

## Débat public

### NCEUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

#### Du 11 avril au 11 juillet 2019

Compte-rendu intégral  
Réunion publique  
Jeudi 6 juin 2019, à Lyon

<b>SALLE/ADRESSE :</b>	Université Lyon 3 – Manufacture des tabacs, 1B avenue des Frères Lumières, 69008 Lyon
<b>PARTICIPANTS :</b>	36 personnes
<b>DÉBUT &gt; FIN :</b>	19 h 22 à 22 h 00 (durée du REC : 2 h 48)
<b>QUESTIONS-RÉPONSES :</b>	25 questions

#### En tribune

#### CNDP

<b>M.</b>	<b>Jean-Claude RUYSSCHAERT</b>	<b>Président de la commission particulière du débat public</b>
<b>M.</b>	<b>Jérôme LAURENT</b>	<b>Membre de la Commission particulière du débat public</b>
<b>M<sup>me</sup></b>	<b>Adeline HEITZ</b>	<b>Membre de la Commission particulière du débat public</b>

#### Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

<b>M.</b>	<b>Denis CUVILLIER</b>	<b>Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale</b>
<b>M.</b>	<b>Didier LLORENS</b>	<b>SNCF Réseau</b>

#### Intervenants :

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

**Pierre BERAT, Conseiller régional – Auvergne – Rhône-Alpes**

## COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

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

5 Pour ceux qui ne me connaissent pas, je suis Jean-Claude RUYSSCHAERT, le Président de la Commission particulière du débat public. Avant de compléter la parole, je voudrais juste préciser que si vous ne souhaitez pas être filmés, et réserver votre droit à l'image, vous vous signalez. Dans ce cas-là, vous vous mettez hors du champ des caméras. Sinon, pas de problème. Et pour ceux qui ne souhaiteraient pas être filmés, mais qui souhaiteraient poser des questions, vous les posez par écrit. Je laisse la parole à monsieur LE FAOU, pour un petit mot d'accueil.

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

10 Merci, Monsieur le Président. Bonsoir à tous. Je tiens à excuser Christian COULON, maire du VIII<sup>e</sup> arrondissement, qui devait être parmi nous ce soir pour faire le mot d'accueil républicain. Mais étant moi-même élu du VIII<sup>e</sup> arrondissement, j'en profite pour le suppléer dans cette mission d'accueil, ce soir.

15 On va assister à cette séance, dans le cadre de la Commission nationale du débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais. Il y a déjà un certain nombre de réunions qui ont été organisées sur le territoire. Le travail qui s'engage sur l'évolution de cette infrastructure, quelles que soient les solutions proposées, est bien évidemment essentiel pour le développement de la ville de Lyon, de la Métropole, et surtout pour permettre la décongestion du nœud ferroviaire. Il est essentiel que ce débat ait lieu, et qu'ensuite, bien évidemment, nos concitoyens puissent s'exprimer au regard de ces enjeux. C'est donc dans ce cadre-là que se tient cette réunion, comme d'autres se sont d'ores et déjà tenues sur la commune de Lyon, mais aussi sur d'autres communes qui sont concernées par ce sujet, à la fois à l'échelle de la Métropole, en dehors de la Métropole, et plus largement à l'échelle régionale. Ce sera l'occasion, pour vous tous, ce soir, de prendre connaissance de l'ensemble de ces enjeux et de pouvoir débattre sur ces sujets. Merci.

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

25 Quelques mots en préambule, avant de rentrer dans le vif du sujet, simplement pour rappeler que le débat public, c'est la mise en œuvre d'un droit constitutionnel ; réaffirmer que toute personne, dans les conditions fixées par la loi, a le droit d'accéder à toutes les informations relatives à l'environnement (toute information détenue par la puissance publique) et est en droit de participer à l'élaboration des décisions publiques. C'est un exercice démocratique avant toute prise de décision, ce qui signifie que les arguments qui sont développés au cours de ce débat sont transmis à la maîtrise d'ouvrage, qui décide ultérieurement de la manière dont elle en prendra compte. Ce débat vise donc à éclairer la décision publique.

30 C'est la Commission nationale du débat public qui organise ce débat ; c'est donc une autorité indépendante, qui décide effectivement de l'organisation soit d'un débat public, soit d'une concertation, soit de ne rien faire du tout, suivant la nature des projets – cela va de soi. Dès lors qu'elle a décidé, comme c'est le cas pour le nœud ferroviaire lyonnais, de par son importance, d'organiser un débat public, elle en confie l'animation et l'organisation à une Commission particulière qui, dans le cas de Lyon, est constituée de 9 personnes dont deux membres de la Commission sont présents ici (Adeline HEITZ et Jérôme LAURENT). Nous sommes 9 au total, sur l'ensemble des réunions, et l'ensemble du dispositif.

35 La Commission particulière définit les modalités d'organisation et les modalités d'information. Elle anime le débat public, et elle établit, en fin de parcours, un compte-rendu de cette concertation, de ce débat. Le bilan lui-même est établi par le Président de la Commission nationale du débat public. Ce bilan est établi dans les deux mois qui suivent la clôture du débat. Ce sera donc le 11 septembre, au plus tard. Ensuite, le maître d'ouvrage a trois mois pour décider de ce qu'il entend faire à la suite de ce débat : soit abandonner son projet purement et simplement, soit le poursuivre en prenant en compte un certain nombre d'éléments d'enseignement qui ressortent de ce débat public, et qui lui permettent d'amender ou de corriger son projet, soit de le maintenir en l'état, sans modification. Pour information, un tiers des projets pour lesquels la CNDP a initié un débat n'a pas eu de suite. Un tiers des projets s'est déroulé dans les conditions initiales, et un tiers des projets a été largement amendé,

en fonction du débat. Ce qui explique aussi que vos avis et vos interventions sont pris en compte par le maître d'ouvrage dans la majorité des cas. Monsieur Cuvillier, tout à l'heure, nous dira que même pour la SNCF, c'est souvent le cas de modifier ce projet.

55 Quelques principes sur ce débat. Un principe d'indépendance : notre Commission est complètement indépendante du maître d'ouvrage, comme des collectivités, comme des partenaires, sur l'ensemble. Elle est neutre : c'est-à-dire que nous ne prenons pas position sur le projet, ou sur les alternatives, ou sur les contre-propositions. Nous sommes là pour vous écouter et faire remonter l'ensemble des arguments en toute transparence. Nous nous assurons que toutes les informations nécessaires à l'élaboration de votre avis et de vos contributions sont fournies de manière transparente par le maître  
60 d'ouvrage, ou par d'autres partenaires. Nous n'écartons aucun avis, dès lors qu'il est conforme aux principes du débat public.

Un autre principe : l'égalité de traitement. Vous avez tous droit à la parole dans les mêmes conditions ; que vous soyez élus, usagers, citoyens, etc. Votre parole doit être entendue de la même façon, dès lors que cette contribution est argumentée, puisque ce qui nous intéresse dans le cadre du  
65 débat, c'est de recueillir les arguments en faveur, en défaveur, en complément, d'un projet donné. Voilà les grands principes de ce débat.

Autour de la table, vous avez un certain nombre de personnes. J'ai présenté les membres de la Commission particulière qui y sont. À la table du maître d'ouvrage : Denis CUVILLIER qui présentera son équipe. Je le laisserai présenter le reste de l'équipe, qui vient à l'appui. Monsieur LE FAOU  
70 représente la Métropole, et monsieur BERAT, le Conseil régional. Je les remercie de leur présence, pour répondre aux questions – puisqu'ils sont tous les deux « autorités organisatrices », en matière de transport. Ils seront donc à même d'être sollicités lors de ce débat.

L'organisation de la soirée : nous allons dans un premier temps avoir une présentation du projet du  
75 nœud ferroviaire, à long terme, par le maître d'ouvrage, avec ses variantes, et ses impacts. On vous donnera la parole à l'issue de cette première partie. Ensuite, nous demanderons à la SNCF d'aborder des études complémentaires qui ont été conduites à la demande de la ministre, et dont la synthèse vient d'être faite. Ces études viennent d'être mises sur le site du débat public, et sont donc disponibles pour chacun ; mais il y aura donc une présentation. Ces études portent sur différents sujets, notamment la mise en place d'un système d'oscillation, des éléments de phasage potentiels, des  
80 études sur la desserte de Saint-Étienne, des études sur le rôle de Saint-Exupéry, qui ne sont pas des études abouties, mais qui sont des éléments d'éclairage qui permettent d'aborder ce débat en toute connaissance de cause, et qui permettent à chacun de s'exprimer sur ces éléments. Après chaque séquence de présentation, vous aurez de nouveau la parole – cela va de soi – pour répondre à toutes ces questions.

85 Je vais tout de suite passer la parole au maître d'ouvrage, de façon à présenter ce projet, dans cette première partie, en ciblant essentiellement l'insertion dans Lyon, puisque c'est le point essentiel de ce soir.

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

90 Bonsoir à tous. Nous sommes deux représentants de la maîtrise d'ouvrage. Je suis Directeur de projet, chez SNCF Réseau à Lyon, et je m'occupe de ce débat public et également d'autres grands projets autour de la Métropole lyonnaise.

**Didier LLORENS, SNCF Réseau**

Moi, je suis concertant sur le projet des aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais, et je suis également responsable environnement ; spécialiste des sujets environnementaux.

95 **Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

Nous avons fait un film qui présente rapidement – on y reviendra plus en détail après –, les enjeux de ce débat et du projet qui l'accompagne. Est-ce que l'on peut commencer par le film ? Merci.

*Diffusion d'une vidéo sur le nœud ferroviaire lyonnais.*

**Didier LLORENS, SNCF Réseau**

100 La loi portant la réforme ferroviaire de 2015 a vraiment positionné SNCF Réseau, que nous sommes, au cœur du système ferroviaire, comme le pivot. Pour SNCF Réseau, aujourd'hui, l'ambition, c'est de faire circuler plus de trains sur un réseau modernisé. Il faut voir qu'au niveau national, on a triplé notre investissement depuis les années 2000. Dans les années 2000, on était à peine à un milliard d'euros par an d'investissements sur le réseau. Très vite, on sera à plus de 3 milliards d'euros. En Région Auvergne – Rhône-Alpes, cela se traduit par plus de 130 chantiers d'investissement d'importance, de maintenance, dont 43 grosses opérations de modernisation et de développement de ce réseau.

105 Cela représente quand même, rien que pour la Région Auvergne – Rhône-Alpes, plus de 750 millions d'euros d'investissement et de maintenance. Je vous propose, pour ce diaporama, deux points principaux. Tout d'abord, le contexte territorial et ferroviaire, et ensuite, nous développerons les aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais, et leurs impacts dans la traversée de Lyon.

110 Ce contexte ferroviaire et territorial, ce sont tout d'abord 12 lignes ferroviaires qui convergent vers le nœud ferroviaire lyonnais. Sur ces 12 lignes, ce sont plus de 1 200 trains qui circulent chaque jour. Plus de la moitié (51 %) sont des trains du quotidien : des TER. 18 % sont des TGV. 15 % sont des trains de fret. Et la différence (16 %), ce sont des circulations techniques ; des circulations nécessaires notamment pour la mise en place des trains à quai, entre les sites de remisage et les dépôts, et la mise en place commerciale des trains, le matin, qui arrivent sur les quais des gares.

115 Aujourd'hui, ce réseau arrive effectivement à congestion. Il y a un certain nombre de points durs, notamment au niveau de la gare de la Part-Dieu, dans toute la traversée nord-sud – ce que l'on appelle le Saint Clair – La Guillotière. Il y a des points durs également sur la traversée est-ouest, sur la ligne qui va vers Grenoble, entre Saint-Fons et Grenay. On a également quelques points de saturation au niveau de la Part-Dieu.

120 Ce qu'il faut comprendre aujourd'hui, c'est que dans le système actuel, aux heures de pointe, il n'est plus possible de faire circuler des trains supplémentaires. Il faut comprendre qu'un tiers des retards des trains de la région sont dus au nœud lyonnais. Un train sur cinq a plus de 5 minutes de retard. Rien qu'à Part-Dieu, 25 % des trains sont reçus sur une voie différente de celle qui était programmée la veille. Cela montre bien la désorganisation permanente du système ferroviaire.

125 Dès maintenant, on a engagé ce que l'on appelle avec l'État, la Région, et la Métropole, un « plan de mobilisation ». Ce plan de mobilisation, qu'est-ce que c'est ? C'est un montant de 500 millions d'euros d'investissement, sur 10 ans, sur la période 2015-2025, pour retrouver de la régularité. Ce plan, c'est moins de retards, plus de confort et de sécurité, pour un retour à un système fiable.

130 Les travaux les plus emblématiques, c'est ce que vous voyez actuellement en gare de la Part-Dieu, avec la création d'une douzième voie à quai (la voie L). Ce sont également des travaux de nouveaux accès aux quais, côté sud – ce que l'on appelle les accès Pompidou. On va créer, depuis la volerie au sud, de nouveaux accès directement sur chaque quai. Aujourd'hui, ces travaux ont un impact quotidien sur la circulation des trains. Mais ils permettront, à terme, d'améliorer le système.

135 Je le répète, ces travaux à Part-Dieu ne permettront pas de faire circuler des trains supplémentaires. D'ailleurs, cela me fait penser qu'il n'y a pas que des travaux à Part-Dieu ; on fait également des travaux dans tout le nœud ferroviaire lyonnais, qui s'étend par exemple jusqu'à Saint-André-le-Gaz, sur la ligne Lyon – Grenoble. Il y a également des travaux de suppression de passages à niveau ; tout cela pour améliorer la régularité.

#### **Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

140 Nous voici donc dans le débat public. Jusqu'à présent, ces travaux qui sont en cours ne font pas l'objet du débat public en cours. Le débat public pour lequel nous avons sollicité la Commission nationale du débat public, c'est pour la phase d'après. Que se passera-t-il demain, lorsque l'on va faire passer plus de trains dans ce nœud ferroviaire ?

145 Là, on rentre dans l'objet même du débat public. Dans le débat public, il y a deux sujets qui sont mis au débat, et pour lesquels nous souhaitons vos expressions et vos remarques. Le premier sujet, c'est ce que l'on appelle l'opportunité du projet ; c'est « pourquoi fait-on ce projet ? » Pour nous, concrètement, c'est l'offre de service que nous proposons pour demain.

155 Nous avons pris un objectif, qui est ce qu'il est. Certains diront qu'il est ambitieux. D'autres diront qu'il est sous-estimé. Mais il est quand même important. Ce que nous proposons pour demain, c'est deux fois plus de transport périurbain, deux fois plus de TER périurbains. C'est deux fois plus de TGV, et c'est deux fois plus de capacité pour le fret. Ce dernier point, notre président y tient essentiellement. Notre réseau n'est pas fait que pour les voyageurs ; il est fait aussi pour le développement du fret.

160 Deux fois plus de périurbains, c'est clairement pour répondre à la demande croissante de transport du quotidien. Deux fois plus de TGV, c'est pour conforter le hub lyonnais – essentiellement la gare de la Part-Dieu dans son rôle de hub central, à une échelle qui est à la fois régionale, nationale, et européenne. Et puis deux fois plus de fret, parce que le ferroviaire est un mode de transport respectueux de l'environnement.

165 Combien y aura-t-il de gens dans ces trains – ce que l'on appelle la fréquentation ? Nous avons des modèles de calcul très sophistiqués pour l'apprécier, en fonction de l'offre, en fonction de la croissance de la population, de la croissance des mobilités. Ils nous ont dit – cela paraît une lapalissade, mais en fait c'est un calcul très complexe – qu'il y aurait également deux fois plus de gens dans les trains, dans ce doublement de l'offre que nous proposons de mettre.

Un point, tout de suite : ce sont des propositions de SNCF Réseau. Cela n'engage pas les autorités organisatrices de transport, à ce stade. Mais ce sont ces expressions que nous allons recueillir. J'imagine que les autorités organisatrices écouteront aussi les expressions du public, pour mettre en place, le cas échéant, ce niveau de service pour demain.

170 Concrètement, au niveau du périurbain, que proposons-nous ? Nous proposons de partir de la situation actuelle, qui est celle-ci : voilà les gares périurbaines qui, aujourd'hui, sont desservies par au moins quatre trains par heure. On trouve Vienne, Givors, Saint-Étienne, La Verpillière, Bourgoin-Jallieu, Ambérieux, Saint-Germain, Villefranche. Nous, cette logique de quatre trains par heure, ça nous paraît un élément fort, parce que l'on se dit qu'à partir du moment où un client du train sait que  
175 tous les quarts d'heure il a un train pour se rendre à Lyon, il ira naturellement vers le train, parce qu'il ne se posera même plus la question de l'horaire. Quand il ira en gare, il saura que dans moins de quinze minutes, il aura un train qui l'emmènera à destination.

180 Donc, pour demain, ce que nous prévoyons au niveau du périurbain, c'est de mettre le quart d'heure dans toutes ces gares-là – toutes ces gares qui sont sur la carte ; je ne vais pas toutes les citer. Avec une remarque : aujourd'hui, en 2019, quand nous disons quatre trains par heure, ce n'est pas forcément le quart d'heure – ça l'est même rarement. Pour des raisons d'optimisation du trafic, et notamment de circulation des trains en réseau, mais également au niveau des gares, souvent, on fait partir des trains en batterie, de manière rapprochée. Le schéma de service que nous proposons pour demain, c'est bien une fréquence au quart d'heure, sur l'ensemble de ces gares.

185 **Didier LLORENS, SNCF Réseau**

Pour atteindre ce niveau de service que vous a présenté Denis, le réseau actuel ne suffit pas. On a besoin de faire sauter des points de saturation du réseau. Et cela passe notamment par l'ajout de voies supplémentaires, sur la section nord-sud (entre Saint-Clair et Guillotière), où l'on ajouterait deux  
190 voies supplémentaires, y compris en gare de la Part-Dieu. Là, nous avons deux options différentes : l'ajout de voies supplémentaires en surface, ou l'ajout de voies supplémentaires en souterrain. J'y reviendrai juste après.

L'autre point de saturation, je l'ai présenté tout à l'heure ; c'est sur l'axe est-ouest, entre Saint-Fons et Grenay. Là, pareil : on a des voies qui passent progressivement de quatre à trois, puis à deux. On propose donc de passer l'ensemble de la section à quatre voies. Également des aménagements en  
195 gare de Perrache, où l'on prévoit la création d'un quai supplémentaire. Sur les coûts, on en parlera à la fin, une fois que je vous aurai tout présenté en détail.

200 Je vous propose un zoom sur la section nord-sud. Pour compliquer un peu les choses, on vous a mis le nord à gauche. Effectivement, pour que cela puisse rentrer sur une diapositive, on a couché un petit peu la carte. En nord-sud, sur la variante « en surface », le projet se débranche au niveau de la ligne Lyon – Ambérieux, au niveau du péage de Saint-Clair. À partir de là, il se dirige pour franchir le Rhône, et passer immédiatement en arrière de la salle de spectacle du Transbordeur, pour revenir au niveau du boulevard de Stalingrad, à peu près en jumelage étroit avec les voies ferrées existantes. Donc, on se situe au niveau du parc de la Tête d'Or ; immédiatement à l'est des voies, vraiment au niveau du

205 boulevard de Stalingrad, où l'on passe en estacade, au-dessus du boulevard. Cela veut dire que là, on prend la place d'une partie du boulevard, qui serait rétabli en dessous.

Là, le projet reste en jumelage. Il passe ensuite entre la Clinique du Parc, et le Lycée du Parc, pour rejoindre après le plateau de voies existant au niveau de la gare des Brotteaux, à peu près au niveau de l'immeuble Egis, pour ceux qui connaissent bien le secteur.

210 En gare de la Part-Dieu : les voies supplémentaires M et N. Aujourd'hui, on est en train de construire la voie L. Donc, on ajoute deux voies supplémentaires, entre la future voie L et la façade des immeubles existants. Cela demande effectivement une réorganisation du pôle d'échanges multimodal, qui est en travaux, et notamment le déplacement du parking des loueurs, qui est en construction aujourd'hui.

215 Au sud de la Part-Dieu, jusqu'au niveau de l'immeuble des archives départementales, on reste à l'est. Après, l'élargissement passe de l'autre côté du plateau de voies ; donc, on élargit côté ouest. Les deux voies sont créées du côté du boulevard des Tchécoslovaques. Là, on a envisagé, aujourd'hui, deux variantes d'aménagement. Cela pourrait être un élargissement de la tranchée existante ; là, on est vraiment au pied de la salle dans laquelle nous sommes aujourd'hui. Effectivement, on pourrait élargir la tranchée. L'autre solution, ce serait de passer sous le boulevard des Tchécoslovaques, avec ce que l'on appelle une variante en tranchée ouverte. Le principe étant : on ouvre, on creuse, on installe les nouvelles voies ferrées, et on rétablit ensuite les voiries routières par-dessus. Tout au sud, le projet se raccorde ensuite en direction de la gare de Perrache, à l'est de la gare de Jean Macé.

225 Dans la variante en souterrain, le point de départ est à peu près le même. Les voies se débranchent de manière identique sur la ligne Lyon – Ambérieu. Par contre, là, elles s'enfoncent très vite et progressivement, pour pouvoir passer en tunnel sous le Rhône. Dans l'aménagement qu'on envisageait, on est sur un tunnel bitube ; c'est-à-dire qu'il y a un tube par voie ferrée. Ce tracé s'oriente directement en direction de la Part-Dieu. Donc, on n'est plus en jumelage strict à côté des voies ferrées existantes, et par rapport au boulevard de Stalingrad ; on tire tout droit, et l'on passe à 30 mètres de profondeur sous le tissu urbain, pour rejoindre, au niveau de la gare de la Part-Dieu, une gare qu'on est obligé de faire ; ce que l'on appelle « en tranchée couverte ». Donc, c'est une grosse boîte que l'on creuse, de 850 mètres de longueur, et à peu près 30 mètres de largeur sur 30 mètres de profondeur. Pour vous donner un aperçu, cela correspond à peu près à l'immeuble de la Cité internationale, que l'on crée en souterrain. C'est quand même une structure assez importante à ce niveau-là.

235 Sur la variante en souterrain, on a prévu un aménagement sur deux niveaux ; un sens par niveau. Et sur chaque niveau : deux voies, avec un quai central. C'est ce que l'on repère sur l'image, avec le tout petit zoom qui est indiqué. Donc, dans la variante en souterrain, au niveau de la gare de la Part-Dieu, on a quatre voies à quai. Ensuite, plus au sud, on continue en souterrain, et cette fois-ci, on ne se connecte pas côté Perrache, mais on se connecte sur la ligne Lyon – Valence – Saint-Étienne.

240 Globalement, sur ces variantes-là, on a une dizaine de kilomètres du nord au sud, soit en surface, soit en souterrain.

245 Sur les coûts du projet : je les ai évoqués rapidement tout à l'heure. Sur la variante en surface, on est à 1,4 milliard d'euros, à comparer aux 3 milliards d'euros, pour la variante en souterrain. Les aménagements, dans tous les cas, sont chiffrés à 820 millions d'euros : la mise à quatre voies sur la section de Saint-Fons – Grenay. Et l'on a 500 millions d'euros d'aménagement complémentaire. Vous allez me dire : à quoi cela correspond-il ? Cela correspond à la mise en place effective des services que vous a présentée Denis. Ces aménagements se situent essentiellement sur les terminus périurbains. Effectivement, dès que l'on augmente l'offre, il faut pouvoir garer des trains. Il faut pouvoir mettre en place cette offre, et cela nécessite un certain nombre d'aménagements ; ce sont ces aménagements complémentaires que l'on a chiffrés là. Quand on fait le bilan sur des scénarios complets, avec l'option surface on est quasiment à 2,8 milliards d'euros, et avec l'option en souterrain, on est à 4,3 milliards d'euros.

#### **Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

255 Les prochaines échéances. En supposant que ce projet continue – on y reviendra tout à l'heure –, que pourrait-il se passer ? Une question que l'on nous pose souvent : dans combien de temps ces équipements pourraient-ils être opérationnels ? On a mis ici un slide avec des périodes qui

correspondent à peu près au retour d'expérience de l'avancement des grands projets d'infrastructures ferroviaires nouvelles.

260 Aujourd'hui : débat public 2019. Nous parlons de l'opportunité, du niveau de service que nous proposons, des caractéristiques du projet – ce que vient de vous proposer Didier. Et nous attendons l'expression du public sur l'opportunité et les caractéristiques. Si ce projet continue, on ira vers une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Une enquête publique, c'est la deuxième étape, comme ce débat public, où il n'y aura non pas une Commission particulière du débat, mais une  
265 Commission d'enquête publique qui viendra de nouveau au contact du public. Cela ne veut pas dire que dans la phase intermédiaire (les études préalables à l'enquête publique, qui sont estimées à 8 ans), il n'y aura pas une concertation très étroite, surtout dans un site urbain comme celui-ci, avec toutes les instances partenariales de ce type de projet – en fait, tout ce que la Métropole et la Ville de Lyon utilisent comme système de concertation pour l'ensemble de leurs projets. Mais nous serons nous un partenaire supplémentaire, avec notre projet ferroviaire.

270 Donc, il y a des études préliminaires, des études de variantes, des études d'approfondissement de la variante retenue et l'enquête publique. Une enquête publique, c'est deux ans. Si décret d'utilité publique est pris, et si jamais l'on va vers la réalisation, il faut encore compter deux ans d'études détaillées, et 5 à 8 ans de réalisation. Mais pour un projet aussi complexe, en site urbain, c'est bien 8 ans qu'il faut retenir. Donc, cela veut dire qu'entre maintenant et une mise en service, si tout se passe  
275 bien, nous serons dans une vingtaine d'années (autour de 2040). C'est quelque chose qu'il faut avoir en tête.

En synthèse, la Région Auvergne – Rhône-Alpes est une région dynamique, qui a de forts besoins de mobilité. Tout le monde en convient, et toutes les statistiques le confirment. Toutes les prévisions de croissance sont régulièrement dépassées : un million d'habitants supplémentaires à l'horizon 2040,  
280 par exemple, pour retenir un chiffre emblématique. Un nœud ferroviaire congestionné. À court terme, des travaux engagés pour améliorer la fiabilité, mais pas pour faire plus de trains. Et le long terme, qui nous réunit aujourd'hui : des propositions soumises au débat, en niveau de service, en réponse ferroviaire. Vos contributions sont attendues, parce que comme le soulignait le Président RUYSSCHAERT, nous aurons – le maître d'ouvrage – à prendre une décision à la fin de cette année, et non pas dans 20 ans. À la fin de cette année, c'est la loi qui nous l'impose, six mois après la clôture  
285 du débat, nous devons dire ce que nous ferons à la suite de ce débat public, concernant ce projet.

Nous avons, SNCF Réseau, mené une quinzaine de débats publics, dont un ici : le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, par exemple. Nous ne sommes jamais sortis du débat avec le projet que nous avons apporté en entrée. Nous l'avons toujours enrichi des remarques du public, des  
290 remarques des partenaires et nous n'imaginons pas que sur ce débat-là, ça ne se passe pas de la même manière.

### **Didier LLORENS, SNCF Réseau**

Avant de vous laisser la parole, je me rends compte que j'ai oublié quelque chose de vachement important, en termes d'enjeu. Ce que je ne vous ai pas dit, c'est que les variantes aérienne et  
295 souterraine n'impliquaient pas les mêmes enjeux environnementaux. Sur la variante souterraine, le principal enjeu environnemental, c'est la préservation de la nappe souterraine, et la gestion des déblais. Sur la variante aérienne, c'est l'insertion urbaine qui va être primordiale, et la préservation de la qualité de vie des riverains. Parce que oui, effectivement, ce seront des chantiers qui engendreront des nuisances. L'enjeu principal, en phase travaux ou en phase d'exploitation, ce sera la préservation  
300 de la qualité de vie.

### **Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

Merci, messieurs, vous avez assuré vous-même la transition. Inutile de dire que les deux projets (surface ou souterrain), ce ne sont pas les mêmes choses. Avant de vous laisser la parole, je  
305 souhaiterais donner la parole aux partenaires du projet, puisque ce projet est susceptible d'affecter aussi des projets d'aménagement du côté de la Part-Dieu. Il y a un projet urbain de la Métropole ; donc, quelle cohérence de ce projet NFL long terme avec le projet urbain ? Monsieur LE FAOU, et éventuellement également monsieur Berat pour le Conseil Régional, si vous souhaitez intervenir avant que je laisse la parole au public, n'hésitez pas.

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

- 310 Une première réaction par rapport à cette présentation, et une affirmation de la position de la Métropole, mais aussi de la Ville de Lyon sur ce sujet, parce que cette position est commune, et elle est constante depuis un certain nombre d'années sur cette question. Premièrement, nous avons besoin de la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais. Vous l'avez montré tout à l'heure ; au regard
- 315 du fonctionnement du réseau tel qu'il existe aujourd'hui, on connaît un certain nombre de dysfonctionnements, et ceci est difficilement accepté par un certain nombre d'usagers du réseau ferroviaire, que ce soit le train du quotidien, pour les TER, et y compris sur des liaisons à plus grande distance. On a tous en mémoire, régulièrement, ces dysfonctionnements lorsque l'on utilise l'infrastructure ferroviaire.
- 320 Deuxièmement, vous l'avez rappelé tout à l'heure, l'agglomération, et plus largement la région Auvergne – Rhône-Alpes est un territoire dynamique, sur le plan économique et démographique. Les projections nous montrent que nous allons devoir accueillir un certain nombre d'habitants supplémentaires, et en nombre, sur notre région Auvergne – Rhône-Alpes : 1 million d'habitants supplémentaires, dont à peu près la moitié dans l'aire d'influence de l'aire métropolitaine lyonnaise. Pas directement tous sur la Métropole, mais une bonne part sur la Métropole, et sur toute la périphérie
- 325 de la Métropole lyonnaise.
- Nous avons aussi cette chance, aujourd'hui, sur notre territoire (ne serait-ce que sur le territoire de la Métropole de Lyon), de disposer de 35 gares. Nous avons certes cette chance de disposer de 35 gares, mais de ne pas avoir un niveau de desserte et de fréquence qui permettrait aujourd'hui d'améliorer la situation du réseau de transport. Donc, bien évidemment, on considère que la
- 330 désaturation de ce nœud ferroviaire lyonnais est essentielle, parce que cela permettra, comme vous l'avez expliqué, d'avoir une desserte au quart d'heure sur une grande partie des gares de la Métropole et un tout petit peu plus largement sur l'aire métropolitaine lyonnaise. C'est aussi un élément essentiel qui vient en accompagnement du développement du réseau de transports en commun urbain de la Métropole, porté par le Sytral, et avec des capacités d'investissement du Sytral qui seront
- 335 significatives dans les années qui viennent – cela a d'ores et déjà été rappelé lors de précédents débats –, avec une extension du réseau. Donc, l'idée, c'est bien évidemment, au travers du desserrement de ce nœud ferroviaire, de conforter la position de hub de la Part-Dieu, qui permet, depuis ce point d'entrée dans la Métropole, d'avoir à la fois une irrigation à l'échelle du territoire au travers du réseau de transports en commun urbain, et d'utiliser tout le réseau ferroviaire existant, tant
- 340 pour les trains du quotidien, au travers du TER, que pour des liaisons de plus longue distance, en direction de Paris, ou d'autres Métropoles en France, ou en Europe. Nous avons donc cette chance-là, et je pense qu'il faut l'utiliser et la valoriser au cœur d'un bassin d'emploi, uniquement sur le territoire de la commune de Lyon et de Villeurbanne, qui représente aujourd'hui plus de 400 000 emplois salariés, et qui sont bien évidemment fortement irrigués par le réseau de transport existant.
- 345 Donc, bien évidemment, nous sommes très favorables à ce que le nœud ferroviaire lyonnais soit désaturé. Ensuite, se pose la question du « comment » et du « où ». Sans plus attendre, et sans faire durer le suspense, je ne vous cache pas que la position de la Métropole, comme celle de la Ville, c'est bien évidemment une insertion en souterrain, avec la réalisation d'une gare souterraine à la Part-Dieu, pour minimiser la problématique d'insertion dans le site. Et je pense que pour la rigueur de l'exposé, il eut fallu présenter le film qui a été réalisé il y a 5 ans, qui montre l'impact de l'insertion dans ce site de la Part-Dieu, avec la réalisation des voies en encorbellement sur le boulevard de Stalingrad, et plus loin, lors de son débouché au niveau de la gare, ainsi que son raccordement sur le faisceau ferré, au sud de la gare de la Part-Dieu. Ce serait aussi assez explicatif en termes d'impact, en tout cas dans le paysage, et en termes d'insertion dans le site. Et y compris lorsque l'on analyse aujourd'hui l'équation
- 350 financière de tout ça, et notamment sur les grands équilibres qui sont présentés, et notamment sur les mesures d'accompagnement qui sont chiffrés dans le détail dans les différentes solutions, la lecture que nous faisons, en tout cas en termes d'insertion en aérien, c'est que les mesures d'accompagnement pour traiter un certain nombre d'aspects sur l'insertion urbaine sont notoirement sous-dimensionnées.
- 355
- 360 Je ne sais pas si parallèlement, de l'autre côté, la question du souterrain est correctement dimensionnée dans sa volumétrie financière, mais je pense que déjà, entre les deux, il y a un certain nombre de points qu'il faudrait préciser, pour être bien sûr que les montants indiqués sont les bons, et que l'on ne se retrouve pas, au final, avec une solution en insertion aérienne qui, peu ou prou, serait peu éloignée en coût d'une insertion souterraine, si on veut prendre en compte l'ensemble des coûts

365 afférents à la mise en œuvre de cette solution, parce qu'il y a bien évidemment un certain nombre de  
dégâts collatéraux qu'il faudra traiter. Je pense que cela, aujourd'hui, on n'en a pas tout le détail, mais  
que pour la clarté et la compréhension du sujet, il faudrait que tout ceci puisse être présenté un peu  
plus en détail. Donc, la position de la Métropole et de la Ville, c'est : « oui à la désaturation du nœud  
370 ferroviaire lyonnais ». C'est une priorité. Nous en avons besoin pour le développement de notre  
territoire. Et deuxièmement, c'est une insertion en souterrain.

**Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

Monsieur BÉRAT, vous souhaitez ajouter quelque chose au titre du Conseil régional ?

**Pierre BERAT, Conseiller régional – Auvergne – Rhône-Alpes**

375 Oui, je pense. Je souhaite ajouter quelque chose. La région est quand même une autorité  
organisatrice importante en matière de transports. Je voudrais d'abord saluer le sénateur François  
Noël BUFFET, qui est présent dans la salle, et mon collègue KOLHAAS de la Région – nous sommes  
deux élus régionaux, ce soir.

380 La Région, c'est effectivement une autorité importante en matière de transport ; elle est notamment en  
charge des TER – et vous savez que les TER, ce sont effectivement les déplacements du quotidien,  
donc les déplacements domicile-travail, ou pour tout autre motif. Ce sont 1 500 TER, tous les jours –  
je parle sous votre contrôle –, et 180 000 passagers dans la Région. Et puis, il y a une  
dimension aménagement du territoire, parce qu'avec les TER, on irrigue tous les territoires de cette  
région. C'est donc effectivement une autorité qui est très importante. En termes financiers, les  
385 transports pour la Région, c'est plus d'un tiers du budget ; c'est donc tout à fait conséquent.

385 Sur la question qui est posée dans ce débat public, il y a trois messages que je voulais faire passer ce  
soir. Le premier, comme l'a dit mon collègue LE FAOU, c'est que le statu quo n'est pas acceptable sur  
le nœud ferroviaire lyonnais, et que la saturation et la fragilité de la desserte, notamment à la Part-  
Dieu, sont un problème de politique publique, puisqu'à partir du moment où la desserte perd en  
fiabilité, les gens – tous ceux qui le pourraient – ne sont pas forcément enclins à prendre le train.  
390 Donc, il n'y a pas de report modal ; cela pose effectivement un sujet sur le développement durable, la  
qualité de l'air et tout ce que l'on peut faire en matière d'environnement. Il y a donc un enjeu important  
à ce niveau-là.

395 Il y a un enjeu économique et social, parce que pour tous les gens qui se déplacent tous les jours  
pour aller au travail en train, s'il y a des retards, s'il y a des trains annulés, ce sont des embêtements  
pour ces personnes-là. Cela dégrade la qualité de vie. C'est un problème pour les entreprises. Je  
crois qu'il y a quand même 120 000 passagers à la Part-Dieu, et 60 % de TER qui utilisent cette Gare.  
C'est vous dire l'ampleur des passagers qui sont concernés par cette dimension. Et puis, il y a un  
enjeu métropolitain, effectivement ; c'est qu'une Métropole, une Ville qui rayonne, il faut qu'elle soit  
accessible et que cela fonctionne bien. Donc, il y a aussi cet enjeu métropolitain.

400 On ne peut donc pas en rester au statu quo. Comme cela a été dit – c'est en dehors du débat –, il y a  
déjà des choses qui sont faites. La Région investit 133 millions d'euros dans ce qui a été évoqué pour  
la voie L et les aménagements, pour améliorer les choses, d'ores et déjà. Et puis, il y a aussi une  
autre dimension ; c'est l'investissement de la Région dans le matériel. C'est la phase I de  
l'investissement, à l'heure actuelle : c'est 315 millions d'euros. Pourquoi est-ce important dans ce  
405 débat ? Parce que quand vous investissez dans le matériel, vous pouvez augmenter la capacité des  
trains, et donc, ça résout un problème de « sillon », comme vous dites dans le ferroviaire. Pour être  
très concret, allez à la gare de la Part-Dieu un matin, et regardez l'arrivée du train qui vient de Mâcon  
et Villefranche, qui est actuellement encore avec des anciennement trains Corail. Regardez le temps  
que mettent tous les gens qui sont dedans pour descendre. Je suis sûr que c'est deux ou trois fois  
410 plus long qu'un train de nouvelle génération, où les gens descendent beaucoup plus vite. Cela veut  
donc dire que ce train, il reste à quai beaucoup plus longtemps que si c'était un équipement moderne.  
Donc, l'investissement dans le matériel, c'est aussi important.

415 On commence déjà, mais comme cela a été dit, les enjeux vont augmenter. On aura effectivement  
beaucoup plus d'habitants dans cette région à l'horizon 2050. Et il faut faire plus ; d'où le projet pour  
résoudre le nœud ferroviaire lyonnais à long terme.

420 Sur ce projet, la Région est associée aux études. Elle y est bien évidemment favorable. Cela m'amène au deuxième point, qui est le sujet d'aujourd'hui et des deux variantes, notamment pour la traversée de Lyon, ici, et dans nos arrondissements du VIe, du IIIe et du VIIIe. L'avis que je donne est l'avis d'un conseiller régional, mais qui est aussi un élu de la Ville – parce que les conseillers régionaux ne sont pas hors-sol ; ils viennent d'un territoire et c'est important aussi qu'on prenne en compte cette dimension. Dans les deux variantes qui sont proposées, la variante aérienne est certes moins coûteuse. Mais comme cela a été dit, elle pose quand même un très important problème d'intégration urbaine.

425 On voit bien que dans la réalisation des travaux, quand on va passer très près des immeubles, quand on est obligé de construire sur la route, directement, cette intégration urbaine pose problème. Au-delà de ça, il faut quand même bien comprendre, quand vous êtes dans un arrondissement central comme le IIIe, que la Part-Dieu, c'est déjà un équipement très important, qui prend de la place, qui crée des nuisances – et c'est normal, parce que c'est un équipement métropolitain d'agglomération. Mais cela veut dire que si l'on fait cette voie en surface, on va encore augmenter l'emprise de cet équipement.

430 Et il y a quand même 30 000 habitants qui vivent à la Part-Dieu. Dans une logique politique d'aménagement du territoire et de densification, on ne peut pas dire en même temps : « on va densifier la ville pour qu'il y ait plus de gens qui habitent en ville et qu'ils fassent moins de déplacements tous les jours », si on crée des nuisances dans la ville qui vont dégrader la qualité de vie des habitants.

435 Donc, la Part-Dieu, elle ne se construit pas dans un espace vide. Autour, il y a 30 000 habitants, et donc, il faut forcément les prendre en compte. C'est pour cela qu'il me semble que la variante enterrée est effectivement plus acceptable.

440 Donc là, on parle de perspectives à l'horizon 2040. C'est quand même assez loin. On a dit qu'on faisait d'ores et déjà des choses pour le court terme. Entre ce qui est fait maintenant et ce qui va être fait en 2040, à mon avis, il ne faut pas que l'on ne fasse rien du tout. Parce que l'on aura du mal à ce que cela passe. Parce que cette progression de la population, elle va arriver – cette progression des déplacements. Donc, il faut essayer de faire des choses d'ici là.

445 Là, il y a deux choses qui peuvent être faites. J'évoquais le matériel. Je pense aussi que sur la signalisation et la gestion des trafics, on peut peut-être investir et progresser pour faire en sorte qu'on puisse faire passer plus de trains sur les infrastructures existantes. Ça, ça me semble important ; il faut aller dans ce sens-là. Le deuxième point, c'est une conception d'aménagement du territoire qui me semble importante à dire, notamment sur la question du hub ferroviaire de la Part-Dieu. Ce hub, il est important, et c'est une vraie qualité de service pour les usagers. C'est vrai que c'est important que l'on puisse avoir des correspondances à la Part-Dieu. Il y a beaucoup de gens qui sont en correspondance.

450

455 Dans le cas des fonctions métropolitaines, c'est vrai que les entreprises sont incitées à venir s'implanter ici, parce qu'elles savent que si elles arrivent de Paris un jour, elles repartent le lendemain pour l'Italie, etc. Donc, le fait qu'il y ait ce nœud ferroviaire – ce hub ferroviaire –, il est très important, et bien sûr qu'il faut le conforter et le maintenir. Maintenant, le message que je veux faire passer dans les années qui nous séparent de 2040, c'est qu'il faut à mon avis se garder de l'« hyper hub », et du hub qui deviendrait un peu systématique, et qui deviendrait un peu un slogan pour un slogan. Qu'est-ce que je veux dire par là ? C'est que dans notre vision, on n'est pas forcément obligé de faire en sorte que tout le monde vienne à la Part-Dieu, de plus en plus loin sur le territoire. Des fois, on est un peu dans cette logique-là. C'est-à-dire qu'on va chercher de plus en plus de monde plus loin ; on concentre des activités à la Part-Dieu, donc il faut de plus en plus de transports pour les amener. C'est la spirale infernale.

460

465 Dans les fonctions métropolitaines, il y a peut-être des entreprises importantes, stratégiques, qu'il faut faire venir à la Part-Dieu. C'est important, parce que c'est un lieu repère majeur. Il y a peut-être des activités qui peuvent être placées ailleurs, à Lyon et dans les communes autour de Lyon. Donc, il n'y a pas de fatalité à ce que l'on concentre tout sur la Part-Dieu, parce que cela dégrade le cadre de vie, et cela crée – on le sait bien, en économie – des externalités, une fois que vous avez tout concentré. Et ces externalités, elles ont un coût. Donc, on ne fait pas que résoudre des problèmes.

Concrètement, qu'est-ce que cela veut dire ? Dans le développement des trafics que l'on va avoir, et notamment pour les trains quotidiens, cela veut dire qu'il faut bien se poser la question : quels sont les

470 bassins qui sont desservis au départ et à l'arrivée ? Je pense que nous, à la Région, nous avons cette  
préoccupation : dans les TER, l'on veille à la destination finale des gens. Pour être très concret, les  
gens qui utilisent tous les jours les TER, il n'y a pas non plus de fatalité à ce qu'ils passent tous par la  
Part-Dieu, pour après prendre un métro ou un transport en commun, et pour poursuivre vers une autre  
475 destination. Perrache est bien évidemment une infrastructure qui est très importante dans ce cadre-là.  
Mais j'évoque juste le cas de la halte Jean Macé, qui a été une bonne idée de ces dernières années.  
Quand on a ouvert la halte Jean Macé, on a offert la possibilité à des gens qui, par exemple, vont à  
Gerland, de descendre à Jean Macé, et de ne pas passer par Part-Dieu pour récupérer le métro B. Il  
faut donc avoir cette vision globale, articulée avec les transports en commun, notamment les lignes  
480 futures qui vont arriver avec la ligne E, et se dire qu'il n'y a pas de fatalité, encore une fois, à ce que  
tout le monde passe à Part-Dieu pour prendre un transport en commun, mais que l'on utilise bien tous  
les points d'entrée des transports en commun pour équilibrer au maximum la desserte ferroviaire de la  
Métropole de Lyon.

Je terminerai par le débat, qui est un peu court, sur l'équilibrage, quand on intègre la gare de Saint-  
Exupéry. Si vous avez suivi l'actualité, on est un peu en train de dévier politiquement sur ce débat,  
485 puisque l'on dit ; « pas du tout, très mauvaise idée ; il est hors de question que l'on enlève des trains à  
Part-Dieu, que l'on dégrade la qualité de service pour les Lyonnais en mettant des choses à Saint-  
Exupéry ». Ce n'est pas ça, le débat. Il ne s'agit pas de dire que l'on va prendre des TGV de façon  
massive que l'on va mettre à Saint-Exupéry. On obligera tout le monde à aller prendre le train à Saint-  
Exupéry. Il faut se placer dans une logique de territoire plus grande, et un horizon plus lointain. Et l'on  
490 comprend bien que la Métropole se développe beaucoup à l'est, et que pour les gens qui habitent  
l'est, ça peut être plus pratique d'aller prendre le train à Saint-Exupéry que de venir à la Part-Dieu.  
Quand on voit, aujourd'hui, les difficultés d'accès croissantes à la Part-Dieu, cette zone de chalandise  
de Saint-Exupéry, en termes de côtés pratiques pour aller prendre le train, elle est en train de grandir.  
Parce que pour beaucoup de communes de l'est, cela devient plus compliqué d'aller à la Part-Dieu,  
495 maintenant, que d'aller prendre le train à Saint-Exupéry.

Donc, la logique d'équilibrage avec Saint-Exupéry, c'est de prendre en compte cet investissement  
majeur, et de se dire que cet investissement peut servir aussi à intégrer une partie de la croissance du  
trafic dans les années à venir, notamment pour cette grande zone de chalandise de l'Est lyonnais, qui  
est une zone qui va connaître un formidable développement économique. À la Région, pour nous,  
500 c'est important. Dans le SRADDET (le schéma régional d'aménagement du territoire), c'est une idée  
que l'on défend. C'est-à-dire qu'on est une région qui reste équilibrée, qui a certes des Métropoles qui  
rayonnent, mais qui a une maille urbaine qui est forte ; et l'on veut absolument que cette maille  
urbaine existe toujours. Et quand l'on regarde à l'échelon de la Métropole lyonnaise, il faut bien se  
projeter dans l'avenir, et voir que cette Métropole va avoir d'autres centres d'activité qui montent en  
505 puissance et qu'il faut donc avoir une desserte qui soit à l'image de cela.

Vous prenez aussi Confluence ; on voit bien que Confluence est un pôle lyonnais qui est en très forte  
expansion. Il y a de plus en plus de gens qui y vont tous les jours. Il faut aussi penser à ce que sera  
Confluences demain, et au nombre de gens qui auront besoin d'une desserte pratique pour aller à  
Confluences.

510 Le dernier message, c'est que d'ici 2040, il faut que l'on travaille vraiment avec les opérateurs, et  
nous, en tant qu'autorité d'organisation du transport, pour voir que la desserte dans la Métropole de  
Lyon, et à Lyon, soit le plus proche des bassins de départ et d'arrivée des habitants. Encore une fois,  
tout ne passe pas forcément par la Part-Dieu.

**Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

515 Merci, monsieur BERAT. Je vous laisse la parole dans 30 secondes, monsieur ; juste le temps de dire  
deux choses. Premièrement : règles du jeu sur la forme. Je vous remercie, lorsque vous intervenez,  
de vous présenter et si possible de vous lever, parce que le nombre de caméras n'est pas extensible  
à l'infini. Vous intervenez donc en quelques minutes – 3 minutes, 3 minutes et demie, pas davantage  
– ou par écrit, si vous le souhaitez ; bien évidemment, vos questions seront reprises.

520 Monsieur, vous avez la parole. Donc, vous vous présentez, et vous vous levez. Et ensuite, je vous  
donne la parole.

**Pierre HEMON, Conseiller métropolitain – Métropole de Lyon**

525 Bonsoir. Je suis conseiller métropolitain, membre du même exécutif que monsieur LE FAOU. Je siège  
aussi au pôle métropolitain. C'est important, parce que l'on a eu le débat à la dernière réunion de la  
Commission déplacement du pôle métropolitain, et je voudrais vous dire que cela touche plus que la  
Métropole de Lyon, puisque cela touche le pôle métropolitain et que ça interroge les autres acteurs du  
pôle métropolitain. Et je crois que, quand dans une carte, on ne parle que de périurbain, et quand  
530 dans le périurbain, on met Saint-Étienne, vous vous doutez bien de la manière dont ça va être reçu à  
Saint-Étienne Métropole. Donc, je pense que dans la présentation, il faut sortir un peu de là. Ça,  
c'était juste une introduction.

Je voudrais dire quelque chose qui pour moi est beaucoup plus important, parce que c'est la  
deuxième fois, au moins, que j'entends monsieur LE FAOU dire : « voilà quelle est la position de la  
Métropole de Lyon ». Or la position de la Métropole de Lyon, elle n'est pas arrêtée. On n'a pas fait à la  
va-vite, comme à la Lyon, où plusieurs groupes ont refusé de voter, parce qu'il n'y a pas eu de débat.  
535 À la Métropole de Lyon, on organise le débat. On écoute ; les conseillers viennent. On ne va pas le  
voter le 24 juin, je ne le pense pas. Ce n'est pas à l'ordre du jour. Ce sera soit le 24 juin, soit le 1er  
juillet, puisqu'il y a un autre Conseil ; donc, avant la fin, dans les derniers jours du débat. Je trouve ça  
très bien.

540 Il n'y a pas eu de vote. Il n'y a pas encore eu de proposition pour nous dire : c'est tel ou tel choix qui  
doit être fait (enterrée, ou aérienne). Donc, je tiens à dire ici, officiellement, que ce n'est pas la  
position de la Métropole de Lyon. C'est la position, on le sait, de monsieur LE FAOU ; elle est tout à  
fait respectable. Par exemple, ce n'est pas la mienne. C'est la première chose.

545 La deuxième chose, sur les questions, monsieur LLORENS, je pense que c'est un effet que vous avez  
fait en disant « c'est vachement important, j'ai oublié de parler d'environnement ». Vous l'avez dit,  
vous êtes conseiller environnement, je crois, pour SNCF Réseau. Donc, vous avez bien fait, parce  
que ce n'est pas rien, si on fait une gare souterraine, la question de la nappe phréatique. Ce n'est pas  
rien. Cela demande de sacrées études. On manque de données, et ce n'est pas rien de savoir dans  
550 quel état sera la nappe dans 20 ans, avec les évolutions actuelles en termes de réchauffement, en  
termes de manque d'eau, et sur les effets. Vous savez très bien que la Métropole de Lyon, comme la  
Ville de Lyon, pour tout ce qui est travaux qui atteignent la nappe phréatique, on a décidé d'arrêter –  
vous savez, pour faire la climatisation dans les immeubles, et tout ça – parce qu'il y a de vrais soucis,  
de vrais problèmes. Donc, ça, c'est un souci très très important.

555 Après, sur la question d'une gare de surface, de remettre les lignes en surface, c'est évacué très  
rapidement, en disant : il y a des problèmes d'insertion urbaine ; on n'y arrivera jamais. C'est sans  
doute au contraire l'occasion de faire un très très beau projet urbain – ou de lancer des concours,  
comme vous voulez, de faire de l'insertion urbaine, de requalifier et d'avoir un autre projet pour le  
boulevard de Stalingrad. Si vous le connaissez, on mérite quand même beaucoup mieux que cet  
équivalent de neuf voies, et idem pour le boulevard des Tchécoslovaques. On peut faire quelque  
560 chose de vraiment excellent, de moderne, de réfléchi. On a le temps d'y réfléchir, de faire des  
concours d'architecte, et on veut enterrer ce débat un peu rapidement. Il y a bien évidemment la  
question des nuisances d'une gare pour les riverains. Mais ça aussi, on est capable, aujourd'hui, de  
travailler à ce qu'il n'y ait pas de nuisance sonore, etc.

565 Après, les distances avec les habitations, et tout ça : on sait qu'il y a beaucoup de bureaux. Et puis,  
ne serait qu'à Confluence, on sait que la voie ferrée passe très près des bâtiments de Confluence. Ça  
mérite vraiment un débat, et j'espère qu'il s'ouvrira.

#### **Bernard PICHON, Président du CIL Vilette Paul Bert**

570 Je préside le comité d'intérêt local Vilette Paul Bert. J'habite le quartier. Il n'y a pas que les élus qui  
ont de bonnes idées, et je voudrais interpeller les uns et les autres sur une alternative. Nous  
travaillons depuis 10 ans sur la saturation de la gare de Part-Dieu. Nous faisons des propositions  
concrètes. Nous sommes une association loi 1901, indépendante de tout aspect politique. C'est nous  
qui avons proposé, par exemple, la solution des accès sud sur l'avenue Pompidou. C'est une  
proposition du CIL qui date de 8 années.

575 Le constat, aussi, c'est que la gare de Part-Dieu est saturée. Cela a été dit. Bien sûr que nous ne  
pouvons pas rester dans le statut actuel. C'est inconcevable. Il est nécessaire de faire quelque chose.  
Mais nous pensons que les projets que nous avançons doivent être finançables, et non pas irréalistes,

utopiques. Moi j'entends parler de milliards d'euros. Et nous constatons qu'il a fallu 12 ans pour trouver 500 millions d'euros, environ, pour les travaux actuels de la gare de la Part-Dieu. Et aujourd'hui, il n'y a aucun problème pour trouver 2 ou 3 milliards d'euros, y compris à l'horizon 2040.

580 Nous sommes des gens de terrain. Nous avons l'expérience des projets. Nous aimerions que nous arrêtions de rêver. Et je vais venir à la proposition alternative, pour des projets concrets, et finançables, et non pas utopiques.

585 L'autre aspect des choses qui a été évoqué, et que nous partageons tout à fait, c'est qu'il faut arrêter de tout concentrer sur la Part-Dieu. Il y a 30 000 personnes qui y vivent. Il y a beaucoup de salariés qui y travaillent. Ce quartier doit rester vivable. Et nous avons la faiblesse de penser qu'il est strictement nécessaire d'orienter ce projet non pas vers une concentration de tous les transports en commun, notamment, y compris de tous les salariés, de toutes les activités, mais au contraire de trouver des solutions qui vont donner un peu d'oxygène au bien-être de chacun, et notamment aux habitants.

590 La première solution que nous proposons, c'est que nous avons rencontré les responsables de la SNCF. Ils nous ont tous expliqué qu'il était très pénalisant aujourd'hui d'envoyer des TGV de Part-Dieu à Perrache – TGV dans lesquels il reste moins d'une personne sur six à destination de Perrache. Pourquoi ? Parce que ces TGV, ces doubles rames, encomrent naturellement et prioritairement les voies d'accès, au détriment des TER qui arrivent par le sud. Donc, concrètement, nous pensons que les arrêts/départs des TGV doivent se faire à la Part-Dieu. Et vous allez comprendre ensuite les propositions complémentaires.

600 Et j'en reviens au coût du projet exorbitant de milliards d'euros que l'on nous présente. Tout à l'heure, monsieur BÉRAT a parlé de la gare Jean Macé. Nous avons parlé de la gare de Perrache, au sud. Nous avons la faiblesse de penser qu'à moyen terme, notre Métropole ne fera pas l'économie d'une gare à caractère régional au nord de Lyon. Et je m'explique : il y a des dizaines d'hectares qui sont disponibles sur le secteur de Rillieux Sathonay, et c'est une solution alternative pour accueillir des TER qui viennent au nord de Lyon, et d'éviter encore de tous les amener à la Part-Dieu, et donc de saturer le réseau existant. Trouvons des solutions qui permettent des alternatives, et de ne pas tout concentrer à la Part-Dieu.

Ensuite...

605 **Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

« Ensuite », et bientôt « enfin », si vous pouvez...

**Bernard PICHON, Président du CIL Vilette Paul Bert**

Oui, mais c'est quand même important que nous prenions le temps d'évoquer nos propositions.

**Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

610 Vous pouvez reprendre la parole après, aussi.

**Bernard PICHON, Président du CIL Vilette Paul Bert**

Oui, mais je vais faire en une seule fois, ce sera peut-être mieux.

615 Nous proposons, pour faire ce dont je viens de parler, une rupture modale des circulations. C'est-à-dire que nous pensons que cette solution d'une gare à caractère régional au nord permettrait d'avoir une navette ferroviaire avec une fréquence de l'ordre de 20 minutes entre cette nouvelle gare, la gare Part-Dieu, Jean Macé et Perrache, qui permettrait aux uns et aux autres d'aller d'un TER à un TGV, d'un TGV à un bus, un tramway, etc. Parce qu'à un moment donné, il faut bien trouver des solutions pour éviter que tout le monde vienne à la Part-Dieu.

620 Ensuite, nous pensons aussi qu'il est nécessaire de développer la gare de Saint-Exupéry. Rappelons-nous qu'elle a coûté un milliard de francs, à l'époque. Cette gare a de la disponibilité. Apparemment, ce n'est pas possible pour les TER.

**Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

On évoquera ce point dans une autre partie du débat, monsieur.

**Bernard PICHON, Président du CIL Vilette Paul Bert**

625 Tout à fait. Donc, nous pensons qu'il est possible de développer quelques dessertes supplémentaires TGV, depuis la Part-Dieu.

630 Une gare à caractère régional, nous l'avons fait chiffrer au CIL Vilette Paul Bert – on a dépensé deux ou trois sous –, et le coût est à peu près 5 fois moins cher qu'une gare souterraine. Cette gare souterraine, nous pensons qu'elle est utopique, parce qu'elle est complètement déconnectée des problèmes environnementaux. Nous connaissons les problèmes de la nappe phréatique autour, dans toutes les grandes Métropoles. Il faut arrêter de rêver. Bien sûr que tout est possible, mais il faut trouver les financements en conséquence.

635 Voici donc ces propositions alternatives que nous développons. Nous allons bien évidemment les mettre au bon endroit du débat public, et nous vous en remercions. Voilà, je crois ne rien avoir oublié d'essentiel pour ce qui me concerne.

**Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

640 Merci. Simplement, deux rappels : je signale qu'il y aura bientôt un atelier consacré au financement, parce que l'on sait que c'est quelque chose d'assez difficile à évaluer. Donc, je ne voudrais pas que l'on se trompe de moment du débat. Deuxième remarque : là, on parle vraiment des deux scénarios (souterrain/surface). Les autres questions, on les abordera dans la suite du débat. Donc, merci, monsieur, d'intervenir sur ce thème-là.

**Christophe GEOURJEON, conseiller métropolitain – Métropole de Lyon**

645 Je suis également conseiller métropolitain et conseiller municipal de Lyon. Je partage la nécessité de trouver des solutions pour désaturer le nœud ferroviaire lyonnais. Là-dessus, je pense qu'il y a un consensus, voire une unanimité. J'ai juste trois remarques.

650 D'abord, je voudrais remercier monsieur CUVILLIER d'avoir dit, pour la première fois – puisque j'ai déjà participé à trois réunions du débat public précédentes – qu'effectivement les projections de doublement des trafics, et notamment des TER, sont une projection SNCF Réseau qui n'engage en rien les autorités organisatrices. Jusqu'à maintenant, je croyais naïvement que puisque cela était présenté dans les réunions, la Région s'était déjà engagée à doubler sa participation, et donc, mettait non plus 500 millions d'euros par an, mais 1 milliard d'euros par an sur les TER. Je vous remercie donc de votre transparence. L'objectif de doublement des TER, je le partage à titre personnel, parce que si l'on veut améliorer les transports du quotidien, il n'y a pas d'autres solutions que de passer au RER. Mais pour le moment, il n'y a pas du tout de portage politique. Et je pense que la désaturation du NFL, elle devra être impulsée par les autorités organisatrices qui donnent un cahier des charges de leurs besoins et de leurs objectifs à 20 ou 30 ans, en termes de déplacement, et notamment de RER, pour les transports du quotidien, et après par SNCF Réseau, qui propose une solution technique à une ambition politique. Ça, c'était le premier point.

660 Le deuxième point. Je suis désolé, je reviendrai 30 secondes sur le financement, parce que c'est un vrai enjeu. J'ai vu, dans un retour presse de la conférence de presse du lancement du débat public – je ne sais pas si c'est vrai – que le PDG de SNCF Réseau indiquait que le milliard et demi supplémentaire, sur l'option enterrée, serait à financer par les collectivités locales. Donc, sans rentrer dans le détail du financement, je voudrais savoir si les pourcentages de financement et les financeurs seront les mêmes, au même pourcentage, selon que l'on est sur l'option enterrée, ou l'option aérienne ; ou si, dans l'option enterrée, on passe à 50 % pour la Métropole de Lyon et la Ville de Lyon. Sans rentrer dans le détail du financement, cette notion de pourcentage en fonction du scénario est quand même importante.

670 Le troisième point qui me perturbe également, c'est que vous avez indiqué un doublement du fret. Là aussi, on partage l'objectif de renforcer le fret ferroviaire. Par contre, ce qui m'inquiète, c'est que cela veut dire, puisque j'ai l'impression que le projet de CFAL n'avance pas, même s'il y a eu un débat public il y a quelques années – vous l'avez rappelé en introduction –, que l'on confirme qu'il y aura définitivement deux fois plus de trains fret qui passeront par Part-Dieu, par Perrache ou par Confluence. Ce qui me paraît quand même être une problématique long terme non satisfaisante. Je vous remercie.

675 **Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

Je précise que le dernier point évoqué, ce sera dans une autre partie du débat de ce soir. Monsieur CUVILLIER, vous souhaitez peut-être répondre juste avant ? Je n'oublie pas, monsieur, votre question ou votre demande.

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

680 Juste un mot sur le financement, qui fera certes l'objet d'un atelier particulier, comme l'a rappelé la CPDP. Dire quand même un petit mot de l'investissement de ces grands projets ferroviaires. Le financement n'est pas arrêté au moment du décret d'utilité publique. Cependant, avant de lancer les travaux, il y a une démarche spécifique qui se fait sur la mise en place de ces financements auprès de l'ensemble de ces partenaires potentiels. Il y a un partenaire qui est essentiel sur ce sujet-là, c'est l'Europe. Lundi, il y avait les deux commissaires européens des corridors de fret qui se croisent à Lyon (le nord-sud et l'est-ouest) qui étaient présents, et qui ont rappelé tout l'attachement de l'Europe à un certain nombre de sujets comme la résorption de la congestion des nœuds ferroviaires. Et deuxièmement, tous les projets qui participent au développement du fret.

685  
690 Les autres partenaires sont les partenaires plus habituels. On trouve l'État, à travers l'Agence de financement des infrastructures de transport ferroviaire (la fameuse AFITF), et puis, comme le rappelait monsieur BERAT, sur des projets de cette importance, on trouve le Conseil régional, la Métropole ; enfin, on trouve les grands partenaires institutionnels.

695 Après, la position de SNCF Réseau. Ça, mon Président tient beaucoup à ce qu'on la rappelle. On est obligé d'avouer que l'on ne met pratiquement rien sur ce type de projet, parce qu'il y a deux clauses dans le fonctionnement du système ferroviaire. La première, c'est que Réseau ne finance que la part d'amortissement qu'il est capable de faire sur ces projets ; ce qu'il tire comme recettes de la part de la vente de sillons (les péages). Et cette part, dans le meilleur des cas, c'est 20 %. Mais la loi a installé, pour sauver le système ferroviaire, une deuxième clause, qui s'appelle la règle d'or ; c'est-à-dire que pour les projets de développement – ça ne concerne pas l'entretien du réseau – la SNCF ne participe que si cela ne dégrade pas sa situation financière. L'inconvénient des projets de développement, c'est qu'il faut mettre beaucoup d'argent tout de suite, pour amortir sur 20, 30 ou 40 ans. Donc, en fait, cette deuxième clause interdit pratiquement SNCF Réseau de mettre une quote-part de financement.

700  
705 Vous parliez du doublement du fret. On anticipe un tout petit peu sur la suite du débat. Il n'y a de doublement du fret à travers les gares lyonnaises qui est prévu dans ces projets-là. Ce doublement du fret passera par des solutions à l'extérieur. On approfondira ce sujet dans la suite du débat.

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

Merci, monsieur CUVILLIER. Monsieur, vous avez la parole.

**Jean-Charles KOLHAAS, Conseiller régional– Auvergne – Rhône-Alpes**

710 Je vais faire un peu comme mes collègues, pour ne pas intervenir 25 fois : poser des questions qui seront peut-être l'objet de la suite du débat.

715 Première question. Je suis un peu dubitatif sur la volonté de l'État, de son établissement public, et de l'ensemble des partenaires, de résoudre la question du nœud ferroviaire lyonnais. En tant que Président de la Commission transport du Conseil régional Rhône-Alpes de l'époque, j'ai participé à la mission de Marie-Line Meaux. Le rapport a été rendu il y a bientôt 10 ans, et le débat public a lieu maintenant, pour un projet qui nécessite 20 ans, entre les études et les travaux. Est-ce que l'on veut vraiment résoudre la problématique, alors qu'on avait quand même beaucoup travaillé dans les années 2009-2010, avec Marie-Line Meaux ?

720 Deuxième question. La présentation qui nous a été faite – qui ne correspond d'ailleurs pas vraiment au rapport qu'avait remis Marie-Line Meaux, et au travail que nous avons fait tous ensemble – du doublement des TER, des TGV et des trains de fret me semble un peu naïve. Excusez-moi, mais les élus, et même vous, vous nous avez dit qu'il y aurait un million d'habitants en plus dans l'aire métropolitaine. Et nous savons tous qu'à partir de 2030 – malheureusement, on ne sera pas prêt, mais encore plus en 2040 –, il va falloir qu'au moins 50 % des déplacements « voiture individuelle » d'aujourd'hui se reportent sur le ferroviaire, pour ce qui est du périurbain et du régional. Du coup, ce n'est pas le doublement des TER qu'il faut prévoir ; c'est beaucoup plus, si l'on veut réellement répondre à ce besoin. Parallèlement, le doublement du fret ; j'ai presque envie de dire que le doublement de zéro, ce n'est pas grand-chose. On a quand même fortement réduit le fret depuis 30

730 ans, en France en général, et dans notre région en particulier. Et je crois que là aussi, les objectifs, y compris des engagements de l'État, qu'ils soient mondiaux, au travers de la COP 21, ou européens, sont peut-être le doublement, mais par rapport à ce qui existait avant 1990. Et là, c'est bien plus que le doublement des trains de fret qui circulent aujourd'hui dans notre aire métropolitaine et dans notre région. Donc, les besoins et les nécessités de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution me semblent bien plus importants que tel qu'ils sont décrits aujourd'hui. Je suis moins certain du fait qu'il y ait besoin de doubler les TGV, mais c'est un autre sujet.

735 Deuxièmement, il y a une étude – vous l'avez citée en introduction de la réunion – demandée par la ministre des Transports, et qui a été versée au débat, qui me semble un élément intéressant, et sur lequel j'aimerais que l'on progresse, tout au long de ce débat. C'est une maxime que je connais bien, puisqu'elle est très employée par les spécialistes du ferroviaire dans d'autres pays européens : « la technique avant le béton ». C'est une maxime qui réussit à des pays qui ont le meilleur système ferroviaire européen, et qui sont très près de chez nous. Effectivement, je crois que l'on a besoin de vraiment débattre du développement de l'ERTMS et de la capacité de faire passer sur une infrastructure existante plus de trains que ce que l'on fait aujourd'hui. On le sait, depuis longtemps, et ne serait-ce que la réduction des cantons sur le système actuel permettrait de faire passer facilement deux à quatre fois plus de trains sur les voies existantes. Pour conclure, je voudrais juste dire qu'à l'instar de mon collègue – et j'imagine que Pierre BÉRAT nous dira des choses tout à l'heure –, la Région n'a pas encore débattu de sa position sur le nœud ferroviaire lyonnais. J'imagine que puisque l'on n'a pas beaucoup d'assemblées plénières, c'est prévu à l'assemblée plénière de juin – puisqu'après, malheureusement, on sera hors délai – la prochaine étant en septembre. Je souhaite que l'on en débattenne, puisque nous avons eu une présentation par le président de la Commission particulaire, avant le début du débat, en Commission transport. Mais j'imagine que l'on va avoir une délibération du Conseil régional et que d'ici là, on aura le temps d'en débattre au sein de la Région.

**Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulaire**

755 Bien, merci. Il ne vous a pas échappé que l'on déborde sur les thèmes suivants du débat. Donc, je voudrais que les deux ou trois prochaines questions portent exclusivement sur l'alternative souterrain/aérien.

**Ludovic BOYRON, Directeur général de la SPL Lyon Part-Dieu**

760 Je suis le Directeur général de la SPL Lyon Part-Dieu, qui est, pour le compte de ses deux actionnaires (Métropole et Ville), l'aménageur du quartier de la Part-Dieu. Dans le cadre de l'insertion – puisque c'est effectivement le thème de cette soirée –, je voulais apporter quelques précisions techniques sur la compatibilité des deux scénarios présentés avec le projet tel qu'il est actuellement développé.

765 Rappeler que sur le plan des emprises foncières, le scénario souterrain et le scénario aérien sont compatibles avec le projet, et que les réserves foncières, qui appartiennent d'ailleurs toujours à la SNCF, ont été maintenues. Que dans le cadre du doublement de la surface de la gare, et donc du dimensionnement des espaces de la gare qui accueillent l'ensemble des services, et qui sont censés accueillir les flux de voyageurs exponentiels tels qu'on les connaît, ces dimensionnements étaient effectivement également calculés en fonction d'une éventuelle augmentation du plateau ferroviaire, quel que soit le scénario. Je voudrais rappeler que l'ensemble des correspondances et le lien avec également le Sytral sur les transports en commun ont été intégrés dans l'ensemble des études. Et donc, que techniquement, le projet tel qu'il est mené aujourd'hui au sein du quartier de la Part-Dieu est compatible avec les deux scénarios.

775 Je voudrais rappeler, d'ailleurs, que ce projet a fait l'objet de nombreuses enquêtes publiques ou phases de concertation, depuis 2012, et que systématiquement, le nœud ferroviaire lyonnais a été intégré aux scénarios étudiés et présentés dans le cadre de ces enquêtes publiques. Et je peux vous attester – je pense que monsieur Pichon ne me démentira pas – que de très nombreuses contributions ont été apportées dans le cadre de ces enquêtes publiques (plus d'une dizaine). De nombreuses contributions ont été apportées, justement, sur l'insuffisance de la seule voie L, qui est actuellement en travaux, à long terme, et nous sommes évidemment susceptibles de pouvoir verser au débat l'ensemble de ces contributions tel qu'elles ont été exprimées.

780 Troisième élément : je rappelle que le projet de la Part-Dieu est un projet urbain et économique, et qu'à ce titre-là, il est fondamentalement axé sur l'attractivité très forte du quartier. On a donc, à ce titre-là, de nombreuses contributions et interfaces avec les entreprises du secteur. Ces entreprises sont très majoritairement implantées à la Part-Dieu grâce à l'équipement gare, à plus de 90 % sur l'ensemble des études qualitatives et entretiens que l'on a pu mener avec elles. De très nombreuses

785 entreprises sont également dotées d'un certain nombre de sites qui rayonnent dans l'ensemble de la région Rhône-Alpes. À ce titre-là, il est très important pour elles qu'elles puissent continuer à bénéficier de toutes les correspondances, qu'elles soient entre trains, entre TGV, TER et également avec le tissu des transports en commun. Il est très important qu'elles puissent continuer à en bénéficier, parce que c'est principalement ce qu'elles nous décrivent comme facteur d'attractivité du quartier de la Part-Dieu, dont je rappelle qu'il est la locomotive économique et tertiaire de l'agglomération lyonnaise. Merci beaucoup.

790

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

Merci beaucoup, monsieur. Monsieur, vous avez la parole, sur l'alternative souterrain/surface.

**Bernard GIRARD, Président de DARLY**

795 Je suis Président de DARLY, qui est une coordination d'associations pro-transports en commun, et également de cyclistes, de piétons et d'associations environnementales.

Nous en discutons depuis bien avant le débat public, et nous sommes majoritairement – pour ne pas dire totalement – en faveur d'une solution en surface pour les voies ferrées. L'impact environnemental va être beaucoup moins fort que ne le disent les élus, à notre avis. Sur le boulevard de Stalingrad, il s'agit de construire un viaduc, une estacade, qui va longer les quatre voies existantes, plus les deux sauts-de-mouton. Ça va faire à peu près 10 mètres de largeur. Ça va enlever les platanes. J'ai compté, il n'y a pas très très longtemps : il y a moins de 100 platanes. Ça fait un petit bosquet de deux ou trois hectares. Je suggère que, par exemple, on les replante sur l'axe nord-sud, sur le quai Perrache. Ce ne sont vraiment pas les endroits qui manquent pour mettre des arbres.

800

805 Au sud de la gare de la Part-Dieu, l'élargissement de la tranchée de la Guillotière ; il va encore falloir gagner 9 ou 10 mètres, pour deux voies supplémentaires, reprendre les ponts. Ce ne sont pas des travaux considérables. De toute façon, le pont de l'Épargne, par exemple, est un pont très insatisfaisant actuellement. Ce serait une excellente chose de le reprendre de façon plus confortable pour les piétons et les cyclistes. Et le carrefour, côté boulevard des Tchécoslovaques, n'en sera que grandement amélioré.

810

Il y a, au total, deux immeubles à démolir si le projet passe en surface. Un immeuble qui est au coin de l'avenue Berthelot et des voies ferrées, en face du nouveau cimetière de la Guillotière – il est dans les procédures d'élargissement –, et un immeuble de bureaux, construit il y a peut-être quarante ans, entre la rue des Émeraudes et le Cours Vitton, derrière les Brotteaux (5 000 m<sup>2</sup>, à tout casser). Et je pense que son business plan, depuis longtemps, prévoit sa démolition à une certaine échéance.

815

On parle aussi de la Clinique du Parc. La Clinique du Parc s'est installée à côté des voies ferrées en toute connaissance de cause, il y a maintenant 8 ou 10 ans – je ne sais pas exactement. Si ça se trouve, cela ne les dérangera pas de se déplacer ailleurs dans 10, 15 ou 20 ans. Et de toute façon, ils savaient que les voies ferrées étaient là. De plus, une chose qui n'est pas assez précisée, c'est qu'il y aura encore énormément de trains en surface, même avec la version tunnel. La version tunnel ne prendra pas les TGV ; elle ne prendra pas non plus les trains de fret. J'espère qu'ils auront l'occasion de passer bien plus à l'est, à ce moment-là. Mais s'il y en a, ils seront sur les deux voies en surface, car le tunnel descend tellement profondément sous le Rhône que des trains de marchandises n'auront même pas la capacité suffisante pour remonter de ce trou sous le Rhône. Ensuite, on a des difficultés de creusement énormes. Chaque fois, ou presque, que l'on a creusé un tunnel profond à Lyon, on a eu des embêtements. Le métro D a mis, sur la section entre la Place Gabriel Péri et le Vieux-Lyon, deux fois et demie plus de temps que prévu à être construit. Il a généré aussi un dépassement de 60 % des prix, sur cette section. Le tunnel que devrait creuser la SNCF passerait sous des dizaines d'immeubles, au Tonkin, ainsi que sous le bâtiment dans lequel nous sommes, et sous un certain nombre d'autres bâtiments. Il y a donc des risques. Je rappelle que quand le métro B a été construit vers Oullins, il est passé sous trois immeubles, et a réussi à en déstabiliser un. Il a fallu évacuer,

820

825

830

pendant quelques jours, les occupants, parce qu'on ne savait pas ce qu'il en était. Là, on va passer sous des dizaines d'immeubles, avec la version souterraine.

835 Ensuite, les fonctionnalités. Ça ne sera pas très pratique si, pour une raison accidentelle ou une autre, un train doit passer du tube ouest ou du tube central, sur le tube est – si ce tube est souterrain. Inversement, je pense que si les trois tubes dont nous parle la SNCF sont au même niveau, en situation dégradée, on pourra toujours riper un petit peu.

840 Ensuite, l'impact sonore sur les gens. Monsieur LE FAOU a dit que l'on attendait environ 35 000 habitants supplémentaires. Et l'on va dépenser un milliard et demie d'euros, soit en moyenne à peu près 45 000 euros par personne dérangée pour qu'il n'y ait pas de bruit. Ça va leur faire de très jolis aménagements en matière de triple vitrage, d'isolation phonique, etc. Mais en version souterraine, il y aura toujours autant de trains en surface, si ce n'est plus. Et l'on aura dépensé tellement d'argent dans la version souterraine qu'on risque de ne pas en avoir assez pour prendre des mesures en surface : du style mur antibruit, couverture partielle au niveau de la tranchée, près du cimetière de la Guillotière, qui, de l'autre côté, comprend de nombreux immeubles construits très récemment, et qui sont déjà impactés par du bruit et qui seront un peu plus impactés en cas de version. Il serait intéressant de pouvoir garder un peu d'argent pour les couvrir, à certains endroits.

850 Les voies en surface ne vont pas plus impacter en gare. La gare, dès sa construction en 1981-1982, a été prévue pour 16 voies à quai. M et N ne seraient jamais que les treizième et quatorzième ; on aura encore de la place. Donc, il faut vraiment bien étudier la solution surface, faire un joli viaduc sur le boulevard de Stalingrad, prévoir des plantations sur plein d'endroits qui en ont besoin pour compenser la centaine d'arbres qu'on aura abattus et enterrer définitivement, dans nos esprits, la solution souterraine qui est un comportement d'autruche. Merci.

**Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

855 Merci. Le débat est fait pour échanger des arguments, donc, n'hésitez pas à faire des contributions. Une question encore, madame, sur le même sujet « surface/souterrain » ?

**Françoise CHEVALLIER, Conseillère municipale – Ville de Lyon**

860 Je suis conseillère municipale à Lyon, élue du IIIe, et habitante de la Part-Dieu, pas très loin de la gare. En fait, c'est une question très concrète que j'ai. Je suis étonnée que l'on n'ait pas été plus précis, ce soir, parce qu'effectivement, on était bien dans les questions d'insertion urbaine, si je parle de l'option en surface. Dans le document du débat public, on a un schéma que je trouve très grossier, sur l'estacade du boulevard de Stalingrad. On a l'impression que sur le boulevard de Stalingrad, on a 6 voies de voitures, aujourd'hui, alors qu'en fait, si on compte les files de stationnement, etc., et la voie qui permet d'accéder au stationnement le long des voies ferrées, on a 9 voies de voitures – je parle en termes de circulation et en termes de stationnement. On a 9 voies ; là, on a l'impression qu'on en a 6, et on donne l'impression que du coup, l'estacade va empiéter. Alors, c'est sûr qu'elle va empiéter, mais elle va empiéter énormément sur le boulevard de Stalingrad. Donc, j'aimerais bien avoir des précisions, en termes de mètres : quelle va être la largeur de l'estacade, et quelle est, aujourd'hui, la largeur complète du boulevard de Stalingrad ? Parce que je pense qu'on a une vision faussée de la réalité. Moi, je suis allée regarder comment c'était sur le boulevard : on a une vision, à mon avis, qui ne reflète pas la réalité. Je trouve que le schéma est trop grossier.

875 La deuxième remarque que je voulais faire ; cela n'a pas non plus été indiqué tout à l'heure. Ce que j'ai trouvé dans le dossier du débat public, et que je trouve intéressant, c'est que concernant le boulevard des Tchécoslovaques, l'insertion qui sera faite – là, si j'ai bien compris, elle serait en tranchée, et pas en surface – permettrait aussi une requalification du boulevard des Tchécoslovaques et enfin, la suppression des trémies que l'on a aujourd'hui. Et c'est vrai qu'aujourd'hui, ce sont des choses qui sont faites à Lyon. On a vu l'opération rue de Garibaldi, et ce sont vraiment des choses importantes de faire ça par rapport au fait d'avoir des sortes d'autoroutes qui traversent la ville. Et je suis aussi étonnée que l'on n'en ait pas parlé, parce que de toute façon, dans tous les scénarios, j'espère qu'en 2040, on n'aura plus ces autoroutes urbaines. On parle du déclassement de l'autoroute A6/A7, des aménagements, on parle de continuer Garibaldi, et j'espère que le boulevard des Tchécoslovaques, d'une manière ou d'une autre, qu'il y ait un projet ou non, ne sera plus tel qu'il est aujourd'hui. Donc, je suis un peu étonnée qu'on ait aussi omis cela.

**Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

885 Merci, madame. Donc, réponse à ces deux questions précises, et puis également réponse, à l'interrogation, tout à l'heure, sur le fret, le doublées du trafic TGV, etc. Si vous pouvez rapidement apporter des réponses.

**Didier LLORENS, SNCF Réseau**

890 Est-ce que l'on pourrait avoir la diapositive 99, s'il vous plaît, pour montrer justement ce qu'il y a dans le dossier du maître d'ouvrage dont vous parlez, concernant le boulevard de Stalingrad ? Je suis d'accord avec vous : ce que l'on présente est trop grossier. Aujourd'hui, on est au stade de la faisabilité ; on est au stade du débat public. Et c'est vrai que l'on a juste vérifié la faisabilité technique de notre projet, sans prétendre nullement avoir travaillé l'insertion de ce même projet dans la ville – parce que c'est de cela que l'on parle aujourd'hui.

895 Effectivement, dans notre schéma, on n'a pas représenté toutes les voies routières. C'est volontairement simplificateur sur cet aspect-là, et ça ne représente pas la réalité. Cela veut dire que derrière, si cette option devait être retenue, il faudrait qu'elle soit travaillée en concertation avec la Métropole, avec les riverains, pour qu'elle soit effectivement acceptable. Il faudra vraiment travailler ce projet-là, un petit peu comme ce que peut faire le SYTRAL aujourd'hui, pour travailler vraiment de façade à façade, si je puis dire, et non pas uniquement se concentrer, comme nous l'avons fait là, sur le projet ferroviaire, où l'on a regardé uniquement cette faisabilité technique – je le répète – au niveau du boulevard de Stalingrad.

900 On a fait un petit peu la même chose au niveau du boulevard des Tchécoslovaques – on peut passer la diapositive 101, ce qui illustrera vos propos de tout à l'heure. Sur les Tchécoslovaques, c'est un petit peu la même chose. C'est ce que je vous disais : on a regardé cette fois-ci deux options, parce que l'on a un petit peu plus de latitude. La première, c'est un élargissement de la tranchée actuelle ; c'est l'image que vous voyez en haut à droite. Purement et simplement, on a regardé comment on pouvait installer ces deux voies au fond de la tranchée actuelle, et puis une option où l'on a envisagé ces deux voies nouvelles sous le boulevard des Tchécoslovaques. Dans tous les cas – et on le précise –, ces solutions devront faire l'objet d'un travail en concertation avec les collectivités concernées, et avec les comités de quartier.

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

915 Votre question sur le développement du fret. Aujourd'hui, nous ne connaissons pas le marché de transport de marchandises à l'échéance de ce projet. Le monde économique peut peut-être avoir quelques appréciations sur ce sujet. Mais les études de marché sur le fret dans 20 ans, moi, je n'en connais pas, et je ne crois pas que ça existe. Donc nous, nous raisonnons en capacité que nous offrons pour du fret. On réserve donc des sillons pour le fret, dans la trame globale nord-sud qui traverse Lyon, en heures de pointe. En heures creuses, il y a moins de TER ; ça fonctionne bien. C'est surtout sur l'heure de pointe que l'on travaille. Les opérateurs de fret sont unanimes. Ils nous disent que ce n'est pas la peine de leur dire qu'on peut traverser Lyon la nuit. Parce que si chaque grande ville nous dit la même réponse, on n'arrivera jamais à faire circuler un train de fret nord-sud. Donc, ce que l'on veut, c'est de la capacité fret à toutes les heures, et donc, nous, nous nous intéressons à ce qui se passe aux heures de pointe.

925 Le projet ne prévoit pas de doubler le fret dans Lyon. Je crois que tout le monde a bien compris que comme vous le soulignez – et quelqu'un l'avait souligné avant –, le projet pour le fret s'appuie aussi sur la réalisation à cette échéance du contournement fret de l'agglomération lyonnaise. Désolé de le redire, mais tout à l'heure, on va voir des options intermédiaires. On attend la grande échéance ; on aura tous les projets. Que peut-il se faire avant, dans un premier temps ?

**Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

930 Bien, on va clore sur ce point. Vous pourrez bien entendu continuer à poser des questions. Je voudrais simplement une deuxième présentation, pour ne pas manquer un certain nombre de points que je voudrais voir abordés.

935 Le projet d'aménagement, effectivement, vous l'avez évoqué. Les doubléments de l'offre, on y reviendra. Lorsque le dossier a été déposé, à la demande de la ministre, vous avez été conduits à mener un certain nombre d'études complémentaires, pour donner les éclairages qui devaient être fournis en cours de débat. On a évoqué dans la salle, tout à l'heure, la signalisation modifiée, qui

940 permettrait de faire passer plus de train dans le même temps (l'ERTMS). Je pense que vous pourriez apporter quelques précisions là-dessus. Est-ce que cette simple modification de signalisation permet de résorber la saturation du nœud ferroviaire ? Puisque le débat, c'est aussi se pencher sur l'opportunité même du projet.

945 Dans le même temps, le projet du nœud ferroviaire dans les hypothèses où l'ensemble des grandes infrastructures était réalisé : le CFAL, les accès au Lyon – Turin, le Paris – Orléans – Lyon – Clermont-Ferrand qui sont, dans l'hypothèse de conception initiale du projet, réalisés en même temps. Si ce n'était pas le cas, que se passerait-il ? Est-ce que l'on résorbe le nœud simplement en faisant les deux voies supplémentaires, ou pas, etc. ?

950 Vous avez été également amenés à conduire un certain nombre d'études sur des phasages, sur ces grandes infrastructures. Ce n'est pas le « tout ou rien », mais si l'on est amené à faire une partie de ces grandes infrastructures, comment cela fonctionne-t-il ? Est-ce que l'on peut résorber, à long terme, la saturation du nœud ferroviaire ? Si vous pouvez apporter quelques éclairages sur ce point, notamment dans les éléments de phasages. On a évoqué, lors de réunions précédentes, dans des présentations, que le fait de réaliser Saint-Fons – Grenay, plus une partie du CFAL nord montrait qu'il n'y avait peut-être pas besoin de la partie centrale de la traversée de Lyon. Est-ce que c'est le cas ? Est-ce que, au contraire, il y a des incertitudes sur le point ? Est-ce que vous pouvez, là-dessus, apporter quelques éclairages au travers des études conduites ?

955 **Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

960 Je ne suis pas sûr que la présentation va répondre complètement à la manière dont vous abordez le sujet. En revanche, ce que l'on peut dire aujourd'hui, c'est qu'effectivement, la ministre nous a passé commande, dans cet ensemble de grands projets qui représentent des dizaines de milliards d'euros autour de Lyon, de dire quel serait le phasage le plus intelligent possible de ces grands projets. Comme nous ne savons pas répondre sur l'ensemble de ces grands projets, nous nous sommes concentrés sur une étude : quelle serait une première étape intelligente de réalisation d'une partie de ces projets – on parle bien d'une première étape – et quels seraient les niveaux de service qui lui seraient associés ? Et puis, la deuxième question que vous avez posée, et qui a été reprise aussi par la salle, c'est : en attendant 2040, on ne va peut-être pas rester sans rien faire, parce qu'on ne va pas bloquer l'offre au niveau actuel – certes améliorée grâce au plan de mobilisation. Qu'est-ce que l'on peut faire, sans dépenser des milliards en infrastructures nouvelles, pour mettre plus de trains dans le nœud lyonnais ?

**Didier LLORENS, SNCF Réseau**

970 Premier éclairage. Et j'insiste sur le mot « éclairage », parce que le niveau d'étude que l'on a fait pour alimenter ce débat public est bien moins détaillé que les études qui nous ont permis de faire le dossier du maître d'ouvrage que vous avez trouvé tout à l'heure sur les tables de présentation.

975 Premier éclairage : l'ERTMS. L'ERTMS, c'est un acronyme anglais pour dire « un nouveau système de signalisation », effectivement, qui pourrait permettre pendant la période transitoire entre la fin du plan de mobilisation que je vous ai présenté tout à l'heure (2025) et cet horizon de long terme (2040), objet du débat public (ces voies nouvelles, etc.), de répondre à un certain nombre de choses.

980 Pour bien comprendre, il faut comprendre comment fonctionne le système ferroviaire. Aujourd'hui, la gestion des trains est gérée grâce à ce que l'on appelle une signalisation latérale, en bord de voie, par des mâts de signalisation, donc des feux de signalisation. L'espacement entre deux feux de signalisation est déterminé en fonction des trains ayant les moins bonnes performances ; notamment les trains de fret, qui sont longs, lourds, et qui ont des capacités de freinage moins bonnes que des trains TER. Il faut donc bien comprendre qu'entre deux signaux, il ne peut y avoir, aujourd'hui, en ferroviaire, qu'un seul train. Étant donné que les signaux sont fixes, cela détermine les performances de la ligne. Demain, on supprime cette signalisation latérale et on met la signalisation à l'intérieur du train, en cabine. Ça permet de réduire l'espacement entre deux trains, car on arrive à adapter l'espacement à la capacité de freinage de chaque matériel. Pour le fret, effectivement, cela ne changera pas grand-chose. Par contre, pour les TER et les TGV, qui ont une meilleure capacité de freinage et d'accélération, cela permet un gain significatif. Cela permet de tirer le meilleur parti du réseau actuel, et évidemment du réseau futur.

- 990 Les études que l'on a menées dans le nœud ferroviaire lyonnais montrent un gain potentiel de capacité de 20 à 25 % – ce qui n'est pas négligeable. J'allais dire : « ce n'est pas une utopie ». Ce projet est d'ores et déjà mis en œuvre sur ce que l'on appelle la ligne à grande vitesse. C'est le projet LGV+, entre Paris et Lyon. Entre Paris et Lyon, ce projet a débuté dans les années 2015. Il va être mis en service dans 4 à 5 ans. Et l'on va pouvoir passer sur la ligne à grande vitesse, entre Paris et
- 995 Lyon, de 13 trains par heure et par sens, à terme, à 16 trains par heure et par sens – c'est ce fameux gain de 25 %. Dans le nœud ferroviaire lyonnais, c'est parfois un petit peu plus compliqué, parce qu'on n'est pas sur des circulations homogènes ; il y a tout type de trains qui circulent. C'est un petit peu l'hétérogénéité que je vous ai montrée tout à l'heure. Les gains pourront donc être plus faibles sur certaines sections, mais le gain pourra être significatif.
- 1000 Par contre, ce nouveau système de signalisation nécessite quand même l'équipement de l'ensemble du matériel roulant qu'il traverse. Si c'est une ligne à grande vitesse, c'est assez simple ; il n'y a qu'un parc de matériel roulant TGV à équiper. Dans le nœud lyonnais, cela suppose d'équiper l'ensemble des trains qui le traverse : les TER, mais également les trains de fret, les TGV, et tout ce qui concerne les circulations techniques.
- 1005 On avait fait une petite estimation. Aujourd'hui, pour ce qui est déjà mis en place entre Marseille et Vintimille, le coût d'équipement d'un matériel TER s'élève aux alentours du million d'euros par rames. On peut se dire qu'après, il y aura un effet d'échelle. À terme, si l'on équipe l'ensemble des trains, cela pourra baisser. Mais rien que pour les TER, aujourd'hui, sur un parc d'environ 300 rames, cela serait quand même de l'ordre de 150 à 300 millions d'euros.
- 1010 Le deuxième éclairage qui avait été demandé par la ministre concerne la première étape de réalisation des grands projets. Ce qu'il faut bien comprendre – et cela répondait à la question de monsieur, tout à l'heure, sur le doublement du fret – : quand nous avons étudié le projet du nœud ferroviaire lyonnais à long terme, il prenait en compte l'ensemble des autres grands projets qui étaient imaginés dans la région. Quels étaient-ils ? Évidemment, il y avait le Paris – Orléans – Clermont –
- 1015 Lyon, qui est un projet à dominante voyageurs de doublement de la ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon, et également de desserte du centre de la France (Clermont-Ferrand, entre autres). Il y avait le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise – Projet à dominante fret, avec une composante voyageurs, car il permet notamment de desservir la gare de Saint-Exupéry. Il y a également le projet des accès alpins Lyon – Turin (projet mixte fret et voyageurs).
- 1020 Ce projet permet d'atteindre l'ensemble des services que Denis vous a présenté tout à l'heure : les fameux « deux fois plus de TER périurbains, deux fois plus de TGV et deux fois plus de fret ». Quelqu'un l'a rappelé : effectivement, il s'est passé beaucoup de temps entre les premières études et ce débat public. Et le contexte a changé. Aujourd'hui, à l'Assemblée, on débat de ce que l'on appelle la Loi d'orientation sur les mobilités. Cette loi donne priorité aux transports du quotidien – jusque-là, on est toujours bon. Cette loi dit également que pour que le fret se développe, il faut traiter les nœuds
- 1025 ferroviaires. Donc, là encore, le projet est toujours dans les clous. Par contre, cette loi échelonne dans le temps la réalisation de l'ensemble de ces grands projets. Du coup, SNCF Réseau a regardé ce qui pouvait se passer si à l'horizon du nœud ferroviaire lyonnais long terme (2040), ces grands projets n'étaient pas là. Donc, on a regardé ça. Que pourrait apporter, comme bénéfique, en trains de circulation, en termes de fréquentation, uniquement la réalisation de Saint-Clair – Guillotière (les deux
- 1030 voies supplémentaires), et de Saint-Fons – Grenay.
- Après, on a regardé autre chose. Effectivement, on voit que sur l'axe nord-sud, pour amener de la capacité, on avait une autre option ; c'était de faire un segment du contournement ferroviaire de Lyon – la partie nord du CFAL, qui est déjà déclarée d'utilité publique. Mais ce n'est qu'une partie de ce contournement.
- 1035 Alors, vous allez me dire : « qu'est-ce que ça donne, et qu'est-ce que l'on obtient avec ça ? » On a gardé la priorité, qui était les trains du quotidien. Donc, dans notre grille que nous avons testée, nous avons conservé le doublement des TER périurbains. Pour le TGV, il n'y a plus les grands projets. Donc, effectivement, il y a une partie des circulations qui disparaissent. Les 25 % que j'ai mis là, ce sont les 25 % du projet LGV+, du déploiement du nouveau système de signalisation sur la ligne à
- 1040 grande vitesse. Donc ça, on est capable de les accueillir. Pour le fret, les ambitions sont nettement moindres, évidemment ; on n'a plus le contournement ferroviaire de Lyon. Mais on arrive quand même à doubler le fret dans la traversée de Lyon.

1045 Question coûts, le premier scénario est quasiment équivalent aux coûts de tout à l'heure, avec le scénario surface. La différence, c'est qu'il y a quelques aménagements complémentaires en plus et en moins, parce qu'il n'y a plus ces grands projets, et notamment pour permettre la possibilité de desserte régionale directe, hors grande vitesse, notamment depuis Grenoble ou Clermont-Ferrand, on a besoin de quelques aménagements sur les lignes existantes. Dans ce scénario-là, plus de CFAL ; le fret continue de passer par Part-Dieu.

1050 L'autre scénario que l'on a testé (Saint-Fons – Grenay à quatre voies, et une partie du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise [partie nord]) s'élevait à 2,6 milliards d'euros. Dans ce cas-là, on pourrait avoir une desserte possible de Saint-Exupéry par des TER, mais évidemment plus de desserte régionale directe, parce que l'on n'a plus d'aménagement au cœur du nœud ; donc, on n'augmente pas la capacité de la gare de la Part-Dieu. Là, on n'arrive donc plus à faire passer de trains supplémentaires directement à Part-Dieu. Par contre, dans ce scénario, le fret ne passe plus par Part-Dieu. Et les sillons de fret qui sont enlevés permettent entre autres de mettre les TER supplémentaires. Voilà, Monsieur le Président.

**Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

1060 Merci. Donc, mêmes modalités : est-ce que la Métropole et le Conseil régional veulent intervenir, ont des précisions, des questions à poser sur ces études complémentaires – avant bien sûr de donner la parole au public ?

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

1065 Sur ce sujet, et notamment la présentation de scénarios alternatifs par rapport au scénario initial qui a été présenté tout à l'heure, qui est celui de la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais : bien évidemment, il faut aussi qu'on puisse s'adapter aux évolutions technologiques et notamment en matière de signalisation. Je pense qu'il faudra regarder ce que cela peut représenter en termes de capacité supplémentaire. Mais on le voit ; cela ne va pas non plus révolutionner grandement les choses. On va pouvoir faire passer un certain nombre de trains supplémentaires, mais pas en tous cas ce que l'on ose espérer au travers de la désaturation d'un nœud ferroviaire avec les solutions qui avaient été présentées initialement.

1070 La question que cela pose – je pense que vous le verrez un peu plus tard lorsque l'on va évoquer la question via la desserte de Saint-Exupéry –, c'est : quid de la répartition des trains, et quels services l'on continue à garantir en termes de desserte sur la Part-Dieu, et notamment la fonction de hub ? Parce que si cela vise à trouver des solutions alternatives à la réalisation de travaux dans Lyon, mais en déshabillant la fonction de hub de la gare de la Part-Dieu, je ne pense pas que l'on soit gagnant à la sortie. Parce que si demain, cela nous conduit à devoir prendre tous les TGV que l'on appelle « intersecteurs » – c'est-à-dire les TGV qui ne desservent pas Paris, mais qui desservent depuis Lyon un certain nombre d'autres grandes villes en France (Lille, Strasbourg, Rennes, Nantes) ou l'étranger – à Saint-Exupéry, je ne suis pas sûr que pour les Lyonnais, et même pour les métropolitains, ce soit une solution. Peut-être pour une partie d'entre eux, sur la partie est de l'agglomération, mais pas pour la majeure partie d'entre eux qui, je le rappelle, habite Lyon, Villeurbanne et une partie de l'ouest de l'agglomération.

1085 Demain, je pense qu'il faut que l'on préserve les capacités de fonction de hub de la gare de la Part-Dieu. Il y a probablement une logique d'équilibre à trouver à l'échelle de notre agglomération, plus largement, parce que cela dépasse aussi la question proprement dite de la Métropole, et parce que cela dessert aussi le grand-est lyonnais – je pense notamment à la Communauté Porte de l'Isère, qui est plus en connexion avec la gare de Saint-Exupéry. Mais quand on regarde ce que cela représente aujourd'hui en termes de bassins d'emplois (je le rappelais tout à l'heure : 400 000 emplois salariés sur Lyon et Villeurbanne), la plateforme aéroportuaire de Saint-Exupéry, ce ne sont que 6 300 emplois salariés, et la CAPI, c'est un peu moins de 40 000 salariés.

1090 Comme le rappelait tout à l'heure Ludovic BOYRON, les entreprises qui font le choix de venir à Lyon, elles viennent à Lyon parce que justement il y a une fonction de hub. Elles n'iront pas demain à Saint-Exupéry, parce que cette fonction de hub n'existera pas. Elles vont et elles viennent à la Part-Dieu parce que justement elles ont cette garantie de pouvoir être sûres de partir et de revenir depuis la Part-Dieu, en train, ou en utilisant le réseau de transports en commun urbain, ou de pouvoir encore aller dans d'autres directions, et plus loin en France ou en Europe, en utilisant la Part-Dieu. Et je ne

pense pas que demain, nous aurons cette solution avec les solutions qui sont présentées ; c'est pour cela que l'on souhaite bien évidemment que la fonction de hub de la Part-Dieu, parce qu'elle est essentielle pour notre développement et notre attractivité.

**Pierre BERAT, Conseiller régional – Auvergne – Rhône-Alpes**

- 1100 Rapidement, sur ces différents points. Le premier, sur l'ERTMS. C'est quand même un progrès significatif. Cela améliore quand même de façon importante les capacités. Donc, je pense qu'il ne faut pas que l'on se prive de ce choix-là. Comme cela a été évoqué, cela représente en plus un investissement conséquent ; il faut forcément l'intégrer dans notre logique. Pour notre région, c'est un élément important. Je crois que l'on ne peut pas se priver de cette avancée-là dans les années qui vont nous séparer de 2040.
- 1105

Le deuxième point. Sur les scénarios qui ont été présentés, il y a quand même une chose intéressante avec le deuxième (l'étude complémentaire), c'est le fait que le fret ne passe plus à Part-Dieu. Pour la ville, c'est quand même un élément déterminant, qui compte beaucoup pour les habitants. Il faut donc forcément aussi le prendre en compte.

- 1110 Et puis, le troisième élément : cette histoire de hub. Je pense que la bonne solution, c'est de définir ce qu'est le niveau d'offre nécessaire pour que l'on ait un hub sur Lyon. Mais arrêtons d'être dans ce système du « toujours plus » pour un hub. Si vous testez les entreprises en leur disant : « on va vous déménager des lignes de la Part-Dieu pour les mettre ailleurs », je comprends qu'il n'y en ait que 10 % qui disent qu'elles sont d'accord. Mais – pardonnez-moi –, le questionnement est un peu malhonnête. Il ne faut quand même pas sortir des chiffres comme ça. Est-ce que l'on a dit aux entreprises exactement ce que l'on entendait par rééquilibrage des gares ? Je trouve qu'en sortant ce type de chiffres, on est un peu en train de biaiser le débat en disant que l'on va déshabiller Part-Dieu pour habiller Saint-Exupéry. Ce n'est pas du tout ce qui a été dit. C'est : équilibrer les trafics, concevoir le développement du besoin de déplacement au niveau de la Métropole dans son ensemble, et voir que la gare de Saint-Exupéry peut absorber une partie de cette augmentation de trafic. Sur les chiffres que vous donniez, je redis ce que je disais : quand vous êtes à l'est de Lyon, comparons les temps d'accès aux gares compte tenu de l'engorgement de la ville. Sur les chiffres des emplois, vous donnez les emplois de Saint-Exupéry, mais ce n'est vraiment que la zone. Les gens de Porte des Alpes, qui est un pôle économique majeur, où vont-ils prendre les trains ? Est-ce que c'est plus pratique d'aller à Saint-Exupéry que de venir à la Part-Dieu ? Je ne pense pas que l'on ait intérêt à ramener tous les gens de Porte des Alpes à la Part-Dieu. Plaine de l'Ain, c'est la même chose. Donc je trouve que les arguments qui sont donnés pour justifier d'un hub ferroviaire qui sera toujours plus important – et encore une fois, on emmène de plus en plus de monde, de plus en plus loin, à la Part-Dieu... Je pense qu'il faut voir les choses avec beaucoup plus de précision, et la proposition que je fais, c'est : qualifions ce qu'est une offre du niveau d'un hub européen, pour Lyon, et partons sur cette base-là.
- 1115
- 1120
- 1125
- 1130

**Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

Brève réponse de monsieur LE FAOU. Mais je voudrais que la réponse soit brève pour avoir des échanges avec la salle.

- 1135 **Michel LE FAOU, Vice-Président de la Métropole de Lyon**

Brève réponse sur ce point-là, et notamment sur la question de la qualification et de la desserte depuis la gare de la Part-Dieu. Dans un des scénarios qui ont été présentés, notamment lors de la première réunion qui s'est tenue à Lyon, lorsqu'il y a eu la présentation des résultats de l'étude sur le rééquilibrage à l'échelle de l'agglomération, et notamment sur Saint-Exupéry, la solution proposée, c'est quand même de transférer les TGV (les intersecteurs : ceux qui ne desservent pas Paris), qui prendraient leur point de départ et d'arrivée à Saint-Exupéry. Donc, quelque part, cela revient à déshabiller la fonction de hub de la gare de la Part-Dieu.

- 1140
- 1145 Parce que si aujourd'hui on a des entreprises qui viennent s'implanter, elles le font en connaissance de cause, parce qu'elles ont la capacité de pouvoir aller sur Paris, mais aussi de pouvoir aller sur d'autres agglomérations en France, voire plus loin en Europe.

**Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

On aborde la troisième partie, donc je voudrais que SNCF Réseau puisse la présenter, afin que tout le monde soit... je n'ai pas oublié votre question, monsieur, ni la vôtre.

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

1150 Les élus ont abordé la question du rôle de Saint-Exupéry, voire d'un rééquilibrage, mais effectivement, on n'a pas encore présenté le sujet. Donc, on comprendra mieux les interventions lorsqu'on aura vu la présentation des études faites.

Est-ce que l'on peut renvoyer le support de présentation ?

1155 Vous avez vu avec quelle prudence on apporte ça, on aborde le sujet. On ne dit pas « étude » ; on dit « éclairage complémentaire pour le débat : desserte de Saint-Exupéry », parce que le délai qui nous a été laissé pour faire ces études d'une importance énorme était trop faible pour que l'on puisse s'engager sur des résultats précis. En revanche, on est capable d'avoir quand même, aujourd'hui, un certain nombre d'éclairages.

1160 Un petit retour en arrière, sur l'évolution des gares lyonnaises sur les 10 dernières années qu'on a pu observer (2007-2017). Ce que vous voyez, c'est que toutes les gares lyonnaises sont en augmentation, voire en très forte augmentation, sauf Perrache. Pourquoi ? Parce qu'en 2017, Jean Macé n'existait pas. En 2017, Jean Macé existe. Je crois que c'est monsieur BERAT, ou monsieur LE FAOU qui avait souligné, aujourd'hui, que les clients étaient obligés d'aller jusqu'à Perrache pour ensuite prendre un transport urbain. Quand ils ont la possibilité de trouver une connexion efficace,

1165 comme le métro au niveau de Jean Macé, ils s'arrêtent à Jean Macé.

1170 On ne va pas passer toutes les gares lyonnaises, mais ce qui est important pour la suite, c'est Saint-Exupéry. Saint-Exupéry est la gare lyonnaise qui a eu la plus forte évolution sur les 10 dernières années ; elle est passée de 390 000 – elle était l'une des trois dernières – à la place de troisième gare de la grande Métropole lyonnaise. Le chiffre de 280 % d'augmentation est quand même un point à souligner. C'est l'offre Ouigo (l'offre low cost de la SNCF) qu'elle a installée sur Saint-Exupéry. Et dans cette croissance, il y a une bonne partie qui est liée à la mise en place de l'offre Ouigo. Vous voyez que Ouigo, cela représente environ 500 000 passagers par an. Donc, indépendamment de Ouigo, Saint-Exupéry est quand même passé de 400 000 à un million.

1175 Les éclairages que nous avons regardés à Saint-Exupéry, ils se sont appuyés sur les infrastructures existantes et les infrastructures futures. Le premier niveau – le plus simple –, avec les infrastructures existantes : on utilise les raccordements qui existent aujourd'hui pour les TGV qui, de Grenoble, vont sur Saint-Exupéry, puis Paris. Et on se dit : sur cette infrastructure-là, on pourrait y mettre du TER. Donc, le premier niveau d'offre de services, ce sont des TER, qui de Grenoble et de Chambéry, iraient sur Saint-Exupéry. Le deuxième niveau s'appuie sur la réalisation d'une partie du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise – la partie qui, depuis la ligne de Lyon – Grenoble, va sur la

1180 gare de Saint-Exupéry. La réalisation de cette partie-là permet d'ouvrir la desserte TER de Saint-Exupéry à toutes les villes de l'Ouest lyonnais. Comment ? En prolongeant les TER qui viennent de Clermont, Saint-Étienne, qui aujourd'hui sont en terminus sur Lyon Part-Dieu et Lyon Perrache, jusqu'à Saint-Exupéry, et en créant le terminus non plus à Part-Dieu et à Perrache, mais à Saint-

1185 Exupéry. Ce scénario ne déshabille pas Part-Dieu/ Perrache pour habiller Saint-Exupéry, puisque l'on ne fait que prolonger les TER.

1190 Et puis, au niveau de Saint-Étienne, dans les compléments d'études de long terme, on a étudié une augmentation de la desserte des Saint-Étienne sur Lyon, et l'on se dit que dans cette augmentation de Saint-Étienne vers Lyon, il pourrait y avoir des TER qui n'iraient pas sur Part-Dieu, mais qui par ce que l'on appelle dans notre jargon le raccordement de Saint-Fons, partiraient dans la direction de Grenoble, sur la ligne de Grenoble, puis rejoindraient Saint-Exupéry – ce qui ouvre également une possibilité d'arrêt intermédiaire dans une des gares de l'Est lyonnais. On a pris Vénissieux, parce que c'est la plus importante, et qu'elle a une interconnexion avec le réseau SYTRAL.

1195 Le troisième niveau, en s'appuyant toujours sur la réalisation du contournement ferroviaire de Lyon (l'agglomération lyonnaise), mais en le prolongeant jusqu'à la ligne d'Ambérieux : cela ouvre des possibilités de desserte directe depuis Ambérieux, Annemasse, et au-delà, depuis Genève, jusqu'à Saint-Exupéry.

1200 Voilà donc trois niveaux croissants de desserte de Saint-Exupéry, s'appuyant sur des scénarios de réalisation progressifs d'infrastructures. Ce sont des possibilités. On a vérifié que cela fonctionnait. On est quand même allé un petit peu plus loin ; on a regardé combien tout cela pouvait coûter, et quels seraient les impacts en termes de fréquentation.

1205 Là, je vais faire une première remarque : les chiffres de fréquentation que nous allons vous montrer, ce ne sont absolument pas des chiffres liés à une quelconque étude commerciale. Ce sont des chiffres tirés d'un modèle mathématique qu'on utilise pour les fréquentations, qui sont basés sur les temps de transport pour le voyageur. Quand le temps de transport est réduit par rapport à un mode routier – un mode alternatif au ferroviaire –, le passager va se transférer sur le rail ; donc, pour nous, la fréquentation est en hausse. À l'inverse, si le transport... etc.

1210 On va laisser le premier niveau de desserte ; non pas qu'il n'est pas important, mais il est vraiment marginal pour le raisonnement. Grenoble et Chambéry : pourquoi pas ? C'est faisable rapidement. Les chiffres disent qu'au niveau fréquentation, il n'y a pratiquement pas d'incidence, parce que les TER qui n'iraient plus sur Part-Dieu (ceux de Chambéry), iraient sur Saint-Exupéry. Il y a un peu moins de passagers sur Part-Dieu, mais un peu plus sur Saint-Exupéry ; bref, on est équivalent.

1215 On va passer au deuxième scénario : des dessertes TER depuis Grenoble, Chambéry et toutes les villes principales de l'ouest de la région. Ce scénario s'appuie donc, en infrastructures, sur la réalisation d'une partie du CFAL nord et de Saint-Fons – Grenay à quatre voies. Le trafic TER serait en hausse légère, essentiellement parce que dans ce scénario, les TER qui sont prolongés sur Saint-Exupéry offrent une possibilité de liaison depuis Part-Dieu et Perrache, sur Saint-Exupéry ; une liaison qui n'existe pas aujourd'hui en tant que telle, en niveau TER, ou alors uniquement entre Part-Dieu et Saint-Exupéry, par la liaison Rhônexpress. C'est clairement cette liaison-là qui tire la fréquentation à la hausse.

1220 **Didier LLORENS, SNCF Réseau**

1225 Juste une précision, Denis, si tu me le permets, par rapport à une question de tout à l'heure. Dans ce scénario, on ne déshabille ni Part-Dieu ni Perrache au profit de Saint-Exupéry. Les trains, on les prolonge. Donc, une fois qu'ils sont arrivés à Perrache, ou à Part-Dieu, on les prolonge jusqu'à Saint-Exupéry.

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

Merci, Didier. Sur les TGV : pas d'incidence. On ne touche pas à la trame TGV. Elle reste ce qu'elle est : soit Saint-Exupéry, soit Part-Dieu ou Perrache. Le TGV est stable.

1230 On a testé un troisième scénario. Celui-là, c'est un scénario que l'on a qualifié « de rupture ». C'est-à-dire que là, on va toucher la trame fondamentale qui est celle des TGV. Et dans ce troisième scénario, on reporte tous les TGV intersecteurs qui aujourd'hui s'arrêtent à Part-Dieu. Les TGV intersecteurs sont tous les TGV partant de Lyon vers la province, que ce soit le nord, ou le sud. Ce que l'on appelle les « radiaux », ce sont les TGV vers Paris. Ceux-là, on ne les touche pas ; ils restent Part-Dieu/Perrache. Tous les autres, on les déplace à Saint-Exupéry. Ce sont quatre trains par heure et par sens, aujourd'hui, en heure de pointe. En corrélation, on met en place un deuxième hub ferroviaire – l'équivalent de Part-Dieu, toutes proportions gardées – sur Saint-Exupéry. C'est-à-dire que l'on fait un centre de correspondance sur Saint-Exupéry. Cela paraît très séduisant, mais cette rupture dans l'utilisation des TGV a des incidences fortes en matière de fréquentation. Il y a donc une forte baisse de fréquentation, de 12 % environ, sur les TGV province – province. En clair, un client de Lyon auquel ont dit : demain pour aller à Marseille ou vers le nord-est, il faut que vous alliez prendre votre TGV à Saint-Exupéry, certes vous avez un TER pour se faire, mais vous êtes obligé d'aller là-bas... On ne parle même pas d'étude commerciale, en disant « comment va-t-il raisonner ? » Mais le fait que son temps de transport s'allonge fait qu'il va y avoir une baisse de fréquentation.

1240 Au niveau des TER, on est dans le scénario précédent ; on offre cette liaison nouvelle des gares de Lyon vers Saint-Exupéry. Donc on a une croissance sur cette fréquentation-là, et une légère baisse sur les autres liaisons.

**Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

Merci. J'ai noté cinq questions. Allez-y, monsieur.

**Benoît LAUTIER**

1250 Je suis juste citoyen. Je vais essayer de reprendre toutes les questions que j'ai eues au fur et à mesure, ou les remarques, plutôt.

Pour les deux alternatives, par rapport à Saint Clair – Guillotière, il me semble « bêtement », sans connaissance technique, absolument plus simple de mettre un pont, ou de creuser un peu plus et de décaler un peu plus un talus que d'enterrer un tunnel. À ce propos, les arguments du représentant de la DARLY me semblent complètement de bon sens. Ce sont ceux qui m'ont le plus convaincu, si je devais choisir.

1255

En troisième, je suis un peu étonné, de la part des personnes politiques de la salle, que pour cette fois, on puisse mettre plus d'argent dans quelque chose dans lequel on aurait pu en mettre moins, et que cette fois-ci ce soit valable, alors que dans beaucoup d'autres domaines, ce n'est pas forcément valable. À qui profite le crime, entre guillemets ?

1260

Je vais rebondir sur le quatrième point, qui est l'exemple de la desserte de Saint-Exupéry, qui me semble un peu trusté par le Rhônexpress. Habitant l'est, je veux bien aller en car à la gare de Saint-Exupéry, mais il ne faut pas que les intérêts privés priment sur les intérêts communs.

Pour finir – vous allez vraiment me détester –, les entreprises sont au service des personnes et elles iront s'installer là où sont les gares, qui sont au service de l'intérêt commun, et non pas au service des entreprises et de quelques personnes.

1265

**Sandrine RUNEL, Conseillère métropolitaine – Métropole de Lyon**

Je suis élue du VIII<sup>e</sup> arrondissement, et également conseillère métropolitaine à Lyon. Je voulais revenir sur quelques éléments. Les trois séances sont passées ; du coup, c'est plutôt une bonne chose. On parle beaucoup de la saturation ferroviaire, mais avant toute chose, il faudrait quand même aussi parler de la saturation automobile. Aujourd'hui, c'est cela qui pollue vraiment la qualité de vie des habitants. Donc, il est quand même important aussi de pouvoir se réjouir de l'abandon du projet de l'A45, et je pense également qu'on devrait – en tout cas, c'est ma position – abandonner le projet de l'Anneau des sciences.

1270

Ce préalable étant fait, je reviens sur les propositions que vous avez faites, et qui sont tout à fait satisfaisantes, notamment au niveau du cadencement. La proposition de pouvoir faire un RER à la lyonnaise (un REM), avec des trains tous les quarts d'heure : effectivement, ça change la vie de pouvoir se dire que l'on a un train dans un quart d'heure, plutôt que de se dire qu'il y en a quatre dans l'heure, mais qui sont quand même tous en début d'heure. Pour le Lyonnais et les grand-Lyonnais, je pense que ça reste un projet intéressant. Mais cela pose quand même plusieurs questions. Il y a bien sûr celle du financement. J'ai bien compris que ça ferait l'objet d'une autre réunion, mais quand même. Lors de la réunion d'ouverture, le Président de la Métropole de Lyon disait que ce projet coûtait à peu près 20 ans d'investissement du SYTRAL. Comme vous le savez, le SYTRAL, dans la loi actuelle, vu l'amendement qui a été proposé et adopté, pourrait participer avec la Métropole de Lyon à ce financement. Donc moi aussi je souhaite que la Métropole puisse assumer sa part dans l'effort, en reportant sur le périurbain une partie des investissements qu'elle comptait mettre sur des transports urbains. Il me semble que ce n'est pas opposer les territoires, mais au contraire permettre de les rapprocher ; faire que le périurbain puisse lui aussi bénéficier de transports en commun satisfaisants et efficaces.

1275

1280

1285

Sur la question de Saint-Exupéry, là aussi on n'oppose pas ni les projets ni les territoires ; ce n'est pas une concurrence à Rhônexpress. On a beaucoup parlé de la Part-Dieu et de Saint-Exupéry, mais c'est une réponse, à mon avis, à nos besoins de long terme. Nos besoins, c'est aussi que le projet de la plaine Saint-Exupéry soit correctement desservi en transports collectifs. Il faut que l'on essaie d'éviter que ce pendulaire domicile/travail continue de se développer et engorge aujourd'hui les autoroutes et les voies d'accès. On a fait une zone à faible émission ; on a aujourd'hui limité le périphérique à 70 km/h. Il y a donc aussi des mesures qui sont prises pour l'environnement et pour le bien-être des habitants. Mais on doit aussi leur proposer d'autres modes de transport, et des modes alternatifs plus importants. Je ne crois pas que l'on puisse opposer le développement de Saint-Exupéry. C'est pour moi un enjeu majeur de développer ce territoire-là, pour que l'attractivité de Lyon s'étende ; qu'elle puisse concurrencer aussi d'autres territoires, et que des villes comme Saint-Étienne – j'ai bien noté qu'il ne fallait pas dire des « villes périurbaines » –, d'autres métropoles, des capitales

1290

1295

1300

départementales ou régionales, puissent se rendre à Saint-Exupéry. Il faut que l'on arrive à relier d'autres grandes villes à l'aéroport de Saint-Exupéry, et que l'on en fasse un nouveau lieu pour désengorger la Part-Dieu, qui restera de toute manière un centre attractif. Je vous remercie.

1305 **Jean TORIERRO, Association Lyon-Métro Transports Publics**

Tout d'abord, vous parlez de la gare de la Part-Dieu. Quand j'ai tracé la gare, je l'avais tracée à 12 ou à 14 voies, y compris les 6 voies qui existent maintenant. On sait ce que c'est devenu. On a planté quelque chose dessus, mais côté ouest, on peut toujours faire quelque chose. Là, on a sorti un beau pavé. Or c'est vraiment une coquille vide ; il n'y a pas une gare nouvelle là-dessus. Il n'y a personne à

1310 Lyon, dans l'agglomération, qui s'en occupe ? Pas une gare nouvelle dans un bouquin comme ça. Alors que, par exemple, T6 va ouvrir, va passer au Moulin-à-Vent. Au Moulin-à-Vent, si l'on fait la gare, on aurait tous les trains de Saint-Étienne, tous les trains de Marseille, tous les trains de Grenoble qui s'arrêteraient au Moulin-à-Vent. Qu'est-ce que l'on a fait ? Rien. Qui s'occupe des transports à Lyon ? Excusez-moi. Pour le reste, le réseau (y compris le réseau lyonnais) ; on est encore à la Loi de coordination de 1938 du Front populaire, où l'on a tout arrêté, pour ce qui était le chemin de fer. Et l'on en est là, 70 ans (ou 80 ans, je ne sais pas combien ça fait). On en est là. Mais va-t-il y avoir quelqu'un qui va un jour s'occuper des transports à Lyon ?

1315 Vous voulez faire un tunnel qui passe sous le Rhône, et qui branche la ligne d'Ambérieu. Un tunnel ? Mais pourquoi ? Le tunnel, il faut qu'il aille chercher le TGV sur le plateau, et là, vous descendez tout. Mais il n'y a absolument pas besoin de raccorder la ligne d'Ambérieu avec un tunnel. Pour quoi faire ? Et tout est comme ça. On peut feuilleter, on y est encore demain matin ; vous ne serez pas déçus.

1320 **Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

Le maître d'ouvrage a un projet, qui est soumis au débat public. Le rôle du débat public, c'est de faire en sorte que d'autres arguments puissent s'exprimer, dont le vôtre.

1325 **Jean TORIERRO, Association Lyon-Métro Transports Publics**

De toute façon, si vous vous branchez là-dedans au niveau de Saint-Clair, il faut passer le tunnel entre le futur barrage et la nappe phréatique où l'on prend toute la flotte pour Lyon. Si vous allez plus loin, vous allez vous planter comme il faut. Bonsoir.

**Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

1330 Bien, merci. Le représentant de DARLY avait demandé la parole pour poser une question, mais là, il parle. Et après, monsieur. Mais j'ai bien noté qu'il y avait des mains qui se levaient.

**Bernard GIRARD, Président de DARLY**

1335 Ma question est très rapide : pourquoi avoir fait la simulation uniquement en imaginant que les intersecteurs, et seulement les intersecteurs, devraient être pris à Saint-Exupéry ? Pourquoi pas des TGV dont la destination est Paris ? Et pourquoi ne pas mettre des intersecteurs au départ de Part-Dieu, vers Lille, etc. ?

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

1340 Il y a une chose que je n'ai pas précisée, tout à l'heure : le troisième scénario, il a quand même une conséquence forte, en matière d'infrastructure, c'est que l'on n'a plus besoin de réaliser les renforcements de capacité dans la traversée nord-sud de Lyon. En clair, on n'a pas besoin de construire les deux voies nouvelles, qu'elles soient en surface ou qu'elles soient en souterrain, ni d'étendre la gare de la Part-Dieu. Pour se faire, il fallait retirer un niveau d'offre suffisant. Et les 4 TGV intersecteurs par heure nous permettaient d'atteindre ce niveau de réduction, au niveau de la Part-Dieu, où l'on n'avait plus besoin de réaliser ces infrastructures complémentaires. Donc, on a fait ce choix ; c'est un choix d'étude. C'est une proposition, d'enlever les intersecteurs. Si on avait enlevé les radiaux, on aurait été obligé de continuer à faire des aménagements lourds au niveau de la Part-Dieu.

1345 La ministre avait tourné sa demande en disant : étudiez-moi un rééquilibrage entre les gares lyonnaises dans l'optique d'échapper à ces investissements lourds du cœur de l'agglomération. C'est pour cela que l'on a dit : jusqu'où faut-il aller ? Il faut aller jusque-là, si on veut y arriver. C'est ce que l'on a qualifié de scénario de rupture. Et voilà l'éclairage que l'on donne sur les conséquences en matière de fréquentation.

1350

**Matthieu LABRANDE**

1355 Moi aussi, je suis simple électeur, et accessoirement juriste en droit de l'environnement. J'ai une question sur le projet numéro 2. On a parlé nappe phréatique, mais on n'a pas parlé de déchets. Donc j'aurais souhaité savoir quels seraient la nature et le volume de terres excavées sur le projet numéro 2, et quelle serait la destination de ces potentiels déchets, et enfin : le projet serait-il compatible avec les outils de planification en matière de prévention et de gestion des déchets ? Je vous remercie.

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

1360 Effectivement, tout à l'heure, on n'a pas donné les chiffres. Dans la version souterraine, les quantités des matériaux excavés s'élevaient à 3 millions de m<sup>3</sup>, ce qui n'est pas négligeable, dont une bonne partie pour la gare souterraine. J'ai donné les proportions tout à l'heure : effectivement, c'est quand même un ouvrage conséquent. Globalement, on est dans des alluvions. Ces alluvions sont plutôt de bonne qualité, a priori. Donc, on peut se dire que ces matériaux pourraient être réutilisés pour de la construction. Au pire, ils pourraient venir reboucher un certain nombre de carrières qu'il y a dans l'Est lyonnais – et il y en a déjà beaucoup, pour retrouver le niveau du terrain naturel pour un certain nombre de carrières. Mais aujourd'hui, au stade des études, on se dit qu'a priori, il n'y a pas de raison : ces matériaux devraient être de bonne qualité et pourraient être réutilisés pour la construction dans la région.

1370 **Jean-Jacques HOECHSTER**

1375 Je suis un simple citoyen. Je suis Lyonnais depuis peu, donc parfois je manque un peu de repères géographiques pour bien me situer dans le débat. J'ai une toute petite première question. C'est un élément qui est important : c'est la création de nouvelles lignes à grande vitesse qui pourraient arriver sur Lyon, ce qui conforterait bien évidemment son rôle de nœud ferroviaire, et notamment la ligne Paris – Orléans – Clermont – Lyon, et le bras de raccordement au tunnel dans le massif alpin, en direction de Turin. Est-ce que l'on a une connaissance, pour le POCL, de l'horizon de réalisation de cette voie ? Et quelle est la probabilité qu'elle soit réalisée, puisque l'on sait par exemple que les tronçons qui n'ont pas été réalisés sur la ligne du TGV Rhin – Rhône ne le seront jamais, vraisemblablement, pour des raisons de rentabilité insuffisante.

1380 Et pour la ligne Lyon – Turin, on sait tous que l'Italie a fait barrage, pour l'instant. C'est toujours une question qui peut être remise d'actualité, mais elle a suspendu sa volonté de réaliser le tunnel. Donc, j'aurais voulu savoir si on avait des éléments sur l'avenir de ces deux projets.

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

1385 Ces projets sont débattus dans le cadre de la Loi d'orientation des mobilités, qui est en débat en ce moment. Moi, je n'ai pas plus d'éléments que ça sur ce qui se passe autour de cette loi. Est-ce que l'État a plus d'éléments ? On va attendre les conclusions des débats à la Chambre.

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

1390 Pour l'instant, non. Les seuls éléments qu'on peut avoir sur le POCL, c'est effectivement le rapport DURON qui a précisé un certain nombre d'éléments, de reporter au-delà de 2039 la réalisation de ces infrastructures. De celle-là, sur POCL. En revanche, ce qui a été affiché publiquement, c'est sur les accès au Lyon – Turin. Il n'y a pas d'abandon du projet, comme vous semblez le dire, même de la part des Italiens, pour l'instant. Il n'y a aucune décision prise par le gouvernement italien en la matière, à ma connaissance. Au contraire, les représentants de l'Europe qui intervenaient il y a quelques jours ont réaffirmé le financement européen à 50 et quelques % de cette infrastructure.

1395 **Jean-Charles KOLHAAS, Conseiller régional – Auvergne – Rhône-Alpes**

1400 Il y aurait beaucoup de choses à dire, mais j'ai un peu le sentiment que le maître d'ouvrage, dans une petite mesure, mais surtout les élus qui se sont exprimés puis qui nous ont quittés – et c'est dommage, parce que je crois qu'ils auraient plutôt intérêt à écouter – réfléchissent à l'inverse de la philosophie qui nous a été présentée au départ. On nous a dit – monsieur le Président de la Commission particulière, et monsieur CUVILLIER – que la priorité de l'État, affirmée depuis quelques années, et qui va encore être réaffirmée dans la LOM (la Loi d'orientation des mobilités), ce sont les trains du quotidien. Et j'ai un peu le sentiment que toute notre réflexion – mais je pense que c'est un

1405 problème culturel – tourne autour du TGV. On parle de Saint-Exupéry, notamment les élus, et de Lyon Part-Dieu, parce que TGV. Il y aura un petit peu plus de TGV, il y aura, grâce à l'ERTMS, sur les lignes existantes, un petit peu plus de TGV, et il est normal qu'il y en ait un petit peu plus à Saint-Exupéry. Mais ça, c'est vraiment un problème qui n'a aucune incidence sur le nœud ferroviaire lyonnais à l'horizon 2040. Les infrastructures de transport, c'est pour mettre des moyens de transport au service des citoyens, ce n'est pas pour réaliser des infrastructures, on est bien d'accord. C'est de la science sociale, le transport et la mobilité. C'est de l'économie. C'est de la psychologie, de la sociologie. Ce ne sont pas des ingénieurs, et du béton.

1410 Le besoin du citoyen, ce sont des trains du quotidien pour remplacer l'autosolisme et pour desservir l'ensemble des aires d'emplois – là, je rejoins un petit peu monsieur BERAT, contrairement à monsieur LE FAOU. L'ensemble des aires potentielles d'emplois et économiques et de vie de l'aire métropolitaine lyonnaise – je dirais même, pour faire un petit clin d'œil à une personne qui est dans la salle, de la « région urbaine lyonnaise » ; il faut aller un petit peu plus loin que l'aire métropolitaine lyonnaise, en termes de bassin de mobilité... Et ce n'est pas tout à la Part-Dieu. Donc, il y a différentes solutions envisageables en matière de développement des trains du quotidien et des TER, de Perrache, de Jean Macé. D'autres ont cité d'autres possibilités ; pourquoi pas de nouvelles gares ? Mais il y a aujourd'hui un certain nombre de gares qui sont connectées à des stations de métro, ce qui permet de desservir l'ensemble de l'agglomération. Et puis, il y a peut-être des prolongements du métro lyonnais qu'il serait intéressant d'envisager, peut-être plus que le métro E Alaï, où il n'y a pas de grande gare ferroviaire. Il y a une petite gare de l'Ouest lyonnais, mais là, on connecte du transport du quotidien au transport du quotidien ; c'est un peu idiot.

1425 En revanche, Saint-Clair, ce n'est quand même pas bien loin de Caluire, si je ne m'abuse. Donc, là, il y aurait peut-être quelque chose à réfléchir. Mais je pense vraiment que l'on a un problème culturel : le besoin, c'est une augmentation énorme – je le dis – des RER. Tout à l'heure, quelqu'un a tiqué ; oui, on a besoin de RER sur la région urbaine lyonnaise. On peut peut-être l'appeler autrement, si on ne veut pas faire comme les Parisiens, parce qu'à Lyon, on est toujours réfractaire à utiliser les mêmes termes qu'à Paris. Mais quand on parle aux citoyens, quand on dit RER, ils savent ce que ça veut dire ; c'est-à-dire un « service ». Le RER, ce n'est pas une infrastructure, c'est un service ; c'est un cadencement, une fréquence, une amplitude qui fait qu'on ne se pose pas la question de savoir si l'on va louper son train ou non. On sait qu'au pire, on attendra le train 10 minutes ou un quart d'heure maximum. C'est ça, le besoin du nœud ferroviaire lyonnais. Avec ce qui nous a été présenté, y compris dans les schémas qui nous ont été présentés sur l'aérien, j'ai presque le sentiment qu'au niveau du viaduc ferroviaire au-dessus du boulevard de Stalingrad, entre les voies existantes et les voies nouvelles qui seront créées, il y a presque la place de faire deux voies.

1430 Donc, je pense que c'est un schéma. Je crois que l'on a besoin de choses plus précises pour vraiment choisir entre les versions. Moi, pour l'instant, je n'ai pas fait de choix entre la version souterraine et la version aérienne ; j'avoue qu'après la réunion de ce soir, je penche de plus en plus pour la version aérienne, parce qu'effectivement, sur l'autre côté (la partie sud), l'insertion me semble évidente en aérien. On n'a pas besoin d'être en souterrain. En élargissant la tranchée, juste en rabattant le talus, votre schéma le montre, on peut mettre deux voies supplémentaires. D'autant plus si l'on développe, comme vous l'avez montré dans les scénarios... Moi je ne crois pas au déshabillage de Part-Dieu pour aller vers Saint-Exupéry, mais au développement de l'ensemble de Saint-Exupéry pour l'est lyonnais, pour ceux qui viennent au-delà de l'Est lyonnais, de Grenoble, Chambéry, etc., mais au développement de l'ensemble des gares de la Métropole lyonnaise. Je pense que là, on peut tenir une bonne solution, moins coûteuse, et surtout répondre au mieux aux besoins des habitants de la région urbaine lyonnaise. Merci beaucoup.

**Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

1450 Merci, monsieur. Un élément de réponse de monsieur CUVILLIER.

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

1455 Un premier élément d'éclairage important : le fait que dans le dossier du débat, qui présente les aménagements nécessaires pour atteindre un niveau de service il y ait beaucoup de choses qui apparaissent sur Part-Dieu, ne veut pas dire que l'on ne s'appuie que sur cette gare, dans la croissance. On affiche une ambition de doubler les TER périurbains, donc 100 % de croissance. Mais 80 % de cette croissance se ferait sur la gare de Perrache, et non pas sur la gare de Part-Dieu.

La gare de Part-Dieu, ce serait les 20 % complémentaires de TER, mais en revanche, compte tenu de son rôle de hub stratégique et différentes échelles, on y mettrait tous les TGV.

1460 Après, je voudrais que l'on revienne sur la slide qui présentait les options de scénarios pour une première étape de réalisation de tous ces grands projets. Ces deux scénarios permettent la même offre de service. Et compte tenu de ce qui se dit sur la Loi d'orientation des mobilités, ce qu'on a pris en compte, c'est le doublement du périurbain. Donc, l'équivalent de tout ce qui, à long terme, quand tous les autres grands projets sont faits. C'est une proposition que nous faisons ; c'est de se focaliser d'abord sur le périurbain, avec accessoirement un peu plus de TGV quand même (+25 %), et 50 % de fret en plus. Vous voyez donc que ce scénario, c'est deux fois plus de trains du quotidien, moitié plus de fret, et un quart de plus de TGV.

1470 C'est une proposition que nous faisons, qui semble rejoindre la vôtre : priorité aux trains du quotidien. Si l'on peut faire plus de TGV, on ne va pas s'en priver. Mais ces deux scénarios – c'est là qu'il faut bien comprendre – reçoivent l'ensemble de cette offre, que l'on fasse le choix de gauche, ou le choix de droite. En revanche, ils ne sont pas complètement équivalents quand même. Le scénario de gauche, il renforce la capacité, sur l'axe nord-sud, dans la gare de la Part-Dieu. Donc, pour le coup d'après. Ces scénarios, ils permettent d'augmenter les trains entre Lyon Part-Dieu et les principales métropoles régionales, parce que l'on a des réserves de capacité ; ce qui ne serait pas possible avec ce scénario-là.

1475 En revanche, ce scénario-là, il ouvre la possibilité de la desserte de Saint-Exupéry ; ce qui n'est pas possible avec celui-là. Donc, dans un premier temps, ils ont la même performance, mais pour l'étape d'après, ils ont de grosses différences. Si l'on devait choisir entre ces deux scénarios – en tous cas, on les met au débat, et on va écouter des gens –, ce n'est pas sur ce niveau-là, c'est plutôt sur l'étape d'après.

1480 **Bernard PICHON, Président du CIL Vilette Paul Bert**

1485 Deux courtes remarques. La première, c'est de rappeler tout de même que certes, les entreprises ont des attentes ; elles s'installent plus favorablement là où ça leur va bien, et c'est normal. Mais je voudrais dire aussi que les habitants ont des attentes. Et l'attente des habitants, c'est d'avoir une gare de proximité. C'est pour cela que tout à l'heure, je proposais la solution d'une nouvelle gare au nord de Lyon. Ça, c'est le premier point.

1490 La deuxième remarque, c'est qu'à mon avis, un axe de progrès qui irait dans le sens de l'optimisation de Saint-Exupéry, c'est de rendre la navette qui existe (Rhônexpress) à un prix exorbitant – c'est scandaleux : les investissements ont été payés par les contribuables – à un prix raisonnable. Je crois que c'est engagé, avec le SYTRAL. Je m'en réjouis. Ça, c'est de nature à favoriser l'interface entre Saint-Exupéry et la gare Part-Dieu. Cela fait partie des petites choses qui vont s'accumuler, qui iront dans le bon sens, en attendant 2040. Je vous remercie.

**Christophe GEOURJEON, conseiller métropolitain – Métropole de Lyon**

1495 Depuis fort longtemps, je défends effectivement la priorité au transport du quotidien ; donc, je rejoins tout à fait monsieur KOLHAAS là-dessus. Dans ce cadre-là, je suis étonné que l'on n'ait pas, dans le projet de NFL long terme, une connexion sur l'ouest lyonnais, et notamment sur le tram-train de l'Ouest lyonnais, pour arriver effectivement à un RER est-ouest – ou ouest-est, peu importe. Ça, je trouve que c'est un vrai manque.

Question complémentaire : la gare de Jean Macé est-elle saturée à ce jour ? Il ne me semble pas, vu le nombre de trains que je vois passer. Donc, il y a une vraie marge de progression.

1500 Et troisième point, qui me paraît assez important : si j'ai bien compris, le doublement de l'offre TER, TGV et fret, que vous présentiez en introduction, il n'est réalisable que si dans le même temps, on fait le CFAL et le POCL. Ce qui m'intéresserait, c'est de savoir quel est le budget estimatif pour faire tout ça ; on doit être à 10 ou 12 milliards d'euros, ou je ne sais pas combien. Donc, ça veut dire que cela ne se fera pas, ou alors dans 50 ou 100 ans. Si j'ai bien compris vos dernières diapositives, si l'on ne fait que le projet NFL long terme que vous présentez avec le Saint-Clair – Guillotière, quelle que soit la solution, et Saint-Fons – Grenay, on a un doublement de l'offre TER, 25 % de TGV en plus et 50 % de fret en plus. Est-ce que c'est avec l'ERTMS ? Ou est-ce que si on rajoute l'ERTMS, on reprend 20 ou 25 % de plus ?

1510 Dernière question : je ne vois pas la différence entre l'alternative 2 de votre proposition, où il y a le CFAL nord plus le Saint-Fons – Grenay et le scénario de rupture, où finalement, on a, me semble-t-il, les mêmes infrastructures, sauf que dans un cas vous nous dites que ça ne modifie pas la répartition globalement des offres commerciales, et dans l'autre cas, vous nous dites que tous les TGV intersecteurs partent à Saint-Exupéry et ne sont plus à Part-Dieu. Donc, je ne vois pas la différence, alors que sur votre diapositive, c'est globalement les mêmes traits, les mêmes jonctions et les mêmes doublements. Merci.

1515 **Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

Je ne suis pas sûr d'avoir noté toutes les questions, peut-être que je serai obligé de vous faire répéter.

1520 Première question : l'Ouest lyonnais. Qui a-t-il de plus dans le long terme sur l'Ouest lyonnais : rien. Nous n'avons pas pris d'hypothèse de croissance de l'Ouest lyonnais dans le dossier qui est proposé au débat, parce qu'avec le tram-train, le quart d'heure existe déjà et que notre objectif, c'était d'amener le quart d'heure à tout le monde – je schématise un petit peu.

1525 Deuxième question. Jean Macé n'est pas saturé. 80 % de la croissance se fait sur Perrache, mais notamment tous les trains qui viennent de l'Est lyonnais et qui vont à Perrache s'arrêtent au passage à Jean Macé. Au niveau de Jean Macé, on est bien au-delà du quart d'heure. Si l'on regarde ce qui se passe entre Perrache et Jean Macé, on est bien au-delà du quart d'heure.

Troisième question : est-ce que ces projets tenaient compte de l'ERTMS ? Ces études-là, non. Très clairement, non. ERTMS apportera un plus au réseau actuel, mais aussi au réseau futur.

1530 Dernière question : c'est la différence entre le scénario 2 et le scénario de rupture. Ce sont a priori les mêmes infrastructures, au moins dans les premières étapes de réalisation des grands projets. Dans la première étape de réalisation des grands projets, non ; on n'a pas pris en compte le scénario de Saint-Exupéry, dit « scénario de rupture ». Dans ce qui est présenté là, non. On est resté sur la trame TGV toujours à Part-Dieu – dans ce que l'on vous a présenté pour une première étape de réalisation des grands projets.

**Christophe GEOURJEON, conseiller métropolitain – Métropole de Lyon**

1535 À 2,6 milliards, on n'est pas dans le scénario de rupture. Pourtant, ça semble être la même infrastructure que dans le scénario de rupture à 3 milliards ; c'est là où je ne comprends pas.

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

C'est une décision à prendre. L'infrastructure est là. Le niveau de service à mettre dessus, il reste à décider.

1540 **Christophe GEOURJEON, conseiller métropolitain – Métropole de Lyon**

Est-ce que vous nous confirmez que si on ne fait que le NFL long terme, on est à deux fois plus de TER, 25 % de TGV, et 50 % de fret ? On ne double pas tout.

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

Non, pour doubler tout, il faudrait que l'on ait l'ensemble des grands projets.

1545 **Christophe GEOURJEON, conseiller métropolitain – Métropole de Lyon**

Et combien est-ce, l'ensemble des grands projets, en coût ?

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

Je peux répondre sur ceux que je connais. Le CFAL complet, c'est 3,2 milliards d'euros. Paris – Orléans – Clermont – Lyon...

1550 **Christophe GEOURJEON, conseiller métropolitain – Métropole de Lyon**

C'était 15 milliards, il y a 10 ans.

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

Voilà. Un chiffre non actualisé, mais un chiffre qui a été cité. Les accès alpins, c'est de l'ordre de 8 milliards d'euros, sans le tunnel international. Et puis le nœud ferroviaire lyonnais, c'est donc entre 2,8

1555 milliards, et 4,2 milliards d'euros, selon les options. Donc, effectivement, si on fait la somme de tous ces milliards, on dépasse largement les 20 milliards d'euros. D'où l'intérêt de se pencher sur une première étape de réalisation des grands projets, et ce qu'elle peut apporter. Certes, on est à plusieurs milliards d'euros, mais peut-être que là, on est déjà sur des choses un peu plus réalistes, sur lesquelles on peut envisager sérieusement de mettre en place des financements.

1560 **Christophe GEOURJEON, conseiller métropolitain – Métropole de Lyon**

Je peux peut-être juste apporter un élément qui résulte de réunions précédentes. À Grenoble, par exemple, la question a été posée des modes de financement. Après tout, si l'on taxe le kérosène, est-ce que ça ne déséquilibre pas un certain nombre d'équilibres actuels, en renvoyant sur le ferroviaire et sur les lignes à grande vitesse du trafic aérien ? C'était une première hypothèse qui a été évoquée.

1565 Deuxième hypothèse qui a été évoquée à la réunion de Grenoble, c'était, en termes de financement : pourquoi le grand Paris est-il financé avec une taxe spéciale, et pourquoi ça ne l'est pas sur d'autres métropoles ?

Dans les financements potentiels qu'on évoquera sans doute lors d'un atelier-débat, tous ces éléments-là devront être analysés. C'est une réponse politique, essentiellement, sur ces points, qui peuvent apporter des modifications sensibles aux équilibres actuels.

1570

**Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

Merci. Est-ce que d'autres mains se lèvent ? Oui. Deux dernières questions.

**Joël DUBOS, FNAUT-AURA**

1575 Je voulais revenir un petit peu sur des aspects qui ont déjà été évoqués, mais qui font qu'à la FNAUT, on est content qu'effectivement il y ait ce débat et que l'on parle d'infrastructures. Mais on est inquiet par rapport aux grands projets qui étaient phasés, et dont on n'a pas le financement. Je voudrais juste revenir sur le rapport de madame MEAUX et des ateliers auxquels on a participé en 2009. Dans son rapport, il était dit qu'effectivement, il y avait les solutions qu'elle envisageait et qui sont présentées ici, en souterrain et en aérien. Il y avait une solution alternative qui permettait d'attendre, et c'était effectivement de développer des technologies (l'ERTMS), de développer des services à Saint-Exupéry, et de profiter de la réalisation des grands projets comme le CFAL.

1580

1585 Sur le CFAL, moi, je suis un peu inquiet, parce que déjà à l'époque, madame MEAUX précisait que ça faisait partie du paysage. Sauf que dans son rapport, elle a précisé que le délai de réalisation, c'était 2025 pour la partie nord et 2030 pour la partie sud. Aujourd'hui, on nous répète que cela fait partie du paysage, sauf qu'il y a l'hypothèse selon laquelle ça pourrait ne pas être réalisé. Ça, ça nous inquiète, parce qu'on n'aurait pas l'infrastructure suffisante pour faire le report modal qui est nécessaire pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions, etc.

1590

1595 On parle de hub ferroviaire à la Part-Dieu, mais combien de TGV internationaux à la Part-Dieu ? Et combien de clients de ces TGV prennent des correspondances à la Part-Dieu ? Vous avez cité Saint-Exupéry, qui s'est développé. Je pense qu'il n'y a pas que le Ouigo qui a contribué au développement. Il y a des clients qui vont prendre le TGV, mais pas le TGV Ouigo, à Saint-Exupéry. Et ils y vont aujourd'hui en voiture, parce qu'il n'y a pas d'autres moyens ; ils prennent rarement le Rhônexpress, parce que c'est très cher, et il y a beaucoup de parkings autour de Saint-Exupéry. Donc, si l'on développait effectivement une solution, et la solution que vous avez envisagée de faire le CFAL nord, qui lui a déjà sa DUP, plus le passage à quatre voies Saint-Fons – Grenay, avec le doublement du raccordement à Saint-Fons, permettrait déjà d'opérer le transfert du fret sur le CFAL. Mais cela permettrait également, avec la liaison du CFAL nord avec la ligne Saint-Fons – Grenay, de développer des services au niveau de Saint-Exupéry, et de permettre à des gens d'accéder plus facilement aux TGV qui partent de Saint-Exupéry. Pour nous, c'est plus là que l'on devrait mettre la priorité avec l'ERTMS. À mon avis, on ne devrait pas attendre 2040 pour ça. Le CFAL a déjà sa DUP ; il faut aller beaucoup plus vite sur le passage à quatre voies sur Saint-Fons – Grenay. Et sur l'ERTMS – apparemment le représentant de la Région était assez d'accord sur le sujet ; je pense qu'il peut y avoir unanimité là-dessus –, il faut y aller.

1600

**Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

1605 Merci. Il y aura donc une toute dernière intervention, au fond, ensuite.

**Jean-Jacques HOECHSTER**

1610 Je crois que dans les interventions que l'on a eues précédemment, on a vu qu'il y avait plusieurs visions du devenir de la Métropole qui s'opposaient. Une vision monopolaire, centrée sur la Part-Dieu, et une version multipolaire. Ce qui importe, c'est de bien considérer quels sont les avantages et les inconvénients de chacune de ces solutions, et de voir non pas comment le projet peut servir une de ces visions, mais servir véritablement le développement de l'agglomération lyonnaise dans sa globalité, et au-delà du réseau de villes qui existe au sein de la nouvelle Région Auvergne – Rhône-Alpes.

1615 Deuxièmement, sur l'aménagement et l'impact urbain du projet, qui était véritablement le sujet de ce soir, il y a une chose qu'il faudrait véritablement connaître pour la solution souterraine, c'est l'impact réel sur la nappe phréatique. Mais pour la solution en surface, c'est vrai que le tronçon sud, entre Part-Dieu et la bifurcation à peu près au niveau de la gare de Lyon Mouche, je crois, là il n'y a vraisemblablement pas de grande difficulté d'aménagement parce qu'une solution d'élargissement des voies en tranchée pourrait être intéressante, et on peut même imaginer une solution en tranchée  
1620 couverte de l'ensemble des infrastructures existantes, ce qui apporterait un véritable agrément en termes de qualité de vie pour les riverains dont je fais partie, d'ailleurs – cela soit dit en passant. Et c'est vrai que la nuit, quand il fait chaud et que l'on est obligé de laisser les fenêtres ouvertes, que l'on n'a pas la climatisation, les trains de marchandises font véritablement beaucoup de bruit. Et ça, on peut imaginer tout le bénéfice que l'on pourrait tirer d'une telle solution.

1625 Pour la solution en surface, dans la partie nord, je suis un peu plus circonspect, si l'on a une vision qui reste confinée, finalement sur le boulevard de Stalingrad. Un des intervenants, tout à l'heure, disait qu'il fallait oser un concours d'architecture, un concours d'urbanisme. Je crois que c'est véritablement la solution, parce qu'actuellement, en fait, Villeurbanne bute sur l'infrastructure ferroviaire qui est construite sur son soubassement maçonné, et on pourrait peut-être imaginer, si l'on traitait la frange  
1630 urbaine sur quelque chose d'un peu plus large, avec peut-être des voies surélevées qui seraient encaissonnées et qui pourraient être peut-être reprises dans une forme de dalle, avec des immeubles riverains qui seraient repris sur une largeur relativement importante ; on pourrait peut-être avoir une modélisation du quartier qui serait véritablement intéressante. Alors, c'est vrai que l'on rentre dans une logique beaucoup plus ambitieuse, qui dépasse de très loin la seule question ferroviaire, mais  
1635 peut-être est-ce une réflexion qui pourrait être menée, pour le plus grand bénéfice de l'agglomération. Peut-être permettrait-elle aussi, à travers un travail de redensification urbaine, de répondre aussi à l'accroissement de la population, en redensifiant cette partie de la ville.

**Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

Merci, monsieur. Dernière intervention, là-bas.

1640 **Grégoire DEMOURES**

Bonsoir, je suis consultant dans les systèmes de transport. Je voulais parler de l'ERTMS. Moi, je suis consultant dans ce type de projet-là – pas forcément ferroviaire –, mais je trouve qu'en général, dans ces projets-là, on investit beaucoup sur les projets d'infrastructure, qui coûtent très cher, et on n'oublie  
1645 très souvent, ou trop souvent, les systèmes, qui apportent énormément sur le projet au global. On a parlé de 25 % : c'est énorme. Les prix ont été indiqués, mais il faut aussi penser à tout ce qui est infrastructures, parce qu'il y a le prix sur le matériel roulant, mais il faut intégrer les prix de la voie. Mais je pense que l'atout est énorme, et il ne faut pas le négliger.

1650 Par contre, je m'interroge, au niveau des matériels roulants, sur l'ouverture à la concurrence. Parce qu'aujourd'hui, il y a des opérateurs sur le fret. Il y a déjà ce problème-là ; s'il fallait mettre l'ERTMS partout, ça pourrait être difficile. Quel impact cela va avoir ?

1655 Ma deuxième question, aussi, c'était l'ouverture à la concurrence, notamment sur les choix avec les TGV qui vont en province, qui pourraient partir de Saint-Exupéry et les TER qui pourraient peut-être être plus vers Part-Dieu ; ça peut aussi avoir un impact sur l'ouverture à la concurrence. Je m'interroge, en tout cas. Il faut peut-être que ce soit pris en compte dans le développement de ces choix-là. Merci.

**Didier LLORENS, SNCF Réseau**

1660 Par rapport à l'effet de l'ouverture à la concurrence, par rapport à l'ERTMS. Il faut voir qu'il y a différents types de circulations sur le fret. L'Europe, déjà, demande à ce que, sur les corridors, il y ait ce que l'on appelle de l'interopérabilité ; et l'ERTMS permet cela. Cela veut dire que grâce à ce système de signalisation, les trains peuvent passer les frontières plus facilement qu'aujourd'hui. C'est un système qui a été développé à l'échelle européenne ; c'est un atout de l'ERTMS.

1665 Sur les TER, dans le cadre où la Région, effectivement, ferait un appel d'offres ouvert, on peut se dire qu'à terme, elle pourrait l'exiger dans ses appels d'offres ; que l'ensemble du matériel soit équipé ERTMS. Pour les TGV, cela va devenir la norme, également. Je vous ai parlé du projet LGV+, tout à l'heure, du déploiement sur Paris – Lyon ; on peut se dire qu'à terme, l'ensemble des lignes à grande vitesse sera équipé, et du coup, de fait, l'ensemble des matériels devra être équipé également. Resteront quelques circulations techniques, ou les trains spécifiques qui servent à la maintenance du réseau. Ça, ce sera un coût pour le gestionnaire d'infrastructure que nous sommes. Mais le parc de matériel est quand même nettement moins important.

1670 **Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

1675 Merci. Je pourrais compléter en disant qu'aujourd'hui – ce n'est pas une plaisanterie ce que je vous dis –, il y a un pays, en Europe, qui a décidé l'équipement de tout son réseau en ERTMS. C'est le Luxembourg. Ce n'est pas le plus grand, mais c'est significatif. Si demain, un train de fret se présentait à l'entrée de l'Hexagone, uniquement équipé en ERTMS, on serait très gêné, parce qu'il respecterait parfaitement la norme européenne, et l'on devrait pouvoir lui donner la circulation sur notre réseau. Ce ne serait évidemment pas possible aujourd'hui, et c'est encore un cas de figure. Mais clairement, la voie est ouverte.

**Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

1680 Merci. On va conclure les questions pour ce soir. Je vais demander à Adeline de faire une rapide synthèse. Non pas une synthèse de ce qui s'est dit, mais quels sont les quelques éléments marquants de cette soirée, et ce qu'elle a retenu, a priori, à chaud.

**Adeline HEITZ, Membre de la Commission particulière**

1685 La première chose, je dirais, c'est que ce débat public, c'est aussi l'occasion pour les acteurs politiques de débattre entre eux, et face à vous, aussi avec les acteurs du transport. Ça, je pense que c'est quelque chose de très important à noter. Globalement, c'est sûr, il y a un consensus sur le diagnostic : on est ici à la recherche d'un compromis. Plusieurs solutions ont été abordées, évidemment, par la maîtrise d'ouvrage, mais aussi par certains d'entre vous. Ce qui est important, et c'est le sens du débat aujourd'hui, c'est la question des enjeux systémiques ; on est sur un projet qui dépasse le cadre du transport, qui dépasse le cadre de l'infrastructure et des flux. On est aussi ici sur un projet urbain qui relève de questions qui vont inclure davantage d'acteurs. Donc, c'est important de noter cette transversalité de la question du nœud ferroviaire lyonnais.

1690 On a beaucoup parlé du rééquilibrage des territoires, à travers la question de Saint-Exupéry, qui est vraiment beaucoup arrivée dans la discussion aujourd'hui, et qui pose aussi la question des moyens à mettre en pratique par rapport à ça. Effectivement, aller vers un modèle multipolaire, qu'est-ce que cela veut dire ? Sachant que l'on sait que les modèles multipolaires génèrent un accroissement des besoins de mobilité – à voir, comment cela peut être pris en compte. Des questions environnementales abordées relativement rapidement à travers la question posée par certains sur les déchets, et puis la nappe phréatique, qui nous amène à cette question initiale de la version souterraine, versus la version en surface, en ce qui concerne le cas de la Part-Dieu, qui montre bien que cette question sera résolue au regard de la qualité du projet urbain qui sera proposé, et de la bonne compréhension des enjeux et des impacts, sur le plan socioéconomique, et sur le plan environnemental.

**Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière**

1705 Merci. On va conclure ce soir avec un peu de retard, comme toutes nos réunions publiques. Je tenais à vous remercier sur ce point, et vous indiquer, en termes de calendrier, que nous avons deux autres réunions publiques qui traitent sensiblement du même sujet – enfin, les mêmes approches – : l'une sur Vénissieux, la semaine prochaine (le 11 juin), et une autre sur Villeurbanne, le 26 juin. Non, c'est un atelier-débat, pardon. Villeurbanne, le 18 juin. Cela traite un peu du même sujet. Villeurbanne, c'est

- 1710 un atelier-débat, qui est un atelier plus prospectif, puisque l'on voudrait aborder presque indépendamment du nœud ferroviaire lyonnais, les transports du futur, et les éléments qui peuvent complètement bouleverser le paysage sur ce point. Ce projet NFL, il a une durée de vie de 30 ans. Le faire dans 30 ans : est-ce que l'on traitera de la même chose, est-ce qu'après tout, on aura encore besoin du train ? Est-ce qu'il n'y aura pas des véhicules autonomes volants, etc. ?
- 1715 On ne se pose pas la question, mais il est intéressant de faire un peu de prospective en la matière. Donc, on avait souhaité le faire. Et le 27 juin, nous avons prévu également un atelier-débat, cette fois sur l'impact socioéconomique, et les financements ; plus dédié aux modes de financement de ce type d'infrastructure.
- 1720 Tous les documents qui ont été présentés sont bien entendu sur le site, dont les caractéristiques s'informent ici. Vous pouvez avoir toutes les informations sur le projet, les actualités sur le débat, les inscriptions aux ateliers que je viens de citer. Il y en a un que je n'ai pas cité, qui se tient à Chambéry, et qui porte sur les accès alpins du Lyon – Turin, et l'interférence avec le NFL. Vous avez également un questionnaire sur vos déplacements. Vous avez sur la table des documents qui ont été mis ; merci de les remplir pour ceux qui le veulent bien. Vous pouvez le faire aussi sur internet. Posez les questions que vous souhaitez. Le maître d'ouvrage y répondra dans les 15 jours.
- 1725 Dernier élément : si vous le souhaitez, pour certains d'entre vous c'est déjà fait, fournir un cahier d'acteurs qui affirme, ou qui donne la position de votre association, institution, etc., ces cahiers d'acteurs sont annexés au compte-rendu qui sera établi en fin de débat public. Ça peut prendre une forme plus souple d'une contribution, auquel cas elle ne figure pas en annexe du document, mais les éléments sont pris en compte sur ce point.
- 1730 Voilà. Merci à tous, et bonne fin de soirée. Merci encore.