trains. Est-ce que c'est cela l'écologie pour les populations riveraines ?

David PROTHAIS, Eclectic expérience

Merci, monsieur, nous entendons bien votre point de vue qui rejoint les préoccupations qui ont été entendues.

995 **M. JOUVE, association ADRD 07**

Nous l'avions d'ailleurs signalé, nous avons 3 villes, Lyon et Pusignan, mais cela n'a pas été relaté dans le...

David PROTHAIS, Eclectic expérience

1000 Merci, monsieur, nous entendons bien et cela appuie des propos sur le CFAL qui font partie des choses qui ont été dites par la Commission et des points d'attention.

Rémi GAUTHIER, président A3 CFAL

1005 CFAL, ce fameux mot qui était périphérique et qui est devenu un peu central. Je vais essayer, encore une fois, de ne pas en parler. Je voudrais vraiment que nous parlions de démocratie et de Commission particulière des débats publics. Je vais rebondir sur le propos de M^{me} JOUANNO tout à l'heure qui a dit « on en a marre, depuis 20 ans, on nous vend du vert par le rail et on finit avec des confettis ». Enfin, nous, c'est notre conviction ici. Les projets sont toujours multiples quand ils nous sont présentés et on finit toujours par le petit morceau. Ces projets, par un effet d'itération une fois, 2 fois, 3 fois je te le propose, je te le tords, je le détords, je te le repropose, je te le tords, je te le détords, eh bien, on arrive à l'inverse de ce qu'on nous a vendu au début. Or, on parle de démocratie et j'aimerais bien qu'on revienne. Je vais vous faire la cinématique du débat public.

1010 Nous sommes en 2001, c'est le débat du COL, CPDP COL, et on rajoute le CFAL à la dernière minute. On nous dit « voulez-vous du fret, du TGV du fret, 100 % de fret ? » Une voie neuve, on enlève tous ces trains de fret des lignes historiques et donc c'est un vrai bénéfice pour les TER. Bingo ! Hop ! Ça, c'est acquis, d'accord ? Nous sommes en 2003, un ministre dit « ouais, c'est bien votre truc, mais on le couper en 2. On va faire un nord, un sud, on va étudier le nord en 2005 et puis on rajouter 2, 3 petits arguments, on va rajouter le rabattement sur la gare de Saint-Exupéry, ça plaira à la Région, on va rajouter 2, 3 petits trucs, hop ».

1020 2005, débat public, commission, on y va. Quatre fuseaux ; vous choisissez des fuseaux, vous en avez 4. Un, 2, 3, 4, lequel je prends ? Celui-ci me plaît bien quand même, je vais pouvoir aller à Saint-Exupéry quand je suis à la Part-Dieu. Il me plaît bien celui-là ! Et si je prends celui-là ? Ah non, ce sera plus long. Et si je prends celui-là, encore plus long. Et celui-là ? On n'en parle même pas. D'accord, je prends celui-là alors. D'accord ?

En 2007, l'argument du rabattement sur la gare de Saint-Exupéry : disparu.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

1025 Juste une question : est-ce que 2019 est en haut de l'escalier ? Cela ne va pas être compatible avec votre temps de parole.

Rémi GAUTHIER, président A3CFAL

1030 Nous y arrivons vite, vous allez voir. Nous sommes en 2007 et l'argument a disparu. Nous disons que le fuseau qui était là, en fin de compte, était pertinent. C'est cela le débat. La démocratie, c'est quand on est là, on nous dit « 100 % de trains de fret ». Quand on est là, on nous dit « mixité » et quand on est là on nous dit « transports du quotidien ». Vous voudriez que le citoyen qui a voté là-bas soit d'accord avec vous pour dire « j'ai voté pour cela quand j'étais là-bas. Et pourquoi je suis la tête en

1035 bas aujourd'hui ? » Voilà, c'est cela. La CPDP devrait à mon avis refuser que les projets qui sont présentés soient multiples parce que comme celui du NFL, il y a un projet qui représente 80 % du budget et un projet qui représente 20 %. Bizarrement, on ne fait que les 20 % et le reste passe à la trappe. Ce sont des études pour rien.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

1040 Je vous invite à la courtoisie dans vos propos par rapport aux études qui sont menées. Je pense que cela interpelle directement et fait écho aux propos de Chantal JOUANNO en ouverture de la réunion. Je vous propose de terminer avec cette intervention, il y aura encore un temps d'échange avec le public juste après.

Pierre-Alain MILLET, adjoint au maire de Vénissieux et conseiller métropolitain

1045 Je serai bref et moins brillant que le précédent. D'abord merci à la Commission et au débat public pour une raison un peu surprenante. Il y a 2 ans, les quelques élus qui parlaient de RER à la lyonnaise étaient très isolés. Aujourd'hui, tout le monde est d'accord, c'est donc un premier résultat concret de ce débat et on peut en remercier la Commission. Une petite remarque sur le compte rendu qui a été fait. J'ai un peu le sentiment que sur la question des 2 scénarios pour les voies Saint-Clair – Part-Dieu souterrain ou aérien, la présentation n'était pas suffisamment neutre à mon goût puisqu'en gros, les institutions défendent le souterrain et tous les autres ont plein de raisons de refuser le souterrain. Je pense que l'élément clé est effectivement d'avoir plus d'études, par exemple sur l'impact environnemental de la solution aérienne, car il y a aussi un impact environnemental de la solution aérienne. Sur le fond, dans la synthèse de ce débat, il y a 2 éléments qui apparaissent et qui montrent justement peut-être une limite de ce débat qu'il faut donc combler. La première est la question du financement, tout le monde l'évoque. On peut toujours inventer des trucs miraculeux, l'Europe, une société de projets, tout ce qu'on veut. La question, quand même est : est-ce que l'État s'engage et à quel niveau sur le financement des infrastructures ?

1050 C'est la question décisive parce que tout le monde le sait, le rail n'est pas rentable, c'est une infrastructure de très long terme, c'est pour cela qu'il faut un service public pour assurer sa gestion et son financement. De la même manière, on ne peut pas faire ce débat sans penser aux mobilités au quotidien, aux mobilités métropolitaines. Ce qui est insuffisant est de prendre en compte le rail dans le projet de mobilités métropolitaines ; c'est toute la question du lien avec le PDU sur lequel, là aussi, des élus sont intervenus sur la place du rail dans la mobilité métropolitaine et qui, jusqu'à maintenant, étaient peu entendus.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

1065 Merci de ces précisions. Une dernière intervention au fond de la salle, monsieur et nous passerons après au temps 3 avec les partenaires et la maîtrise d'ouvrage.

Jacques LECUOT, habitant de Niévroz

1070 Bonsoir, messieurs, dames. Bonsoir, Rémi. Je vais compléter ce que M. GAUTHIER vient de dire. Madame la ministre a reçu les élus de l'Ain le 2 juillet. Elle attend la conclusion du débat sur le NFL pour prendre sa décision sur le contournement ferroviaire de l'Ain, le fuseau A. Oui, le fuseau A, nous n'en voulons pas. Les populations n'en veulent pas. Nous avons une étude de la SNCF qui a été faite sur Hexcel Composites, fleuron pour Airbus et Boeing. Si jamais il y a des vibrations, ils vont partir, pertes d'emplois.

1075 SNCF a fait une étude sur un point. Je pose la question : 800 m de long, 110 trains par jour, 365 jours, quels seront les impacts sur les vibrations par rapport à cette entreprise ?

1080 Deuxième point : madame la ministre a reçu les parlementaires, elle n'a pas reçu les élus, ce qui est fort dommage. Attendons maintenant la réponse. Mais monsieur CUVILLIER, je vous avais dit à Ambérieu pour le NFL, 5 milliards, voire 10 milliards. Aujourd'hui, je vais être violent : ce n'est pas 2040, ce sera 2050. J'ai entendu 3 associations demander rapidement les travaux. L'État n'a pas d'argent et n'en aura pas. Nous ne serons pas à 10 milliards, nous serons à 30 milliards.

Je vais vous donner un exemple, vous l'avez peut-être vu cette semaine. Je vais souvent à la Réunion, j'y remonte. Malheureusement, je ne verrai pas la fin de cette route repoussée en 2026 : 13 km, 2 milliards, il reste l'enrochement au nord et au sud. Allez-vous trouver l'argent, l'État ? Non, il

1085 va certainement falloir 1 milliard. Et on reprend une DUP comme pour le CFAL de 2010 avec des études antérieures. Pour nous, c'est pareil, on reprend des études de 2001, 2, 3, 4. Quel sera le financement ?

David PROTHAIS, Eclectic expérience

Nous avons déjà abordé les points du CFAL et du financement.

Jacques LECUOT, habitant de Niévroz

1090 Je termine sur les ouvrages. Je viens d'en parler avec M. SIMOND ; j'espère que la SNCF saura faire une étude alternative aussi pour la mise en sécurité des passages à niveau et non construire un autopont sur le passage à niveau de Balan pour 3 500 véhicules jour alors que Civrieux-d'Azergues et Joigny, 18 000, 15 000 véhicules jour : un radar tourelle : 800 000 €, un autopont : 4,3 millions. Voilà ma conclusion. Je vous remercie.

1095 **David PROTHAIS, Eclectic expérience**

Merci de vos réactions. Je vous rassure, il y aura encore du temps de parole après ce troisième tour de table où nous avons invité les partenaires et la maîtrise d'ouvrage que j'invite à nous rejoindre. Je suis désolé, je ne vous ai pas invité tout à l'heure, c'était sous-entendu, pour ce troisième temps, afin de voir quelle est votre réception des enseignements du débat, de ce débat et vos réactions. Je vais tout d'abord donner la parole à M. BLANC en tant que vice-président du Conseil régional. Vous êtes intervenu tout au long de ce débat à plusieurs reprises pour exposer la position de la Région qui a fait l'objet d'ailleurs d'un cahier d'acteur qui vient d'être publié, mais qui s'inscrit dans la continuité des propos que vous avez tenu dans le cadre de ce débat. Sans revenir sur votre position, est-ce que vous pouvez nous préciser quels sont les 2 ou 3 sujets qui sont apparus au cours du débat et qui ont retenu particulièrement votre attention par rapport aux décisions que vous allez être amené à prendre ?

Étienne BLANC, premier vice-président du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

1110 Merci. Trois idées simples qui devraient être les plus claires possible pour tirer les conclusions pour donner la position de la Région sur ce débat. La première idée est qu'évidemment, nous ne pouvons pas attendre 2030, 2035 ou 2040 pour commencer à répondre au développement de la mobilité ferroviaire. Avec l'État, dans le cadre des contrats de plan, la Région doit accélérer les choses et favoriser toute une série d'opérations ponctuelles. Je vais en citer quelques-unes. La première, ce sont les investissements que nous pourrions faire sur le système ERTMS : il fluidifie, il accélère, il favorise, il coordonne un peu mieux. Le deuxième sujet d'investissement sur lequel nous pourrions aller est une meilleure coordination de tous les investissements ponctuels sur l'étoile ferroviaire lyonnaise. Toute une série d'opérations améliore les choses. On peut le faire au titre du contrat de plan : on peut accélérer ces investissements.

1120 La troisième chose que nous pourrions faire est d'augmenter nos investissements sur la capacité des trains. Nous sommes à 315 millions d'euros aujourd'hui, nous préparons une seconde délibération sur le sujet : augmenter la capacité, c'est augmenter la facilité de la mobilité.

1125 Le deuxième sujet sur lequel nous souhaitons nous appesantir est le sujet des gares. Nous partageons les conclusions en disant que la concentration sur la Part-Dieu a sans doute des limites. En tout cas, dans un délai bref, à Saint-Exupéry et d'autres gares de l'agglomération lyonnaise, sur les gares de Vénissieux, de Vaise, celle de Perrache, Jean-Macé nous pouvons sans doute réaliser un certain nombre d'investissements, peut-être d'ailleurs préfigurent-ils le développement de ce fameux RER lyonnais.

1130 La troisième idée sur laquelle nous avons travaillé est une meilleure articulation entre les différents acteurs et les différents partenaires. Une des difficultés est l'articulation entre la Région et ses compétences particulières, et le Sytral et ses compétences particulières. Là-dessus, nous avons toute une série de pistes que nous pouvons travailler, bien sûr avec une vision globale, avec une vision d'ensemble qui permettrait cette meilleure articulation. Voilà les 3 idées fortes que nous avons retenues dans ce débat et qui vont faire nos discussions avec la Métropole, avec l'État dans le cadre des futurs contrats de plan.

- 1135 Je voudrais ajouter un point, parce que je l'ai entendu tout à l'heure : la question des financements. Je me permets d'attirer l'attention dans ce débat sur le fait qu'après un déplacement à Bruxelles, et après la venue, ici à Lyon, de M^{me} RADICOVA qui est responsable du corridor nord-sud, nous avons obtenu de l'Europe que s'engage rapidement une réflexion sur le financement à hauteur de 50 % des voies d'accès au Lyon – Turin. C'est une opportunité extraordinaire pour nous à l'heure où les financements se font rares. Je crois que dans les conclusions de ce débat, il doit y avoir une mention sur ce sujet-là,
- 1140 une apostrophe à l'Europe pour qu'elle puisse prendre en compte la particularité de ce nœud ferroviaire, et qu'à travers cette proposition de financement, on parvienne à écarter une partie du fret qui aujourd'hui passe par la Part-Dieu, sur le CFAL et sur des voies d'accès qui permettent de soulager la Part-Dieu.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

- 1145 Merci, monsieur BLANC. Je vais passer la parole à M. KIMELFELD en tant que président de la Métropole. Je vais vous poser les mêmes questions : quels sont les 2, 3 points que vous retenir de ce débat ? En rajoutant que vous avez été interpellé à plusieurs reprises pendant le débat : certains ont manifesté le sentiment que le projet n'avait d'autre objet que de renforcer la centralité de la Métropole, vous venez de l'évoquer. Est-ce votre sentiment à la sortie de débat ? Quelles sont vos
- 1150 réactions de manière générale par rapport à ce qui a été présenté ?

David KIMELFELD, président de la Métropole de Lyon

Bonjour à toutes et à tous, merci à M^{me} JOUANNO et à M. RUYSSCHAERT de l'organisation de ce débat et à travers eux, à l'ensemble des équipes parce que ceci était une organisation parfaite pour un enjeu important.

- 1155 Beaucoup de choses ont été dites, peut-être rapidement dire que ce débat a peut-être un peu fantasmé la puissance de la Métropole ou en tout cas la volonté de la Métropole de développer sa puissance en dehors et contre les territoires voisins. Pour moi, c'est tout le contraire. La puissance de la métropole ne peut se développer qu'à travers une alliance forte avec l'ensemble des territoires voisins, ce qui a été évoqué tout à l'heure en introduction par Gérard COLLOMB qui expliquait qu'un
- 1160 des enjeux était les mobilités de celles et ceux qui, tous les jours, rentrent dans cette métropole pour y travailler. Bien évidemment pour que cette métropole continue de se développer de manière harmonieuse, il faut que nous réglions ce problème de mobilité, et notamment à travers les modes doux et en particulier à travers le train.

- 1165 Le débat sur le nœud ferroviaire lyonnais est une opportunité magnifique pour la métropole de répondre à cet enjeu qui est un enjeu local, mais qui est aussi un enjeu national et international. Il n'y a donc pas cette opposition, bien au contraire. Le développement multipolaire de cette métropole a déjà commencé et ne se fait pas uniquement à la Part-Dieu, il se fait sur d'autres territoires. Il faut donc répondre à ces enjeux.

- 1170 Je retiens aussi que le débat m'a paru un peu littéraire de temps en temps sur Saint-Exupéry version Part-Dieu. En réalité, on a l'impression que tout le monde est d'accord, quelquefois il y a des postures, mais tout le monde est d'accord pour dire qu'il y a un hub fort à la Part-Dieu. Étienne BLANC vient de l'exprimer, mais, et je n'ai rien à ajouter à cela, il y a des limites à ce développement. Il faut qu'il y ait ce hub, qu'il reste fort et important, ceci n'empêche en aucune façon de développer des solutions autour de la gare de Saint-Exupéry sans oublier non plus la gare de Perrache. J'ai donc trouvé
- 1175 quelquefois un débat peu intéressant sur ce sujet au sens où je crois que tout le monde est d'accord là-dessus.

- 1180 La dernière chose sur les territoires : la Métropole a fait une contribution commune avec un certain nombre d'autres villes ou métropoles, notamment Grenoble, Annecy, Clermont, Bourg, Valence, Roanne, Saint-Étienne, c'est bien évidemment pour montrer que c'est ensemble que nous pourrions traiter ce sujet.

- 1185 Autre point important : nous avons beaucoup parlé, et c'est une priorité pour nous, de la temporalité de cette affaire. D'abord parce que les problèmes sont devant nous, il faut les régler et ne pas attendre 2040. Nous avons à produire des solutions ensemble, rapides avant 2040. C'est pour cela, d'ailleurs que sur ce qu'on appelle le RER à la Lyonnaise ou le RER métropolitain – tout dépend où on se situe –, l'important est que ce travail soit lancé. Je crois que je peux associer Étienne BLANC à la demande que nous avons faite et associer Christophe GEOURJON qui est là et qui a beaucoup porté

cette question au conseil de la Métropole et dire au préfet qu'il faut que nous nous réunissions assez rapidement à la suite de l'initiative de la ministre Élisabeth BORNE pour saisir cette opportunité et accélérer sur ce sujet de RER métropolitain.

- 1190 Le NFL, la désaturation, c'est extrêmement loin, et le retard accumulé par les infrastructures nous oblige à prendre des décisions fortes, de décisions urgentes. Le travail que nous avons devant nous est de lister ces actions-là. Étienne BLANC en a listé quelques-unes, je m'associe à ces actions parce qu'il doit y avoir un travail commun entre la métropole et la Région Auvergne-Rhône-Alpes notamment à travers le CPER, notamment à travers les définitions du prochain contrat de plan État/région. Il est important de travailler dès aujourd'hui sur ce contrat État/région et de prendre un peu d'avance là-dessus pour avoir des actions concrètes. J'ai engagé avec le Sytral la renégociation du contrat Rhônexpress. La perspective du RER doit nous conduire à aller plus vite. J'ai entendu ceux qui souhaitent, et ils ont raison, une liaison efficace entre Saint-Exupéry et la gare de la Part-Dieu. Intégrons, par exemple, le Rhônexpress au Sytral, poussons le T3 jusqu'à Saint-Exupéry. Voilà un certain nombre de propositions concrètes sur lesquelles nous pouvons avancer sans attendre 2040. Il existe 35 gares SNCF et cela a été dit, qu'il nous faut remettre avec la Région, avec les communes, avec le Sytral au cœur de cette dynamique territoriale. Il faut avancer avant 2040.

- 1200 Dans l'attente des nouvelles infrastructures, je crois qu'il faut nous mettre au travail rapidement sur un certain nombre de mesures, nous ne pourrions pas attendre 2040 en ne faisant strictement rien, sinon, c'est la Métropole qui explosera et au-delà de la Métropole, c'est l'ensemble de ses habitants et des habitants voisins.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

- 1210 Merci de votre contribution, monsieur KIMELFELD. Vous avez parlé du Sytral, ce qui fait une transition toute faite avec le fait que nous devons excuser M^{me} BOUZERDA au niveau du Sytral qui devait intervenir à vos côtés pour aborder ces questions de la coordination des autorités organisatrices de transport. Nous l'excusons, elle a dû annuler sa participation à la dernière minute et n'a pas pu être remplacée au pied levé. Je vais vous donner la parole, monsieur le préfet, pour avoir la parole de l'État, pour revenir sur les attentes que vous aviez vis-à-vis de ce débat, pour revenir aussi sur les apports que vous entendez ce soir. Cela a été dit tout à l'heure, il y avait la loi mobilité bien sûr qui vient d'être adoptée à l'Assemblée. Peut-être pouvez-vous nous en dire plus sur la manière dont vous articulez ce débat avec cette loi qui vient d'être adoptée ?

Emmanuel AUBRY, préfet, secrétaire général de la préfecture du Rhône

- 1220 Merci, bonjour à toutes et à tous. Naturellement, ce débat public permet l'association de toutes les parties prenantes pour viser un objectif précis : éclairer l'action publique. Éclairer l'action publique veut dire éclairer avant l'action. J'ai bien entendu, madame la présidente, ce souhait que le débat soit préalable, en quelque sorte, à l'action. Je retiendrai provisoirement 5 éléments ; je dis provisoirement, car naturellement, nous lirons avec beaucoup d'attention les conclusions définitives de la Commission du débat public. Pour autant, un certain nombre de choses ont été dites et ont été reprises ce soir.

- 1225 Premier sujet de satisfaction : cela permet une meilleure appropriation du sujet à travers l'élargissement géographique au-delà de la stricte Métropole lyonnaise, cela permet d'avoir des points de vue des métropoles de la région, des territoires, avec aussi un recentrage sur les services. Les projets d'infrastructures sont une chose, les services qui sont la finalité de ces projets d'aménagement ont été très clairement évoqués : les questions de fréquence, de ponctualité, les modalités de prise en charge des voyageurs, ce sont des éléments qui doivent être notés.

- 1230 Deuxième élément : la nécessité d'améliorer la situation à court terme. Vous êtes un certain nombre à avoir évoqué l'urgence, ce qui ne veut pas dire que les débats sur le nœud ferroviaire lyonnais à long terme ne seraient plus justifiés, mais qu'il faut continuer d'avancer. Il y a donc urgence. Au niveau de l'État, nous en tirons 3 conclusions :

- 1235
- D'abord la nécessité de maintenir l'effort d'investissement à travers l'application du contrat de plan État/région
 - Il faut également appuyer le SMTAML et son plan d'action pour l'intermodalité. Je pense que c'est quelque chose qui est revenu plusieurs fois ce soir et tout au long du débat ;

1240 - Monsieur le vice-président du Conseil régional l'a dit : poursuivre les études sur l'optimisation des circulations avec notamment sur les systèmes de communication permettre des réflexions sur le cadencement.

1245 Troisième point : la mise en évidence des attentes et des potentialités des différents pôles du réseau de transport de l'agglomération. Nous avons évoqué bien sûr Lyon Part-Dieu, mais il y a d'autres gares : Jean-Macé, Vénissieux, Saint-Paul, bien sûr Saint-Exupéry avec des approches où on ne fait jamais l'économie de Saint-Exupéry, mais des approches quelquefois différentes, mais qui expriment sans doute le besoin de préciser cette complémentarité. Il n'y a pas de réponse directe consensuelle évidente, mais en tout cas, nous avons bien que cela fera aussi parti des solutions.

1250 Quatrième point : le développement du fret ferroviaire avec, d'une certaine façon, le renvoi au pacte ferroviaire de 2018. Il faut sans doute aussi s'interroger sur l'articulation avec le fret fluvial puisque le 30 juin dernier, nous concluons la concertation sur la concession du Rhône où cette question avait été aussi évoquée.

1255 Cinquième point : la clarification de l'action de l'État avec des questionnements sur les grands projets, sur leur coût, sur la nécessité d'associer bien sûr, bien sûr les collectivités territoriales, bien sûr l'État. Un groupe de travail spécifique concernant le financement avait évoqué ces questions-là. Les conclusions du groupe de travail sont de dire que ce n'est pas irréaliste. Très bien, il faut sans doute maintenant entrer dans davantage de précisions, sans doute que ces prévisions sont plus faciles pour les premières étapes, nécessairement, moins précises à 10 ans, 15 ans. Le contrat de plan État/région d'aujourd'hui, celui de demain doivent fournir aussi le cadre pour cette étude des cofinancements avec, pourquoi pas, le fait de saisir toutes les opportunités, notamment sur l'Union européenne, avec les grands projets ferroviaires que nous avons tous en tête.

1260 **David PROTHAIS, Eclectic expérience**

Je vais vous inviter, monsieur le préfet, à bientôt conclure.

Emmanuel AUBRY, préfet, secrétaire général de la préfecture du Rhône

1265 Sur l'articulation avec la loi des mobilités, naturellement, cette loi a 2 volets : premier volet sur les nœuds ferroviaires en règle générale et nous sommes au cœur du débat, deuxième aspect, la mobilité du quotidien et nous avons vu que nous n'étions pas véritablement très éloignés non plus du débat de ce soir. D'une certaine façon, nous sommes en phase avec cette loi LOM. Le nœud ferroviaire lyonnais est un sujet d'aujourd'hui, de demain et d'après-demain. Je n'oublie pas l'urgence qu'il y a à avancer sur cette question. Merci.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

1270 Merci, monsieur le préfet. À la suite de ces interventions des partenaires, je vais maintenant inviter la maîtrise d'ouvrage à nous faire part de ses observations. Vous étiez sous les projecteurs tout au long de ce débat avec le projet NFL à présenter et à discuter. Messieurs ALLARY et CUVILLIER, je vais vous laisser la parole pour présenter et faire état de ce que vous avez entendu, de ce que vous tirez de ce débat. Vous avez besoin d'un petit peu de matériel, tenez.

1275 **Thomas ALLARY, directeur régional Auvergne-Rhône SNCF Réseau**

1280 Merci beaucoup. Nous allons essayer de ne pas abuser du temps un petit plus long que vous nous octroyez. Je vais rappeler en introduction que c'est forcément pour nous aussi un temps provisoire puisqu'aujourd'hui, c'est une réaction à chaud que nous allons proposer. Évidemment, la décision du maître d'ouvrage interviendra ultérieurement. Le conseil d'administration de SNCF Réseau se prononcera d'ici au mois de décembre sur les suites qu'il entend donner au projet, décision qui aura été mûrie, qui aura été éclairée par le bilan de la Commission du débat public. Je rappelle qu'en réponse à des choses que nous avons pu entendre ce soir, notre position, et en particulier au stade amont de ce type de projet, n'est évidemment jamais figée, et est au contraire amenée à évoluer régulièrement grâce à la confrontation des différents avis.

1285 Le débat en lui-même a montré dans un premier temps que le sujet était complexe. Il y avait beaucoup de portes d'entrée, d'angles de lecture différents à ce débat qui n'était pas toujours simple à vulgariser. De ce point de vue, les différents formats de débat proposé par la Commission ont plutôt été un appui pour nous, par exemple, les ateliers-débat ont permis de rentrer de façon un peu plus

1290 approfondie dans certains éléments. Je retiens en particulier celui sur le modèle de trafic, le modèle de prévision de fréquentation qui a été particulièrement suivi et a d'ailleurs plutôt confirmé la bonne méthodologie et le réalisme des prévisions de la maîtrise d'ouvrage étant évidemment entendu qu'il y a forcément un niveau d'incertitude sur des prévisions de long terme qui peuvent être amenées à évoluer avec le temps.

1295 Je veux rapidement en profiter pour remercier les différents acteurs, en particulier la Commission du débat public pour le *challenge* du maître d'ouvrage qu'elle a toujours pu apporter, tous les intervenants et en particulier peut-être les associations qui consacrent beaucoup de temps à ces débats et à venir apporter des éléments importants pour les échanges. La participation aussi active des entreprises ferroviaires qui ont pu apporter des éléments qui dépassaient le seul cadre de l'infrastructure et c'était évidemment important pour compléter le débat et évidemment tous nos partenaires sur des sujets relevant de leurs propres compétences.

1300 Sur le fond et les différents enseignements que nous pouvons retenir de ce débat, nous trouverons probablement beaucoup de points qui ont déjà été évoqués, ce qui est plutôt bon signe, ce qui veut dire que nous avons eu des écoutes relativement similaires. Le premier point est une forme de consensus sur la nécessité de désaturer le nœud ferroviaire lyonnais et sur une certaine urgence à agir : désaturer le nœud ferroviaire lyonnais pour le trafic de voyageurs, pour le trafic de fret et une certaine urgence à agir d'une part parce qu'aucune divergence n'a émergé sur le fait qu'il y a une augmentation des besoins de déplacements et sur une évidence qui a progressivement été consolidée : le fait que le ferroviaire apparaît bien aujourd'hui comme une réponse durable aux problématiques de mobilité et aux enjeux climatiques que nous connaissons aujourd'hui.

1305 Au-delà du consensus, il y a eu aussi des attentes fortes et une bonne compréhension des temporalités. J'en parle parce que vous avez tous redit ce soir que les attentes fortes se sont exprimées pour une immédiateté pour faire des choses tout de suite et pas forcément sur les infrastructures, et j'y reviendrai un peu d'ailleurs. Sur les infrastructures, nous avons entendu une bonne compréhension des différentes temporalités entre les travaux qui sont entamés à Part-Dieu qui serviront à redonner de l'air relativement rapidement au système et le projet dont nous parlions qui vise à augmenter le nombre de trains à augmenter la capacité, mais qui est sur un plus long terme.

1310 Pour autant, nous avons bien entendu cette attente de plus de capacité et d'éléments rapides, mais je le disais, pas forcément que sur les infrastructures, c'est aussi pour plus de fréquences, pour plus de gares, plus de parkings. Nous retenons de ce point que les acteurs semblent collectivement plutôt mûrs pour parler d'un système de transport, pour parler d'un ensemble de service et pas forcément uniquement d'un projet d'infrastructures qui était le point de départ de ce débat.

1315 À côté de cela, naturellement, nous retenons qu'un certain nombre de points n'ont pas encore rencontré de consensus. Le premier de ces points, il a déjà été évoqué, c'est la question des scénarios, surface ou souterrain, même si, et c'était un peu une surprise pour nous, elle n'a pas forcément été au centre des débats. Comme cela a déjà été dit ce soir, nous avons entendu un certain nombre d'expressions en particulier d'élus plutôt favorables au scénario souterrain et a contrario, nous avons plutôt entendu des expressions d'associations plutôt favorables au scénario de surface. Dans ce cas d'ailleurs, les personnes qui s'exprimaient pour un scénario de surface le considéraient comme indissociable d'aménagements complémentaires, urbains en l'occurrence par exemple sur les boulevards de Stalingrad et le boulevard des Tchécoslovaques, éléments qui n'avaient pas encore été travaillés à ce stade amont des études.

1325 Si on tire le fil, une prolongation de ce sujet qui est une crainte assez partagée de la part des métropoles régionales autres que Lyon et aussi de la part d'association est que le coût du scénario obérerait des investissements ferroviaires qui pourraient être tout à fait utiles à l'ensemble du système sur les métropoles concernées. Nous avons beaucoup de propositions qui ont été faites sur l'utilisation de différentiel de 1,5 milliard entre les 2 scénarios, que ce soit pour d'autres aménagements ferroviaires ou pour des aménagements urbains au cœur de Lyon, point que nous avons bien noté. Sur ces points de consensus pas encore rencontrés, la question du phasage a beaucoup été rappelée ce soir, le phasage de réalisation des différents grands projets qui existent dans le paysage lyonnais a été posée. Nous avons d'essayer d'éclairer un peu ce sujet par différents scénarios tests qui n'étaient en aucun cas des propositions, qui étaient des tests pour éclairer ce que

pouvaient vouloir dire différents scénarios de phasage. Nous retenons qu'à ce stade, aucun n'émerge plus qu'un autre, mais que ce sujet reste probablement à approfondir.

1345 Cinquième point le sujet de Saint-Exupéry qui a beaucoup été évoqué sous beaucoup d'angles différents. Nous retenons que le débat a fait ressortir une forte demande des services, que plusieurs scénarios de tests de montée en puissance de Saint-Exupéry avaient été soumis au débat. Il nous a semblé, à nous, SNCF Réseau, que les différentes réactions à ces tests, que les avis entendus, ne sont pas allés jusqu'à faire de Saint-Exupéry une alternative à la problématique de saturation du nœud ferroviaire lyonnais. Nous avons plus entendu qu'il fallait travailler sur une complémentarité, sur
1350 peut-être un développement pour d'autres types de services. Nous sommes probablement plus, de notre point de vue, sur des projets complémentaires ou des sujets parallèles que sur une réelle alternative au projet identifié dans le cœur de Lyon.

1355 Autre point qui a largement émergé et que nous prendrons évidemment en compte : la demande d'une vision d'ensemble régionale qui intègre les besoins propres à chacun des territoires autres que la Métropole lyonnaise. Plus on s'éloignait de l'aire métropolitaine lyonnaise, plus les besoins locaux étaient mis en avant chacun à son échelle, c'était bien normal. Mais nous entendions parler aussi du lien indissociable entre ces problématiques locales dans d'autres métropoles et la liaison avec Lyon. Nous comprenons aussi que l'ensemble du système se répond largement et que les réflexions ultérieures devront intégrer ce fait régional en termes de services.

1360 Quelques points d'accords, heureusement, ou de convergences ont émergé de notre point de vue. Le premier, parce qu'il est évidemment important pour nous, ce sont les niveaux de services proposés qui de fait ont été confirmés avec ce que nous pourrions appeler une quasi-unanimité et c'était
1365 rappelé tout à l'heure par la Commission du débat. Certains acteurs ont même estimé que peut-être elles pouvaient ne pas apparaître assez ambitieuses. En tout cas, c'est quelque chose qui fait aujourd'hui plutôt consensus.

Le fait d'aménager la section entre Saint-Fons et Grenay est également ressorti comme une priorité assez nette quel que soit l'angle de vue sous lequel la discussion pouvait être entamée. Là aussi, il nous semble que nous sommes sur un point de fondation. Surtout, et cela a beaucoup été redit ce
1370 soir, le point de convergence est plus de services tout de suite, ne pas attendre 2040. Le message a été extrêmement clair pendant toutes les réunions. Plus de services tout de suite par des aménagements d'infrastructures, autres, plus légers éventuellement que des aménagements lourds comme des voies ferrées nouvelles, par exemple l'utilisation de nouvelles technologies de signalisation, le standard ERTMS a été évoqué plusieurs fois ce soir. Cette solution a été soulignée
1375 par de nombreux acteurs comme une solution qui pourrait permettre des développements au moins partiels de certains services et plus rapidement.

D'autres conditions de réussite ont été soulignées pour aller vite et pour augmenter ces services tout au long du débat : disposer de matériels capacitaires de plus grands parkings (parkings voitures
1380 parkings vélos), plus grande amplitude horaire, nous rejoignons là plutôt les horaires des trains, de meilleures correspondances avec les transports collectifs urbains, des problématiques de tarification unique à développer ou à adapter le plus possible. Nous retenons vraiment de ces échanges une forte volonté de développer ces services, ces trains du quotidien à travers tous les leviers dont nous pouvons disposer et pas uniquement en ciblant les infrastructures. L'idée a encore été beaucoup
1385 rappelée par beaucoup d'acteurs ce soir : nous mettre autour d'une table, concrétiser finalement le plus rapidement possible ce concept de RER métropolitain qui a été énormément rappelé. Monsieur le préfet l'a dit tout à l'heure : c'est aussi une volonté de l'État reprise dans la LOM. Nous sentons bien que c'est vers ce chemin que nous devons aller.

Du coup, et j'ai failli dire en conclusion, mais ce n'est pas une conclusion, c'est plutôt l'ouverture de la suite, disons pour achever cette intervention, tout à l'heure, certains évoquaient un certain foisonnement, un nombre important de thématiques abordées pendant ce débat, beaucoup de volets
1390 qui ont émergé. Nous ne considérons pas que c'est un flou, mais nous le considérons comme une richesse, comme beaucoup d'éléments que nous pourrions utiliser. Il nous semble que finalement, nous ne sommes pas tant attendus à la fin de ce débat sur un projet d'infrastructures qui était l'objet avec lequel nous étions rentrés dans le débat public, mais plus sur une trajectoire, trajectoire d'aménagement, mais activant différents leviers, pour permettre d'améliorer les services, mais de

1395 façon étalée dans le temps, étalée du rapide au moyen terme et au long terme. C'est probablement un des grands enseignements de ce débat pour nous.

1400 Parlons services, parlons de ce que nous voulons faire en type de train, en desserte, alignons-nous sur ces sujets et seulement après, nous saurons construire les infrastructures qui permettront d'obtenir le bon résultat. Nous voulions vous confirmer que nous, SNCF Réseau, serons au rendez-vous de ces échanges évidemment avec tous les acteurs.

1405 Si vous le permettez, je vais juste utiliser 2 petites secondes encore et garder mes derniers mots pour l'équipe projet de SNCF Réseau qui a énormément travaillé depuis un an sur ce sujet, depuis la saisine de la Commission nationale de débat public. C'est un travail qui ne se voit pas forcément, ce sont beaucoup d'études, de déplacements, de réunions. Vous n'avez pas compté votre temps, vraiment, vous avez eu beaucoup d'engagements, et je voulais collectivement et publiquement vous remercier très sincèrement.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

1410 Merci de cette présentation. Je vous propose de nous accorder une dizaine de minutes un quart d'heure de réactions. Il est déjà tard, nous avons un peu glissé dans le planning, mais nous sommes encore là pour recueillir vos observations avant de faire réagir éventuellement M^{me} JOUANNO et M. RUYSSCHAERT pour un mot de conclusion sur les suites qui seront données à ce débat. Je vois une prise de parole de monsieur et de monsieur. Le micro arrive, vous vous présentez 3 minutes, vos observations, si possible, sur les enseignements du débat, sur ce que vient de présenter la maîtrise d'ouvrage, vos réactions.

1415 **Alain GUILLON, président de l'association Prendre deux temps d'avance**

Bonjour, félicitations, c'est un beau débat. Je voulais simplement revenir sur un point qui n'a pas été abordé quand on arrive au financement : il faut savoir si c'est l'impôt qui va payer cela ou si c'est l'usager. Cela induit des politiques différentes et peut-être une plus grande rapidité pour mettre en œuvre les mesures d'urgence.

1420 **David PROTHAIS, Eclectic expérience**

Merci de cette précision qui mérite effectivement d'être notée.

Jean-Charles COLAS, conseiller régional ancien président de la commission transport de Rhône-Alpes

1425 Je voulais juste réagir par rapport à ce qui avait été dit à la tribune sur 3 choses qui me semblent relever un petit peu du quiproquo. J'ai entendu les membres de la Commission particulière, quand ils ont en tiré les enseignements en début de réunion, nous dire pas tout à fait ce que vous avez dit, monsieur le préfet. Les Français, les citoyens consultés, ne souhaitent pas qu'on continue d'avancer parce que cela fait 20 ans qu'on continue d'avancer, donc ils souhaitent qu'enfin on avance et qu'on arrête de continuer d'avancer aussi lentement.

1430 Deuxième élément par rapport à ce qui vient d'être dit par le maître d'ouvrage et peut-être aussi tout à l'heure par des membres de la CPDP, je crois qu'il est un peu caricatural de dire que les élus souhaitent la version souterraine et les associations, la version aérienne. Il y a, je crois, beaucoup d'élus, notamment dans le cahier d'acteurs qui vient d'être produit par la région Auvergne-Rhône-Alpes et qui certes est arrivé tardivement dans le débat, qui s'expriment plutôt, si vous lisez bien ce cahier d'acteurs, pour la version aérienne que pour la version souterraine pour les fonctionnalités, pour les objectifs, pour le coût, bien sûr, qui obère d'autres projets et aussi pour les conséquences environnementales notamment sur la nappe phréatique. Et, comme vous l'avez dit, beaucoup d'élus des territoires autour de Lyon et pas seulement Lyon, pensent qu'effectivement, 1,5 milliard peut aussi les aider dans leur territoire pour d'autres projets, notamment de RER.

1440 J'adresse plus particulièrement la troisième chose au vice-président de la Région et au président actuel de la Métropole : la Métropole de Lyon est la seule de la petite quinzaine de métropoles créées il y a 3 ans à être restée une petite métropole autocentrée sur le territoire de la communauté urbaine. Les autres métropoles se sont élargies sur l'espace de leur aire métropolitaine. La première compétence dont elles discutent, je pense à Marseille-Aix-Provence, par exemple, mais aussi

1445 d'autres, c'est de la question de la mobilité et des transports.

1450 L'enjeu de demain n'est pas de continuer de soutenir le syndicat mixte des transports de l'aire
métropolitaine lyonnaise, ce n'est pas d'améliorer ou d'augmenter encore les débats entre la Région
et le Sytral ou la Métropole et d'augmenter cette coopération. L'enjeu demandé par les citoyens dans
ce débat, je crois, en tout cas, c'est ce que les membres de la commission du débat public ont dit, est
de créer une seule autorité organisatrice qui s'occupe de tous les transports sur l'aire urbaine de Lyon
de Roanne à Bourgoin-Jallieu, du sud de la Saône-et-Loire jusqu'à Vienne et de Bourg-en-Bresse
jusqu'à Saint-Étienne, d'associer non seulement la Région et la Métropole, mais tous les territoires,
toutes les collectivités qui forment ce territoire pour coopérer réellement et faire réellement du « RER
à la lyonnaise » ou à l'aire de la métropole lyonnaise. C'est tous ensemble que nous pourrons le faire.
1455 Pour l'instant, nous ne faisons que nous renvoyer la balle. Il est temps de passer à autre chose. Merci.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

1460 Merci de votre intervention. Juste une précision, un rappel : il ne me semble pas que la Commission
ait dit qu'il fallait unifier les autorités organisatrices de mobilité, mais que cela avait été évoqué dans le
débat. Vous savez bien qu'elle est neutre et qu'elle n'a pas à se prononcer ni à formuler des
recommandations de la sorte. D'autres réactions ? Je vois que la salle se clairsème. Monsieur au fond
ne s'est pas encore exprimé.

Stéphane BOUMENDEL, chargé de mission - Union maritime et fluviale de Marseille Fos

1465 Bonsoir, je travaille à l'Union maritime et fluviale de Marseille Fos qui est une fédération qui regroupe
450 entreprises maritimes portuaires à Marseille Fos. Je vais faire très court, c'est juste pour rappeler
que le port de Marseille Fos est le port naturel de la région lyonnaise. Nous nous sommes investis
dans le débat, nous avons produit un cahier d'acteurs avec la Métropole, avec la Chambre de
commerce, avec le grand port maritime pour dire que la croissance du port de Marseille Fos était liée
à ces enjeux puisque le report modal est stratégique pour nous, le fret ferroviaire et nous avons
également parlé du fluvial. La croissance du port ne peut plus passer par les routes. Nous avons
1470 participé à différents débats, c'était pour dire que ce sujet dépasse largement l'agglomération
lyonnaise et concerne l'ensemble du territoire.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

1475 Merci de cette précision, effectivement nous avons vu passer votre contribution. Je vais peut-être
passer la parole à Jean-Claude RUYSSCHERT, à moins qu'il n'y ait d'autres observations. Vous avez
déjà pris la parole, vous avez encore quelques marches à franchir. Je peux vous accorder 20
secondes, mais nous allons conclure après.

Rémi GAUTHIER, président A3CFAL

1480 Juste une question technique : ma conviction est qu'à chaque fois, dans ces débats, on nous vend
une solution miracle. L'ERTMS nous est vendu. Je vous rappelle les chiffres : c'est 1 million d'euros
par rame nécessaire sur la totalité. À côté de cela, les trains de fret depuis 10 ans, 20 ans freinent fer
sur fer, ce qui coûte une *peanutserie* et la SNCF et l'Europe n'arrivent pas à faire ce qu'ils appellent le
rétrofit du freinage. En clair, il y a quelques milliers d'euros pour faire qu'un wagon fasse beaucoup
moins de bruit, freine mieux et économie du rabotage de rail. On ne le fait pas. À côté de cela, on
1485 nous dit 1 million d'euros par rame, l'ERTMS est la solution à la circulation. Pourquoi l'Europe n'arrive-
t-elle à imposer le changement des patins de freins, cela freine fer sur fer depuis tout le temps ?

David PROTHAIS, Eclectic expérience

Vous m'aviez vendu 20 secondes !

Rémi GAUTHIER, président A3CFAL

C'est fini.

1490 **David PROTHAIS, Eclectic expérience**

Merci de votre contribution.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière de débat public

Juste quelques mots avant de laisser la parole à Chantal JOUANNO là-dessus. Pour nombre de
questions, je suis assez satisfait parce que nous les avons toutes abordées quasiment. Vous avez

1495 révoqué le fret et les éléments, je vous renvoie au verbatim de l'atelier-débat qui a porté sur le fret parce que toutes les questions que vous avez évoquées ont été abordées au cours de cette réunion. Vous pouvez ne pas être satisfait des réponses qui ont été apportées au cours de ces réunions, mais nous avons traité ces points. Je n'ai pas noté de points que nous aurions oubliés dans la restitution sachant que c'est une restitution synthétique. Nous l'avons dit, aujourd'hui, j'avais imposé à mes collègues une minute et 20 secondes maximum d'intervention. Vous comprendrez que nous avons énormément synthétisé cet élément.

1500 En conclusion, je voudrais moi aussi remercier les équipes de la SNCF Réseau que nous avons fortement mobilisées et obligé à réagir très vite sur bon nombre de choses, mais aussi les équipes des partenaires SNCF. Je pense à la Métropole, à la région, qui ont été fortement présentes tout au long de nos réunions et qui nous alimentent tout au long du parcours. Voilà quelques éléments que je voulais signaler sur ce point avant de laisser Chantal JOUANNO dire le mot de conclusion.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

Peut-être un petit mot au préalable de François.

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

1510 Nous avons eu pas mal de tweets en début de séance, surtout de vous qui étiez dans la salle. Malheureusement, le réseau Twitter a disjoncté au niveau mondial à 20h45 et est toujours en panne. Nous n'avons donc plus de tweet depuis trois quarts d'heure. Nous vous remercions pour votre participation.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

1515 Madame JOUANNO, un petit mot de conclusion.

Chantal JOUANNO, présidente de la Commission nationale

1520 Je vais être très brève. Je voudrais d'abord remercier toutes les personnes qui sont dans la salle, qu'elles soient élues, acteurs, maître d'ouvrage et citoyens qui se disent ordinaires parce que vous avez passé beaucoup de temps avec nous, dans le débat public, ce soir. Vous avez réussi à incarner, à faire vivre cette démocratie du quotidien. Certains se plaignent du recul de la citoyenneté, mais nous, nous la vivons au quotidien et cette démocratie du quotidien est extrêmement riche. Vous vous passionnez pour vos sujets, vous les travaillez et vous apportez énormément au débat public au sens le plus large du terme « débat public ». Je voulais vraiment vous remercier. De fait, pour l'ensemble des décideurs, c'est une obligation, c'est du respect pour la parole citoyenne que de répondre, c'est-à-dire d'apporter une réponse argumentée à tout ce qui a été dit, d'apporter des décisions claires sur tout cela, c'est ce qu'on nous demande, pas à nous parce que malheureusement, nous ne pouvons pas vous répondre, mais d'apporter une réponse claire et des engagements clairs, que ce soit « oui », que ce soit « non », mais au moins avoir une ligne directrice évidente pour tout le monde. C'est du respect pour la parole citoyenne.

1530 Je vous ai donné les suites du calendrier : le 11 septembre, la publication détaillée du compte rendu de la Commission particulière, ensuite le 11 décembre au plus tard, la réponse du maître d'ouvrage sachant que la difficulté à laquelle nous sommes régulièrement confrontés est que nous avons un maître d'ouvrage légal, qui est celui qui nous saisit, SNCF, qui est très diligent en général et qui apporte des réponses vraiment argumentées. Dans ce débat, il y a toutefois l'ensemble des décideurs qui sont les décideurs politiques pour beaucoup, il y a l'État. Maintenant, nous avons une nouvelle tradition qui est aussi de lister l'ensemble des questions qui s'adressent aux autres décideurs et de leur demander d'y répondre. Bien évidemment, le décideur réel est collectif, il est beaucoup plus large que SNCF.

1540 Le dernier point, et j'ai vraiment commis une erreur monumentale tout à l'heure, est de remercier l'ensemble de la Commission qui a fait un travail énorme. En général, les maîtres d'ouvrage nous détestent parce que nous posons beaucoup de questions. Ils ont fait un travail collectif énorme, en plus, ils sont extrêmement sympathiques, extrêmement collégiaux, eux et leurs équipes. Une partie est là-haut, ceux que vous voyez courir dans tous les sens en général, qui ont fait un travail énorme dans un temps très court. Le temps du débat public est un temps très court entre la préparation et la restitution, c'est donc un temps extrêmement dense. Je voulais les remercier, car c'est grâce à vous que cette démocratie aussi réussit à vivre. Merci.

David PROTHAIS, Eclectic expérience

1550

Merci à tous de votre investissement. Vous êtes encore nombreux dans la salle. La récompense pour ceux qui restent jusqu'au bout est qu'une collation vous attend à la sortie de la salle. N'hésitez pas à prendre un verre et à grignoter en sortant en récompense de ce temps citoyen consacré au débat public.