

## Débat public

### NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

#### Du 11 avril au 11 juillet 2019

### Compte-rendu intégral

#### Réunion publique « Les transports du quotidien »

#### Jeudi 13 juin 2019 à Ambérieu-en-Bugey

<b>SALLE/ADRESSE :</b>	Salle 1500 – Ambérieu-en-Bugey
<b>PARTICIPANTS :</b>	247 personnes
<b>DÉBUT &gt; FIN :</b>	19 h 11 à 22 h 42 (durée du REC : 3 h 31)
<b>QUESTIONS-RÉPONSES :</b>	14 questions

#### En tribune

#### CNDP

<b>M.</b>	<b>Jean-Claude</b>	<b>RUYSSCHAERT</b>	<b>Président de la commission particulière du débat public</b>
<b>M.</b>	<b>Francis</b>	<b>BEAUCIRE</b>	<b>Membre de la Commission particulière du débat public</b>
<b>M.</b>	<b>François</b>	<b>GILLARD</b>	<b>Membre de la Commission particulière du débat public</b>
<b>M<sup>me</sup></b>	<b>Agnès</b>	<b>POPELIN</b>	<b>Membre de la Commission particulière du débat public</b>

#### Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

<b>M.</b>	<b>Denis</b>	<b>CUVILLIER</b>	<b>Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale</b>
<b>M.</b>	<b>Yves</b>	<b>SIMOND</b>	<b>Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau</b>

#### Intervenants :

**Daniel FABRE, Maire d'Ambérieu-en-Bugey**

**Anne-Sophie MAROT, SNCF Mobilités TER AURA (Auvergne – Rhône-Alpes)**

**Rémi GAUTHIER, Président association A3CFAL**

**Charles de la VERPILLIÈRE, député de l'Ain**

**Damien ABAD, député de l'Ain**

**Stéphane CANALIS, préfecture de région**

**Alexandre NANCHI, Conseiller régional Auvergne – Rhône-Alpes**

## COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

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

Bonsoir. Je vous propose de démarrer notre réunion. Je suis Jean-Claude RUYSSCHAERT, je suis le Président de la Commission particulière du débat public qui a été instituée et désignée par la Commission nationale du débat public pour organiser et animer le débat sur le Nœud ferroviaire lyonnais.

En préambule, je voulais signaler que cette réunion publique fait l'objet d'une captation vidéo. Vous êtes tous filmés, sauf si vous ne le souhaitez pas, auquel cas vous vous manifestez. Vous avez bien entendu votre droit à l'image. Les personnes qui ne souhaitent pas être filmées pourront se mettre dans un secteur où les caméras ne prennent pas. Lorsque nous aurons à vous donner la parole, vous pourrez également poser des questions. Et si vous ne souhaitez pas être filmés, vous les poserez par écrit. Un membre de la Commission particulière les lira en public, là encore, si vous ne souhaitez pas être filmés.

Avant de vous présenter le débat, je demanderai à Monsieur le Maire d'Ambérieu de bien vouloir nous accueillir dans la tradition républicaine.

### **Daniel FABRE, Maire d'Ambérieu-en-Bugey**

Merci beaucoup. Madame la sous-préfète, Mesdames et Messieurs les parlementaires, Monsieur le Président de la Commission, Mesdames et Messieurs les élus chers collègues, Mesdames, Messieurs, je suis très heureux et honoré de pouvoir vous accueillir ce soir ici même à Ambérieu, au sein de l'Espace 1500. Je souhaite que cette réunion puisse ouvrir les débats sur un projet qui nous concerne tous, qui concerne notre territoire. Vous le savez tous autant que moi, il y a de gros enjeux sur ce territoire. Et quand on regarde un peu l'intitulé de la Commission, en tout cas les objectifs qui ont été affichés à travers tous les éléments de communication de cette Commission, je pense qu'il n'y a pas besoin de faire de dessins particuliers. Tout le monde connaît l'état actuel de la ligne Ambérieu – Lyon. Il n'y a donc pas besoin de faire de commentaires supplémentaires. Je n'en dirai pas plus sur l'objectif de cette réunion. Je vous souhaite un bon débat, une bonne réunion et à tout à l'heure. Merci.

*Applaudissements.*

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

Tout d'abord, je vais rappeler ce qu'est le débat public. C'est d'abord la mise en œuvre d'un droit constitutionnel. La Constitution prévoit que toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement, détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. C'est aussi un exercice démocratique avant toute décision publique qui vise à assurer l'information la plus large et la plus complète sur le projet. Et recueillir les avis ou contributions sur son opportunité, ses caractéristiques et ses impacts. Nous y reviendrons au moment d'ouvrir le débat. Ce débat vise en fait à éclairer la décision publique. C'est-à-dire que le maître d'ouvrage, à l'issue de ce débat public, aura à prendre une décision prenant en compte les enseignements de ce débat.

Qui organise le débat ? C'est donc la Commission nationale du débat public, une autorité administrative indépendante, qui décide de l'organisation du débat en fonction de l'intérêt national, des enjeux socioéconomiques et environnementaux. Elle nomme la Commission particulière que je préside depuis maintenant 6 ou 8 mois, puisque nous avons été nommés, pour moi-même, en octobre 2018, et pour l'ensemble de la commission en novembre 2018. Nous avons été amenés à travailler, à préparer ce débat public depuis plus de 6 mois. Cette Commission en définit les modalités d'information et de participation du public. Elle anime le débat et, en fin d'exercice, c'est-à-dire à partir du 11 juillet, puisque notre débat va se clore le 11 juillet 2018, elle établit un compte-rendu du débat, un bilan sans se prononcer sur le fond du projet. C'est ce que je voudrais vous faire passer comme message clair : nous n'allons pas nous prononcer sur le bien-fondé du projet proprement dit. En revanche, nous sommes les garants que l'ensemble du public a été informé, que les avis et les

50 contributions de chacun ont pu être formulés et sont transcrits dans le rapport que nous avons, et qu'ils seront analysés par le maître d'ouvrage le moment venu.

Le débat public répond à de grands principes.

- 55 - D'abord, un principe d'indépendance. Les membres de la Commission que je préside – 3 membres sont présents ici pour participer à notre réunion de ce soir, mais nous sommes 9 au total – n'ont aucun lien ni avec la maîtrise d'ouvrage, ni avec les collectivités concernées par le débat. Elle est neutre. Je le disais tout à l'heure, qu'elle ne se prononçait pas sur le fond du projet ni sur les avis exprimés.
- 60 - Un principe de transparence. Nous assurons la diffusion en transparence de toutes les informations et nous n'en écartons aucune qui ne soit conforme aux principes du débat public. C'est dans ce sens que la réunion de ce soir sera filmée et mise sur le site du débat public de façon à ce que tout un chacun puisse s'y référer s'il le souhaite. De même que tous les documents préalables, préparatoires ont été mis sur le site de la Commission, dont vous aurez les caractéristiques tout à l'heure.
- 65 - Un autre principe respecté est que toute personne peut s'exprimer dans les mêmes conditions. C'est le principe d'égalité de traitement. Il n'y a aucun poids différent entre les uns et les autres. Toutes personnes s'expriment dans les mêmes conditions, et les voix ont autant d'importance aux yeux de notre Commission dès lors qu'elles respectent un principe d'argumentation. C'est-à-dire que nous ne souhaitons pas, dans ce cadre, avoir une opposition stérile ou une manifestation de ce type, mais bien à ce que les arguments des uns et des autres puissent être exprimés et ensuite transmis aux décideurs publics de façon à ce  
70 qu'ils puissent en prendre compte à l'appui de la poursuite du projet, de sa modification ou de son abandon.

75 Juste pour information, sur les débats publics que la Commission nationale a organisés, un tiers de ces projets a été abandonné par le maître d'ouvrage à l'issue du débat public. Un tiers de ces projets s'est poursuivi dans les mêmes conditions initiales. Et un tiers des projets a été poursuivi, mais avec des modifications profondes.

Autour de cette table, nous allons également avoir un maître d'ouvrage, qui est juste derrière moi, représenté par M. Denis CUVILLIER et M. Yves SIMOND. Ils sont également accompagnés de  
80 M. CHATARD, Directeur territorial adjoint, qui est quelque part dans la salle et d'autres représentants SNCF que je ne vais pas nommer pour ne pas alourdir, mais nous les présenterons tout à l'heure lorsqu'ils interviendront.

D'autres partenaires que je souhaitais saluer, puisque nous serons amenés à les interpeller : M. NANCHI, Conseiller régional, qui représente la région Auvergne – Rhône-Alpes. Madame la sous-préfète bien entendu et M. CANALIS, qui représentent l'État et que nous interpellons peut-être dans  
85 ce dossier. Nous aurons deux autres intervenants que j'évoquerai tout à l'heure dans cette présentation.

Le déroulé de notre réunion. Notre débat porte sur le Nœud ferroviaire lyonnais. Je vais bien entendu susciter une réaction de protestation de votre part en disant qu'il ne porte pas sur le tracé du CFAL. Le projet d'aménagement à long terme du Nœud ferroviaire lyonnais a été établi et présenté en  
90 prenant comme hypothèse de départ que les grands projets d'infrastructures qui avaient déjà fait l'objet soit de débats, soit de déclaration d'utilité publique étaient réalisés, en particulier les accès au tunnel alpin Lyon – Turin, le CFAL et la liaison Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon. Ce sont les hypothèses de base de ce projet. Nous aurons au cours de ce débat à aborder quelques points notamment si ces grands projets ne se faisaient pas. Cela va de soi. Mais c'est essentiellement sur ce  
95 point. J'ai eu l'occasion de le dire et de l'écrire : il n'appartient pas à la Commission particulière que je préside d'organiser un débat sur le tracé du contournement ferroviaire lyonnais, qui a fait l'objet d'une DUP – nous l'évoquerons tout à l'heure. Toutefois, le CFAL a bien entendu un impact sur le projet du NFL.

100 Nous avons pris acte, lors de différentes réunions publiques précédentes, lors d'interventions d'élus notamment, lors de notre travail préparatoire, de la position exprimée, opposition au tracé actuel du CFAL. Nous transcrivons sans aucun doute ce point dans les comptes-rendus que nous serons amenés à établir. Mais si ce tracé ne fait pas l'objet du débat de ce soir, il nous est apparu important,

105 dans le respect du principe d'information et de transparence que j'évoquais tout à l'heure, que puisse être présenté en public, lors de cette réunion publique, les arguments à l'encontre de ce tracé, même si nous ne discuterons par sur ce point. J'ai donc proposé à une association, l'A3CFAL, d'intervenir en amont de ce débat public, puis quelques élus viendront compléter les propos de l'association, notamment M. ABAD et M. de la VERPILLIÈRE. Ils vont donc vous présenter en amont un document qu'ils ont établi. Je leur laisse la parole dans un premier temps avant de reprendre le micro. Vous avez la parole.

110 **Rémi GAUTHIER, Président association A3CFAL**

Parce que le débat public sur le NFL (Nœud ferroviaire lyonnais) est en débat en ce moment en 2019 et que le CFAL y est fait mention assez souvent, les opposants au projet vous proposent de vous raconter l'histoire d'un projet, donc le contournement Fret de l'agglomération lyonnaise. Maintenant, c'est plutôt un contournement ferroviaire seulement. Nous vous expliquerons plus tard.

115 Quand un débat public est préparé pour le contournement autoroutier en 2001, on organise les réunions dans toute la région Rhône-Alpes, concernée par le contournement autoroutier. Et six mois avant l'ouverture au public de ce débat public, on rajoute le CFAL. À la hussarde, on rajoute au dernier moment une réunion, une seule, à l'Est de l'agglomération lyonnaise, à Ambérieu, sur le CFAL. Tout le monde est pris par surprise et, donc, peu de personnes y viennent. Cela ne rencontre pas le public.

120 Que nous raconte cette carte en 2001 ? C'est le problème qu'a la SNCF à faire transiter les trains de Fret sur la ligne surlignée en jaune, donc uniquement les trains de Fret qui veulent traverser le secteur de Lyon. Ils vont buter sur de nombreux problèmes. Ils envisagent donc de faire un raccourci entre Ambérieu et Vienne. La carte est très claire : quand c'est rouge, c'est que cela « coince », c'est que cela ne va pas et qu'il faudra contourner. Quand je pars de la Part-Dieu, si je vais au nord, cela « coince » au nord ; si je vais au sud, cela « coince » au sud. Il faut contourner tout cela. Sur ce fond de carte centré sur la Part-Dieu, je vous ai surajouté le périmètre d'étude qui est apparu justement en 2001 pour le périmètre d'étude du CFAL.

130 La carte officielle maintenant, centrée sur non plus la Part-Dieu, vous voyez qu'elle a même disparu de la carte, mais qui serait au bout du mot « agglomération lyonnaise » à gauche. L'image est maintenant centrée sur Saint-Exupéry et sa gare TGV. Les zones crème sont l'esquisse du périmètre d'étude. C'est ce qui est proposé en 2001. Nous voyons très clairement que cela part d'Ambérieu, que cela longe la voie historique du PIPA (Parc industriel de la plaine de l'Ain). Après, le périmètre d'étude va *grosso modo* vers l'aéroport pour redescendre vers le sud et arriver par deux branches en s'adossant toujours à une infrastructure existante, là l'A46, pour aller soit vers Sibelin au sud, puis remonter un peu au nord, ou carrément au sud à Vienne. Regardez bien les pointillés qui longent les lignes vertes. Je vous rappelle que les lignes vertes sont le réseau ferré. Là, typiquement, tout en haut, les traits verts qui partent d'Ambérieu sont bien la ligne historique. Et le trait bleu qui passe en dessous est l'autoroute A42, qui va à Genève. Les fameux pointillés, c'est aménagement de lignes existantes, mais cela pourrait aussi matérialiser le phasage ou les projets « pas chers » – nous en parlerons plus tard.

145 Après le débat public de 2001, nous voici en 2005, où il nous est présenté les 4 fuseaux qui s'animent devant nous et les virgules équivalentes qui ont été introduites par la DM de 2003. Les virgules, c'est le trait rouge orangé, à gauche, qui vient par le nord, et qui permet de revenir ici. Tout cela est beau et bon, mais, et si cela n'existait pas ? Parce qu'au final, cela n'existe plus. Si cela n'existait pas, nous pourrions dire que ces virgules ont été un moyen de tirer tous les itinéraires vers le nord, parce qu'effectivement on comprend bien que plus l'itinéraire est au nord, moins la virgule est longue et moins elle coûte cher.

150 Nous, nous contestons ces virgules, parce que nous savions qu'elles ne servaient à rien. On les a présentées comme indispensables et finalement on les a enlevées. Mais on a obtenu un itinéraire très au nord et le long de l'autoroute.

155 Comparons les deux fuseaux toujours en lice aujourd'hui, à notre avis. Très clairement, nous voyons qu'avec la virgule de raccordement à l'aéroport pour le fuseau C, l'écart de prix est de 200 millions. Et quand nous savons que finalement cela ne sert plus à rien, que cela a été retiré, cela a permis de rajouter 200 millions virtuellement au fuseau C pour dire qu'il est tout à coup équivalent au fuseau A.

Mais sans ces virgules, l'évidence est frappante et visuelle : c'est plus court, donc c'est moins cher. La virgule servait juste à compenser tout cela.

Vous n'avez pas fait attention, mais une vertu est apparue en 2005 : c'est que le projet ne s'arrête plus à Ambérieu, mais à Ambronay. On contourne donc Ambérieu.

- 160 Sur cette animation, nous avons la vertu qui nous a été vendue sur ces 15 dernières années, donc la somme des projets bout à bout pour contourner à la fois Bourg-en-Bresse, à la fois Ambérieu-en-Bugey et Lyon, et faire une vraie autoroute, un TGV du Fret. Il aurait donc fallu le contournement de Bourg-en-Bresse, le trait bleu qui clignote et qui est disparu. Il aurait fallu le contournement d'Ambérieu qui est aujourd'hui disparu. Et il ne resterait plus que la partie en bas, donc le CFAL Nord, parce que le CFAL Sud, lui aussi, a disparu. Donc, la vertu initiale de tous ces projets n'existe plus. On fait du « petit bout » et quand on commence par le mauvais petit bout, après on est empêtré dans une vilaine histoire.

- 170 Repartons du fond de carte de 2001. On y ajoute les fameuses virgules. Et excusez-moi, je ne l'ai pas encore enlevée, mais toute la partie Sud de la carte, la zone crème, va disparaître. Ça y est, le périmètre Sud est disparu, et le temps nous donne raison, on est plus de 10 ans après, et cela n'a pas avancé. Nous pouvons dire qu'il est enterré lui aussi. Il ne reste plus que la zone du CFAL nord et les 4 fuseaux. Là, ce n'est plus le périmètre, mais ce sont bien les 4 fuseaux qui ont été surimprimés sur la carte et les fameuses virgules qui, je vous le rappelle, disparaîtront évidemment.

- 175 À partir de 2005, la grande surprise, c'est l'embranchement non plus à Leyment, ici au Sud de notre plan, mais au Nord-Est à Ambronay. On contourne ainsi Ambérieu, ce qui amène cette qualité formidable, c'est qu'effectivement 110 trains de Fret par jour sortent de la ligne historique et passent sur cette nouvelle voie sans entrer en conflit avec les TER. Une qualité qui disparaîtra en 2009 malheureusement.

- 180 2007, l'escroquerie se met en place. Ce qui était évident, l'histoire des trains qui partent de la Part-Dieu et qui vont à Saint-Exupéry, c'est que le ratio investissement / service rendu est tellement minable que c'est abandonné. D'ailleurs, cela n'aurait jamais dû exister. Cela a existé, parce que cela a permis de séduire la région pour retenir le fuseau A, et donc l'aspect « phasable ». Sans ces attraits-là, la région ne se serait pas tiré une balle dans le pied à prévoir quelque chose de « phasable », qui lui sabote ses TER. Parce que si je ne fais que la moitié du projet et que je réinjecte tous mes trains de Fret sur la ligne historique, que deviendront les TER, surtout si je veux doubler la fréquence, donc passer au quart d'heure sur la ligne historique comme on nous l'annonce pour les études du NFL. « Phasable », vous avez dit « phasable », mais qu'est-ce que c'est ? C'est à la fois financier et technique. Vous partez de Grenay, en bas de l'aéroport, vous remontez jusqu'à Dagneux, jusqu'au trait rouge et après, vous arrêtez de faire de la voie neuve et vous remettez tous les trains sur la ligne historique, le petit trait vert avec les pointillés crème. Là, il y a bien usage mixte et en concurrence de tous les trains, tous les usages.

Nous avons vu l'aspect technique, mais il y a aussi l'aspect financier. Si je phase ce fuseau A, le plus long, le plus cher, le plus impactant, il devient le moins cher, mais toujours le plus impactant pour la population. « Bof, c'est moins grave que les grenouilles ».

- 195 En 2007, le CFAL Nord, sans sa virgule, c'est le vice ou la vertu. Le vice, s'il est phasé, parce qu'il sabote les TER, et la vertu, parce qu'il contourne encore Ambérieu. Donc, si nous le faisons en totalité, nous pouvons croire que 110 trains par jour quitteraient la ligne historique pour aller sur cette nouvelle voie et contourner non seulement Lyon, mais aussi Ambérieu.

- 200 En 2009, la dernière escroquerie. Il n'y a plus le contournement d'Ambérieu, parce qu'effectivement le projet, entre Leyment et Ambronay, disparaît. Il est versé au dossier de la LGV Rhin-Rhône Sud, qui ne se fera pas. L'incidence pour nous est qu'à partir de ce moment-là, de 2009, le CFAL fuseau A n'a plus aucune vertu, parce qu'effectivement s'il est phasé, il est très court et n'est pas cher, cela ne sert qu'à n'être pas cher. Et si on le fait en totalité, le tronçon entre Dagneux et Leyment ne sert qu'à faire une voie de dépassement, en fin de compte une grosse rocade de la ligne historique. Mais de toute façon, quand tous les trains arriveront à Leyment se remettront dans le goulot d'étranglement entre Leyment et Ambérieu-en-Bugey, où l'on ne peut pas passer à 4 voies.

Pourquoi continuons-nous en 2019 de proposer le fuseau C ? Peut-être parce que déjà en 2005 – cette carte est donc issue de l'étude publique de 2005 –, le besoin pour la gestion logistique et le

210 service ferroviaire logistique semble évident. Il faut desservir le PIPA. Nous y voilà. En 2009, le département de l'Ain propose encore et toujours de dépenser moins pour faire mieux. Le département de l'Ain propose dans son périmètre, dans son département, de choisir ou aménager au mieux, et extraordinaire, on propose de faire mieux pour moins cher, pour moins long, pour moins nuisant, pour moins impactant, pour moins de population. Laissez-nous donc faire.

215 Je tiens à remercier tout particulièrement pour cette dernière diapositive la Commission particulière des débats publics qui nous accueille ce soir pour ce temps si particulier à nous, opposants à ce projet du CFAL, opposants constructifs qui, avec leurs élus, sollicitent un entretien auprès de la ministre depuis déjà quelques semaines et espèrent bien, sénateurs, sénatrices, députés, conseillers départementaux et régionaux, l'obtenir et aller lui expliquer notre point de vue sur ce CFAL Nord. Merci à vous tous, bonne soirée.

220 *Applaudissements*

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

Merci beaucoup. Merci deux fois : un, pour votre présentation, et deux, pour avoir respecté le *timing* que nous vous avons demandé. Nous voulions compléter vos propos par une intervention de M. de la VERPILLIÈRE et M. ABAD. Soit de votre place, soit du pupitre.

225 **Charles de la VERPILLIÈRE, député de l'Ain**

Monsieur le Président, vous allez m'en vouloir. Je vais vous contredire. Nous avons bien compris que la Commission particulière du débat public n'est pas chargée d'organiser un débat sur le CFAL. Nous l'avons compris. Et vous nous l'avez dit, parce que le CFAL a été déclaré d'utilité publique avec son tracé fixé par un décret du 28 novembre 2012. Nous avons compris ce que vous nous avez dit. Mais nous ne l'acceptons pas. Nous pensons au contraire que le tracé du CFAL – non pas son principe, qu'il y ait un contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, je crois qu'il y a un certain consensus là-dessus – qui figure dans le décret du 28 novembre 2012 doit être remis en cause et peut être remis en cause. Il doit être remis en cause, parce que – Rémy GAUTHIER l'a très bien montré – nous pouvons dire que dans ses grandes lignes, si je puis dire, ce tracé A qui a été retenu date à peu près de 2005. Déjà 14 ans. Mais le pire, c'est qu'il ne sera pas fait de toute façon demain matin. Je pense qu'il se passera encore 15 ans, voire 20 ans, avant que nous donnions le premier coup de pioche du CFAL. Cela veut dire que nous avons parfaitement le temps de remettre ce travail sur l'établi, de remettre ce tracé à l'étude. Il faut le faire. Ce n'est pas parce qu'il a été déclaré d'utilité publique qu'il est complètement sacré. La preuve, vous avez vu Notre-Dame-des-Landes. Il y avait un décret déclarant l'utilité publique de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Il a été abandonné, et tant pis pour le décret.

C'est donc parfaitement possible. Cela l'est d'autant plus que, de toute façon – j'insiste uniquement sur ce point, Damien ABAD en développera d'autres –, il n'y a pas l'argent pour faire le CFAL. Pourquoi ? C'est très simple. L'Assemblée nationale est en train d'examiner aujourd'hui, cette nuit, un projet de loi sur les mobilités, qui fixe le financement que l'État pourra apporter dans les 10 ans qui viennent, un peu moins de 10 ans, aux routes nationales et aux voies ferrées. Il est prévu très exactement, de 2019 à 2027 inclus, 25,3 milliards d'euros pour toute la France et tous les grands équipements routiers et ferroviaires. 25,3 milliards d'euros de 2019 à 2027. Cela ne permet pas de faire déjà tout ce qu'il y a à faire dans la région Auvergne – Rhône-Alpes, c'est-à-dire achever le tunnel sous les Alpes du Lyon – Turin, achever les accès à ce tunnel entre Saint-Jean-de-Maurienne et Grenay, au sud de Saint-Exupéry, de faire le CFAL et de faire le Nœud ferroviaire lyonnais qui nous réunit aujourd'hui. Donc, cela ne peut pas se financer. Nous pouvons tourner cela dans tous les sens, ce n'est pas possible. Ou alors c'est qu'il y a quelque part un petit mensonge, c'est-à-dire que l'on va en réalité faire de petits bouts de tout. Si c'est cela, il faut le dire. Mais moi, je prétends que ce tracé qui date de 2005, qui ne sera pas mis en œuvre de toute façon dans les 15 ou 20 ans qui viennent, nous avons tout le temps qu'il faut pour refaire un véritable débat dessus. Et c'est ce que nous proposons.

*Applaudissements*

**Damien ABAD, député de l'Ain**

260 Merci Monsieur le Président de la Commission. Je voudrais vous saluer tous, Madame la sous-  
préfète, les élus. Je voudrais simplement dire deux choses rapidement. Je pense que nous pouvons  
nous exprimer et parler au nom de tous les élus. Charles de la VERPILLIÈRE vient de le faire et tous  
les parlementaires qui sont là ne prendront pas forcément la parole, mais partagent tous la même  
265 idée, quelle que soit notre étiquette politique. C'est important de le dire, parce qu'il y a une vision  
unanime sur ce sujet.

La deuxième chose, merci à Rémi GAUTHIER pour ce travail absolument extraordinaire et de grande  
qualité que vous avez fait. C'est important d'avoir justement cette association avec nous, qui fait ce  
travail, parce que ce sont les usagers. C'est tout simplement vous, les citoyens.

Je voudrais juste vous dire deux ou trois choses en complément par rapport à ce qui a été dit.  
270 Premièrement, c'est cette difficulté que nous avons, et vous l'avez très bien résumée tout à l'heure.  
Nous sommes dans un débat sur le Nœud ferroviaire lyonnais et nous considérons que finalement le  
CFAL, dans le meilleur des cas, est à la marge de ce débat, et dans le pire des cas est écarté de ce  
débat. Et c'est déjà un sujet en soi, parce que la réalité est que nous sommes tous dans la même  
région, dans le même territoire. Donc, forcément, nous avons des impacts par rapport à tout ce qui a  
275 été fait et ce qui sera fait à l'avenir.

La première chose est que, malheureusement, et sans vouloir faire de polémique inutile, nous  
sommes sur ce verrou lyonnais justement. Et c'est tout le cœur du débat. Je vais me permettre  
d'utiliser une métaphore pour être très simple. C'est la métaphore de l'œuf sur le plat. Et c'est cela  
aujourd'hui les transports en Rhône-Alpes, avec ce qu'il risque de se passer. Le jaune de l'œuf, c'est  
280 Lyon. Et là, effectivement, il y a une réflexion autour de ce jaune d'œuf, importance, nécessaire. Nous  
avons tous conscience de l'engorgement de la gare Part-Dieu, de toutes les difficultés qu'il y a et les  
contraintes en matière environnementale notamment, mais pas seulement. Ensuite, vous avez le  
blanc de l'œuf, qui est autour de Lyon, qui est ce que l'on peut appeler la COURLY, l'agglomération,  
ou la banlieue de Lyon. Et ensuite, il y a nous. Nous, le département de l'Ain, avons parfois un peu le  
285 sentiment d'être la bave de l'œuf lyonnais. C'est cela qu'il faut changer. Parce que c'est  
malheureusement ce que nous subissons au quotidien. Et sur le CFAL en tant que tel. C'est justement  
le cœur du problème. Et Charles l'a rappelé, nous ne sommes pas contre le principe, parce que dans  
l'Ain nous ne sommes jamais contre par principe, nous sommes des personnes constructives. Mais  
simplement, permettez-nous de comprendre ce qu'il se passe et la réalité de la situation.

La réalité de la situation est que l'on nous propose un CFAL qui est un CFAL lyonnais, qui ne prend  
plus en compte les avantages qu'il y avait pour notre département et qui ont été très bien résumés. Ils  
sont au nombre de deux – il y en a peut-être d'autres. C'est le raccordement à l'aéroport et c'est bien  
sûr, Monsieur le Maire d'Ambérieu, le contournement d'Ambérieu. On nous sort un CFAL où ce qui  
était bénéfique pour le département de l'Ain disparaît totalement. Comment voulez-vous que nous  
290 soutenions un projet dans lequel non seulement nous avons des impacts – j'y reviendrai – et des  
nuisances, mais en plus les seuls avantages que l'on nous avait vendus à l'époque ne sont même  
plus ici ? C'est la grande difficulté.

C'est le deuxième point que je voudrais aborder : le contournement d'Ambérieu. J'ai la chance d'être  
député d'Ambérieu, et je vais vous dire qu'ici nous sommes dans une des gares TER de Rhône-Alpes  
300 les plus importantes. Et la ligne Lyon – Ambérieu – Saint-Étienne est la ligne la plus fréquentée de  
notre territoire régional. Nous avons déjà beaucoup de difficultés sur les déplacements, les transports  
et les conditions de transport. Vous imaginez que si demain nous rajoutons sur cette ligne historique  
des trains de Fret supplémentaires, forcément les conditions de dégradation des usagers seront  
encore plus importantes, et nous aurons un impact direct extrêmement fort. Pour nous, il faut être  
clair : un CFAL sans le contournement d'Ambérieu, nous ne pouvons même pas nous asseoir autour  
305 de la table.

La troisième chose, en lien d'ailleurs avec cela, c'est le tracé. Charles l'a très bien dit, je serai donc  
très rapide là-dessus. Le tracé A – je me souviens effectivement des débats que nous avons eus à  
l'époque – est tout simplement irrecevable pour nous, incompréhensible, et même totalement  
surréaliste par rapport à un tracé qui passait dans le Parc industriel de la plaine de l'Ain, qui était le  
310 tracé C, qui respectait les populations, qui respectait notre cadre de vie et qui, surtout, avait une  
valeur économique en lien bien sûr avec les activités qu'il y a autour de ce parc industriel.

315 J'en arrive à la fin de mon propos justement sur la DUP (déclaration d'utilité publique). C'est un peu la  
cerise sur le gâteau. En gros, cette DUP a été prise en 2012. Et l'on nous dit : « Comprenez, une DUP  
ne s'annule pas. » Alors, il faudra m'expliquer pourquoi on a annulé la DUP qui consiste à faire l'A45  
entre Lyon et Saint-Étienne, qui, à mon avis, avait beaucoup plus de sens que le CFAL Nord en tant  
que tel. Donc, une DUP s'annule. Et cela s'annule d'autant plus que cette DUP est mauvaise et a un  
320 impact – j'en finirai par là. Ce n'est pas parce que rien n'a été fait, ce n'est pas parce que rien ne se  
fera peut-être dans l'avenir que, malheureusement, cette DUP n'a pas d'impact sur nous, dès  
aujourd'hui dans la vie quotidienne des personnes. C'est comme une épée de Damoclès. Vous ne  
savez pas si elle va tomber, mais tant qu'elle est au-dessus de votre tête, vous avez toujours peur  
qu'elle tombe. Et que se passe-t-il ? Nos logements sont dévalorisés. Je parle sous contrôle du Maire  
de Niévroz et d'autres qui sont là. Mais tout notre territoire aujourd'hui, autour de ce tracé-là est un  
325 territoire qui est pourtant dynamique, qui en plus gagne des habitants. Nous ne sommes pas au milieu  
des champs, il faudra aussi le dire à Paris. Nous sommes dans un territoire urbanisé, dans un  
territoire où il y a une forte population, dans un territoire en devenir, et dans un territoire aujourd'hui ou  
celles et ceux qui ont construit ou acheté se trouvent aujourd'hui en difficulté par une DUP, qui ne sera  
peut-être jamais appliquée, qui n'existera peut-être jamais. Mais comme elle existe, elle dévalorise  
330 tout simplement nos conditions. C'est pour cela, enfin, et merci à tous ceux qui ont œuvré, la bonne  
nouvelle de la soirée est que nous avons obtenu un rendez-vous avec Mme BORNE, la ministre des  
Transports, le 2 juillet prochain. Avec l'accord des parlementaires, je souhaiterais vraiment que vous  
soyez avec nous, M. GAUTHIER, parce que je pense que c'est important de pouvoir le faire, d'être  
ensemble là-dessus. Mais il y a un principe très simple. C'est très important ce dont nous allons parler  
335 ce soir, sur le Nœud ferroviaire Lyonnais, et merci d'organiser cette réunion. Tout ce que nous nous  
dirons est très important. Mais il y a une chose simple que nous demandons : c'est tout simplement  
l'annulation d'une DUP qui n'a pas lieu d'être et qui est inopérante aujourd'hui.

*Applaudissements*

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

340 Merci. Vous nous avez dit qu'une DUP peut s'annuler. J'ai dit tout à l'heure qu'une Commission du  
débat public n'est pas là pour prendre des décisions et se prononcer sur le fond, vous le savez bien  
sur ce point. J'ai dit en préambule également que nous rendrons compte de ces éléments et que nous  
avons déjà pris acte, lors de réunions précédentes, de cette opposition. Cela va donc de soi. Nous  
avons prévu de présenter le déroulé administratif qui avait conduit à la DUP sur ce point, pour éclairer  
345 tout le monde puisque l'un des principes de base de la CPDP, c'est bien la transparence. Je pense  
que compte tenu des propos qui ont été tenus, je me demande s'il est opportun de présenter cet  
élément-là ou de présenter la manière, sauf si vous le souhaitez.

*Protestations dans la salle*

350 M. CANALIS, je vous avais fait travailler. Mille excuses pour votre présentation. Nous pourrions  
toutefois la mettre sur le site en rappelant les modalités pratiques. De même que j'avais demandé à  
SNCF Réseau de présenter la manière dont avaient été élaborés les différents tracés sur ce point. Ils  
ont été évoqués. Je pense que nous ne reviendrons pas sur ce point.

Ce que je vous propose tout de suite, c'est de passer à la présentation du projet NFL par SNCF  
Réseau, et nous ouvrirons ensuite le débat si vous en êtes d'accord. Vous avez donc la parole.

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

355 Bonsoir à toutes et à tous. Je m'appelle Denis CUVILLIER. Je travaille à la Direction territoriale de  
Lyon de SNCF Réseau. Mais beaucoup d'entre vous m'ont connu avec une casquette Réseau ferré  
de France. Et j'ai le plaisir de reconnaître dans l'assistance beaucoup d'élus que j'ai rencontrés à  
cette occasion. Et je voudrais souligner – ce n'est pas de la flagornerie – la qualité des contacts que  
nous avons eus avec chacun d'entre eux, même si évidemment nous n'étions pas d'accord sur l'objet  
360 même des discussions.

**Yves SIMOND, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau**

Bonjour à tous et à toutes. Yves SIMOND, je suis également de SNCF Réseau, dans l'équipe avec  
Denis, en charge des études sur le Nœud ferroviaire lyonnais.

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



365 Plutôt qu'une présentation avec de nombreuses diapositives, nous avons présenté un petit film qui présente le débat public et le Nœud ferroviaire lyonnais long terme. Après ce film, nous reviendrons pour une présentation de certains points plus détaillés.

*Projection d'une vidéo*

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

370 Un tout petit mot en préambule. Tout à l'heure, je disais que l'on m'avait connu avec une casquette Réseau ferré de France, aujourd'hui SNCF Réseau. Juste un petit retour, parce que les évolutions du Groupe public ferroviaire peuvent en perdre certains, et c'est tout à fait compréhensible. Donc, SNCF Réseau fait partie du Groupe ferroviaire, mais c'est l'entreprise qui possède l'ensemble du patrimoine ferroviaire national. 30 000 km de lignes. Et notre Président, Patrick JEANTET, tient beaucoup à ce que nous rappelions que l'objectif de SNCF Réseau, la manière dont il entretient son réseau et le développe a un seul but : faire rouler le plus grand nombre possible de trains. Je crois que le rôle social du train, surtout à Ambérieu, n'est pas à préciser. Mais de plus en plus, vu l'évolution du contexte, le train apparaît comme un transport capable de répondre à des déplacements de masse et, dans un souci permanent de respect de l'environnement.

380 **Yves SIMOND, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau**

Denis disait que le but et la raison d'être de SNCF Réseau sont de faire circuler le plus de trains possible sur notre réseau. Nous avons une préoccupation également, c'est de poursuivre les efforts de maintenance et de modernisation de notre réseau. Un audit a été fait dans les années 2000 par l'École polytechnique de Lausanne notamment. Il a montré que nous avons sous-investi pendant un certain nombre d'années sur notre réseau. Il était donc nécessaire d'apporter un effort très important sur cette modernisation. C'est ce qui s'est traduit par la signature d'un contrat de performance qui conduit SNCF Réseau et l'État à investir de plus en plus sur le réseau. Vous le voyez sur la diapositive. Nous sommes passés de 1 milliard d'euros sur le territoire national d'investissements en maintenance dans les années 2000 à environ 3 milliards d'euros en 2019, et à plus de 3 milliards d'euros en 2022.

385 Comment cela se traduit-il sur votre territoire ? Sur votre territoire, vous avez déjà vu sur la ligne Lyon – Ambérieu la suppression du PN 20 l'année dernière. Les programmes de suppression et de sécurisation de PN sont en cours. Trois sont concernés. J'ai parlé du PN 20 et nous lancerons prochainement les études de suppression du PN 19 de Balan et dans le futur aussi la question du PN 34 d'Ambérieu-en-Bugey. D'autres efforts aussi pour faciliter l'accès au train et donc pour remettre à niveau l'infrastructure et notamment les gares, nous avons des programmes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite : Meximieux 2022 – 2025 et Ambérieu notamment pour les accès aux quais et la mise en place d'ascenseurs pour 2020 – 2021.

395 Nous allons faire la présentation sur le Nœud ferroviaire en trois temps. En premier, nous vous présenterons le contexte territorial et ferroviaire autour du Nœud ferroviaire lyonnaise. Le projet NFL long terme, ses caractéristiques, ses objectifs et son coût. Et enfin, un troisième temps, des éclairages complémentaires qui nous ont été demandés par le ministre pour éclairer le débat.

400 Le contexte territorial ferroviaire. Vous avez sur cette diapositive le réseau ferroviaire qui a été centré sur Ambérieu-en-Bugey. Ambérieu-en-Bugey est un carrefour en trois lignes : une ligne qui vient du Nord depuis Dijon, la ligne de La Bresse, et qui se sépare à Ambérieu-en-Bugey, en une ligne qui part vers le Sud-Est à destination de la Savoie et Haute-Savoie, via Aix-les-Bains. Et une ligne qui se dirige vers le Sud-Ouest à destination de Lyon, et qui est une des 12 branches de l'étoile ferroviaire lyonnaise. L'étoile ferroviaire lyonnaise reçoit quotidiennement environ 1 200 circulations de toute nature. Ce qu'il est important de savoir, c'est que ces circulations sont très hétérogènes et plus de la moitié de ces circulations concernent des TER, trains express régionaux. Ensuite, l'autre moitié se répartit à peu près à parts égales entre du Fret, entre des circulations techniques, des trains à vide qui sont nécessaires à la mise en place des circulations, puis une autre catégorie, des trains à grande vitesse. L'hétérogénéité de ces circulations est déjà en soi un problème dans la traversée du Nœud lyonnais.

410 Je le disais tout à l'heure, ce Nœud reçoit 1 200 circulations par jour et ne peut plus recevoir aucun train supplémentaire. En fait, le niveau de circulation qu'il y a à travers le Nœud, l'hétérogénéité de ces trafics font que pour le moindre incident, par effet de caisse de résonance du Nœud ferroviaire

420 lyonnais, il y a une amplification de ces répercussions. Et vous voyez un certain nombre de chiffres. Par exemple, un train sur cinq dans le cœur du Nœud a plus de 5 minutes de retard. Un tiers des retards de la région prend naissance à l'intérieur du Nœud ferroviaire lyonnais. Et les services se dégradent dans ce Nœud. Par exemple, vous voyez une dégradation de 16 % de la ponctualité pour les trains à grande vitesse dans la traversée Nord – Sud du NFL. En fait, tous ces facteurs d'irrégularité se traduisent par une désorganisation des circulations. Par exemple, quand on prévoit, la veille pour le lendemain, un schéma de service avec des trains qui doivent être accueillis sur un certain nombre de quais, un quart des trains qui arrivent en gare de la Part-Dieu sont reçus sur un quai différent de celui qui était programmé.

425 Dans ce contexte, il n'est plus possible d'insérer de trains supplémentaires en heure de pointe dans le Nœud. Que faisons-nous ?

430 Cet état de fait se traduit sur la ligne Ambérieu. Vous voyez par exemple sur cette carte l'origine des pertes de temps sur tout le service 2018 pour les TER. Nous voyons très clairement quand c'est en rouge. Cela met en évidence le lieu où les trains perdent du temps. Dans l'arrivée sur la gare de la Part-Dieu, vous voyez que c'est là où il y a la majeure partie des pertes de temps.

435 Quelles sont les mesures prises pour résoudre cette situation ? Nous avons déjà des mesures en cours. C'est un plan de mobilisation qui a été signé avec tous les partenaires, que ce soit l'État, la région et certaines collectivités territoriales. Un plan d'action et d'investissement de 500 millions d'euros sur la période 2015 – 2025. Vous avez des opérations emblématiques, en cours, que vous pouvez voir à la Part-Dieu. C'est par exemple la création d'une nouvelle voie L à la Part-Dieu. Mais vous avez aussi un certain nombre d'opérations qui sont en dehors du Nœud. Ces opérations permettront à terme, à l'issue de ce plan de mobilisation, une diminution de 15 à 20 % des retards générés par le Nœud ferroviaire lyonnais. C'est à peu près 160 000 personnes qui bénéficieront chaque jour de ces gains.

445 Sur l'axe Lyon-Ambérieu comment ce plan de mobilisation se traduit-il ? Nous avons plusieurs opérations engagées, qui seront sur cette période et qui sont à l'étude. La première, ce sont des allongements de quai pour rendre possible l'augmentation des compositions des trains. Vous avez aussi la création d'un quai au niveau d'une voie d'évitement à Montluel pour fluidifier les situations et permettre les dépassements de trains. Et vous avez aussi des renforcements électriques, justement, pour accepter ces augmentations de compositions de trains.

450 Autre piste avant d'évoquer les aménagements lourds du NFL long terme. Cela porte sur l'étude du déploiement d'une nouvelle signalisation que l'on appelle, d'un nom barbare, l'ERTMS. C'est un nouveau système de signalisation – c'est l'acronyme anglais – qui consiste en fait à utiliser une signalisation embarquée, et donc de faire tomber la signalisation latérale. Actuellement, aujourd'hui, la signalisation des trains, c'est par une signalisation latérale, dont l'écartement de cette signalisation est défini par les trains ayant les caractéristiques d'accélération et de freinage les plus péjorantes, en l'occurrence les trains de Fret. Par conséquent, l'espacement de train est conditionné par ces caractéristiques-là. Demain, avec la circulation embarquée, c'est le graphique que vous voyez en bas sur l'image. Le positionnement des trains et l'espacement entre deux trains sont régis par les capacités de freinage propres du train qui emprunte la voie. Cela rendrait possible la faisabilité de rapprocher les trains entre eux. Cela ajoute de la capacité au réseau. Cela nécessite néanmoins d'équiper les trains pour pouvoir suivre cette signalisation.

460 Ce qu'il faut dire aussi, c'est que ce système de signalisation, c'est une réalité, cela va devenir une réalité sur la ligne à grande vitesse Paris-Lyon. Et sur cette ligne-là, cela permet de passer, à partir de 2025, de 13 trains actuellement par heure et par sens, à 16 trains par heure et par sens. Cela permet de dégager à peu près 20 à 25 % de capacités supplémentaires. Cette capacité-là n'est pas suffisante pour répondre aux besoins qui ont été formulés tout à l'heure dans le film. Pour aller au-delà de cette capacité, pour dégager plus de capacités, nous avons besoin du NFL long terme.

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

Merci Yves. À partir de cette phase de la présentation, nous rentrons dans le domaine du débat public en cours. Je ne sais plus si le Président l'avait rappelé, mais je crois que oui : un débat public a deux objets, et votre avis est sollicité sur deux objets. Le premier est l'opportunité du projet. Est-il opportun

470 de faire ce projet ? Le deuxième, c'est le projet support, les travaux que nous présentons pour permettre d'atteindre ces objectifs.

Concrètement, pour nous, l'opportunité du projet, c'est le niveau de service que nous proposons au débat. Je vais tout de suite prendre les précautions vis-à-vis du Conseil régional qui est là, mais aussi des représentants de l'État. Ce niveau de service que nous allons vous montrer est une proposition de  
475 SNCF Réseau. Ce n'est pas un engagement d'aucune autorité organisatrice de transport. Mais ce nouveau service que nous proposons nous permettra à nous de prendre nos décisions, et très certainement d'éclairer les décisions futures des autorités organisatrices de transport.

L'ambition que nous portons dans ce débat en matière de niveau de service est de tout multiplier par deux. Une offre de service ferroviaire entièrement multipliée par deux sur toutes ses composantes.  
480 Deux fois plus de trains du quotidien. Deux fois plus de TER périurbains. Et pour ce développement, au niveau des gares lyonnaises, nous nous appuyons essentiellement sur la gare de Perrache pour 80 %. Mais Ambérieu n'est pas concerné – vous le verrez juste après. Deux fois plus de TGV, pour conforter le Nœud lyonnais et plus spécifiquement la gare de la Part-Dieu, parce que nous proposons ces deux fois plus de TGV sur la gare de la Part-Dieu, comme offre ferroviaire d'importance. Nous  
485 avons oublié « régional », c'est d'abord régional, puis national et enfin européen.

Notre Président Patrick JEANTET y tient beaucoup – j'ai déjà parlé de lui tout à l'heure, j'en reparle. Il dit : « Dans tous vos projets, n'oubliez pas la composante Fret. » Nous n'allons pas décréter un doublement du Fret ferroviaire. Cela ne nous appartient pas. C'est le monde économique qui le déterminera. En revanche, dans les projets que nous portons, il faut que nous prévoyions des sillons  
490 de passage pour des trains de Fret ferroviaire.

Puis la question : combien y aura-t-il de passagers dans tous ces trains supplémentaires ? C'est deux fois plus de trains. Ces calculs-là sont extrêmement complexes. Ils parlent de la croissance des territoires, la croissance de l'INSEE, des plans d'aménagement du territoire, des décisions qui sont prises par les autorités. On met tout cela dans une grosse machine, on mouline, et cela nous a dit à la  
495 sortie : deux fois plus de fréquentation dans les trains. On peut se dire que comme on multiplie tout par deux, il est logique qu'il y ait deux fois plus de passagers. Pas du tout. C'est beaucoup plus compliqué que cela et la Commission particulière avait fait un atelier spécifique sur ce sujet pour examiner dans le détail toutes nos prévisions de fréquentation des trains. Nous sommes arrivés à la conclusion que c'était bien ce chiffre qu'il fallait retenir.

Nous allons parler du périurbain. Deux fois plus de TER périurbains. Concrètement, nous qui faisons partie de la frange de l'œuf dans ce territoire, nous sommes un peu au-delà du périmètre peut-être, mais nous n'en sommes pas loin. Aujourd'hui, voilà les gares périurbaines qui sont desservies par au moins 4 trains par heure cette année. Ambérieu en fait partie, puis plus rien jusqu'à Lyon Part-Dieu.  
500 On retrouve d'autres gares de proximité : La Verpillière, Bourgoin, Saint-Germain-au-Mont-d'Or, toute la partie ouest de la région. Mais tout compte fait, il n'y a pas beaucoup de gares qui bénéficient  
505 aujourd'hui de 4 trains par heure. Et nous pensons que si nous mettons le quart d'heure dans les gares, alors les personnes viendront beaucoup plus facilement au train qu'elles ne le font aujourd'hui. Quand on sait que tous les quarts d'heure dans une gare on a un train qui nous emmène soit à Part-Dieu, soit à Ambérieu, par exemple dans l'autre sens, on se posera moins la question de savoir si l'on doit prendre sa voiture. Pour demain, voilà toutes les gares pour lesquelles nous proposons le quart  
510 d'heure : Montluel, et toutes les gares entre Montluel et Lyon. Mais là, nous parlons d'un vrai quart d'heure.

Moi, je suis client du TER tous les jours, puisque j'habite à Bourgoin et je vais travailler à Lyon. Bourgoin a 4 trains par heure : il y en a 3 sur un quart d'heure, et le 4<sup>e</sup> une demi-heure après. Ce n'est  
515 pas de la cadence au quart d'heure. Ce que nous présentons ici, c'est un vrai cadencement au quart d'heure pour toutes ces gares-là. Tous les quarts d'heure un train. Concrètement, sur la ligne Lyon – Ambérieu, voilà les gares qui bénéficieraient du quart d'heure demain. Ambérieu l'a déjà, mais ce sera un vrai quart d'heure. J'ai regardé avant de partir ce qu'il y avait sur Ambérieu. En fait, il y a trois trains sur une demi-heure, et le 4<sup>e</sup> est sur le quart d'heure d'après. Meximieux, La Valbonne, à la demi-  
520 heure, deux trains par heure. C'est une proposition. Et là-dessus, vos avis sont attendus. Puis, à partir de Montluel, 4 trains par heure : Beynost, Saint-Maurice, Miribel.

Pour permettre toute cette croissance de trains, de quels aménagements avons-nous besoin ? Nous avons essentiellement besoin d'élargir là où c'est trop étroit. Et où est-ce que cela coince

525 aujourd'hui ? C'est la traversée Nord – Sud de Lyon, entre Saint-Clair et Guillotière, ce qui passe par la gare de la Part-Dieu, et la ligne Saint-Fons – Grenay, c'est-à-dire la ligne de Grenoble au départ de Lyon sur sa première section au départ de Lyon. Puis, au niveau de Perrache, cela « coince » aussi un peu, parce que 80 % de la croissance TER à Perrache, cela nécessite aussi des aménagements.

530 Concrètement, le projet que nous proposons, que vous trouverez dans le dossier dans le débat, et sur lequel votre avis est attendu, c'est de mettre 2 voies supplémentaires dans la traversée Nord – Sud de Lyon. Au passage, étendre la gare de la Part-Dieu, en créant deux quais supplémentaires. Et pour ces voies supplémentaires, nous proposons deux options : une option en surface, c'est-à-dire au niveau des voies actuelles, y compris au niveau de la gare actuelle, et une option en sous-terrain, où tout serait en sous-terrain, à 30 m de profondeur environ, y compris une nouvelle gare sous-terrain. Sur Saint-Fons – Grenay, nous n'avons qu'une seule option, c'est une option de surface, nous  
535 augmentons le plateau de voie actuel. Au niveau de Perrache, c'est essentiellement de la création de quais supplémentaires, car aujourd'hui les accès à Perrache ont encore de la réserve de capacité que nous utiliserons.

540 Les coûts. Les projets ferroviaires sont chers. Ils le restent. Vous voyez que pour ce projet, les coûts, pour la partie Nord – Sud au cœur de Lyon, vont de 1,5 à 3 milliards selon que nous choisissons l'option de surface ou l'option sous-terrain. Saint-Fons – Grenay : 820 millions. Et les aménagements complémentaires : tous les aménagements que nous proposons ne sont pas uniquement au cœur du Nœud et au niveau de la gare de la Part-Dieu. Notamment au niveau de Montluel, il y a la création d'un terminus périurbain qui est dans ces 500 millions d'euros. Il y en a d'autres. Il y a Bourgoin-Jallieu, Vienne, Villefranche.

545 Ceci est une image que nous ne présentions pas dans les premières réunions, mais qui nous a été demandée. Pourquoi ne la présentions-nous pas ? Parce que nous n'avions pas pris de décision sur la suite du projet. Je ne veux pas vous influencer, mais dans toutes les autres réunions, il y a eu plus globalement un large accord sur les niveaux de service que nous proposons. Beaucoup nous ont même dit : « Vous devriez même en faire plus. » Nous attendons les avis.

550 S'il y a ce consensus, il est assez probable – la décision n'est pas encore prise, c'est notre Conseil d'administration qui la prendra – que nous déciderons de continuer l'étude de ce projet. Et que se passerait-il après, si cette décision est confirmée ? Nous sommes en 2019. Le débat public, expression du public sur l'opportunité du projet. Pour un projet de cette importance, nous estimons que les études préalables à l'enquête publique vont durer environ 8 ans. Ceux qui ont connu le CFAL,  
555 nous sommes à peu près dans les mêmes durées. Il y a ensuite une enquête publique. 2 ans entre le déroulé de l'enquête et le décret public. Nous en sommes là pour le CFAL. Et effectivement, pour le CFAL, aujourd'hui il ne se passe plus rien, mais nous y reviendrons. Si la décision est prise de réaliser, il y aura 2 ans d'études détaillées et entre 5 et 8 ans de travaux. Tout mis à bout, vous voyez que nous parlons de projet qui pourrait être mis en service dans une vingtaine d'années à partir  
560 d'aujourd'hui.

Dans toute cette phase d'étude, évidemment, il y a une constatation étroite qui est établie avec tous les acteurs. Et c'est dans le cadre de cette constatation que j'ai eu l'occasion de rencontrer la plupart des élus républicains ou associatifs qui sont ici aujourd'hui.

565 Un petit mot, d'où l'importance de ce que disait Yves tout à l'heure, nous ne pouvons pas attendre 20 ans pour faire augmenter le trafic au niveau du Nœud lyonnais et des zones périurbaines. D'où l'importance des réflexions sur l'évolution de la signalisation, le fameux ERTMS, qui permettrait d'apporter 20 à 25 % de capacités supplémentaires. Nous ne sommes pas au doublement que nous proposons ici, mais ce serait déjà une première étape.

570 Les éclairages complémentaires pour le débat. Pourquoi donne-t-on ce titre d'éclairage complémentaire pour le débat ? Parce que dans les études initiales du Nœud ferroviaire lyonnais, nous n'avions pas pris d'hypothèses de croissance de la desserte de Saint-Exupéry. C'était uniquement Part-Dieu – Perrache. Un petit mot au passage. Quand nous disons Perrache, les gares urbaines qui sont sur la ligne – je pense à Jean-Macé par exemple, je n'en vois pas côté Nord, mais il y en a côté ligne de Grenoble – font aussi partie des hypothèses de croissance et sont des points  
575 d'arrêt des trains dans l'entrée dans la métropole lyonnaise.

580 Je reviens à Saint-Exupéry. Entre le moment où nous avons fait les études du débat et le moment où il a été décidé d'être lancé, un certain nombre d'acteurs – et il y en avait ici aujourd'hui – ont dit : « Mais, Saint-Exupéry ? Vous avez oublié Saint-Exupéry. » La ministre a donc repris ces arguments et nous a dit : « Pour ce débat, faites un éclairage complémentaire [nous l'avons fait rapidement] sur ce qu'il est possible de faire au niveau de la desserte de Saint-Exupéry. » Nous nous plaçons au même horizon de long terme dans l'éclairage que nous avons pris, ce qui n'exclut pas – mais nous y reviendrons peut-être tout à l'heure – des réflexions anticipées. C'est ce qui pourrait être fait à Saint-Exupéry. Mais pour l'instant, dans le délai qui nous a été imparti, nous nous sommes placés à cet horizon de long terme.

585 Un petit mot sur Saint-Exupéry. Je ne sais plus, quelqu'un a dit tout à l'heure « gare sous-utilisée » ou quelque chose comme cela. Voilà les chiffres d'évolution des gares lyonnaises sur les 10 dernières années. Vous voyez que Saint-Exupéry est la gare qui a eu la plus forte croissance : 280 % de croissance. Il y a des raisons.

*Protestations dans la salle*

590 Il y a au moins une bonne raison. C'est le fait que SNCF Mobilités, dit Voyages, ait choisi de développer son offre Ouigo sur Saint-Exupéry. À lui seul dans la croissance, cela pèse 500 000 voyageurs. Enfin, Saint-Exupéry qui était à la septième position est passé à la troisième aujourd'hui. Évidemment, Part-Dieu, avec ses 31 880 000 descentes et montées annuelles reste ultra dominant dans les gares lyonnaises. Mais Saint-Exupéry, dont nous allons reparler tout de suite, suit son chemin.

600 Le rond Saint-Exupéry, puis nous ferons apparaître des ronds progressifs sur les niveaux d'étude que nous avons réalisés en matière de desserte. Le premier niveau, le plus simple. Aujourd'hui, Saint-Exupéry est raccordé à Grenoble et à Chambéry. Les TGV utilisent les lignes existantes puis utilisent le raccordement pour venir jusqu'à Saint-Exupéry. Le premier niveau est tout simple : plutôt que de ne mettre que des TGV, pourquoi ne pas y mettre aussi des TER ? Cela a tout de même un impact, c'est qu'il faut équiper les TER d'une signalisation capable d'aller sur le petit morceau de ligne à grande vitesse qui remonte. Mais somme toute, techniquement, c'est relativement simple. Sur ce premier niveau Grenoble – Chambéry, nous avons étudié la possibilité d'y mettre un train par heure et par sens aux heures de pointe. Un train sur Grenoble et un train sur Chambéry. Nous avons surtout vérifié que c'était compatible avec le plan de transport. C'est surtout cela que nous avons regardé.

605 Deuxième niveau, nous dépassons les lignes existantes et disons – désolé, nous allons parler CFAL : « Si nous réalisons le tronçon du CFAL qui est entre Saint-Exupéry et la gare de Grenoble, au passage ce petit tronçon du Sud est compatible avec les A et les C, à ce moment-là nous ouvrons la desserte de Saint-Exupéry à un certain nombre de gares de l'Ouest de la région. Clermont-Ferrand – Roanne et toutes les gares intermédiaires jusqu'à Lyon Part-Dieu – Lyon Perrache. Saint-Étienne, même chose. Et nous le ferions d'une manière relativement simple. C'est-à-dire que nous prolongerions les dessertes actuelles de Clermont et de Roanne, qui s'arrêtent en terminus à Lyon Part-Dieu et Perrache, jusqu'à Saint-Exupéry. Ce qui au passage déleste un peu ces gares saturées que sont Part-Dieu et Perrache. Saint-Étienne, nous remonterions jusqu'à Part-Dieu et Perrache, un TER de Saint-Étienne qui va à Part-Dieu serait détourné pour passer par Vénissieux, puis Lyon – Saint-Exupéry.

620 Le troisième niveau : nous ferions la partie de contournement ferroviaire située entre la ligne d'Ambérieu et la ligne de Grenoble, entre Dagneux et Saint-Pierre-de-Chandieu. Avec ce troisième niveau, nous ouvrons les dessertes à Ambérieu, à Annemasse, à Genève, toutes les lignes de la partie Nord-Est de la région. Là, nous avons vérifié de la faisabilité. Nous avons certifié seulement la capacité de faire circuler des trains dans le cadre du plan de transport de long terme.

625 Nous nous sommes tout de même posé une question supplémentaire : est-ce qu'il y aurait du monde dans ces trains ? Si nous prenons le deuxième niveau : Grenoble, Chambéry et les villes de l'Ouest de la région, au niveau d'investissement, nous avons tous les investissements du Nœud ferroviaire lyonnais long terme – nous avons pris l'option de surface. Puis, le morceau du CFAL Nord entre la ligne de Grenoble et Saint-Exupéry. Un coût global de 3,8 milliards. L'effet sur la fréquentation : une augmentation globale de la circulation des TER à cet horizon, mais qui est essentiellement portée par la liaison entre Part-Dieu et Perrache et Saint-Exupéry. Une liaison qui n'existe pas en TER

630 aujourd'hui. Seul Rhônexpress permet la liaison Part-Dieu – Saint-Exupéry. Là, nous ne touchons pas la trame TGV.

635 Pour le troisième niveau, nous avons voulu aller plus loin dans le test de fréquentation. La ministre, lorsqu'elle nous a passé commande de ces éclairages Saint-Exupéry, nous avait dit : « Regardez dans quelles conditions vous pourriez rééquilibrer les trafics entre Part-Dieu et Saint-Exupéry. » Pour rééquilibrer les trafics, nous avons pris une option radicale. On appelle cela un scénario de rupture. Nous avons pris des TGV, qui aujourd'hui s'arrêtent à Part-Dieu, et les avons mis sur Saint-Exupéry, pour voir ce qu'il allait se passer. Nous n'avons pas pris n'importe lesquels. Dans notre idée, et probablement dans celle de la ministre également, il y avait l'idée de scénarios alternatifs aux investissements lourds qui sont proposés au cœur du Nœud. L'idée était de retirer suffisamment de trains de la traversée Nord-Sud de Lyon et de la Part-Dieu, pour s'affranchir de la réalisation de ces  
640 1,5 à 3 milliards d'investissements selon les options. Et pour cela, il faut délocaliser, reporter un certain nombre de TGV. Nous avons appris tous les intersecteurs (ce sont les Lyon – province) qui peuvent peut-être contourner Paris, mais qui ne s'y arrêtent pas. Ceux qui font Lyon – Paris, que l'on appelle les radiaux. Nous avons pris tous les intersecteurs, 4 par heure et par sens aux heures de pointe, et les avons mis sur Saint-Exupéry. Dans ce troisième scénario, nous reconstituons un centre  
645 de correspondance à Saint-Exupéry, un peu à l'image de ce qui existe aujourd'hui sur Part-Dieu, toutes proportions gardées.

Conséquences sur la fréquentation : en TER, mêmes résultats que précédemment. La liaison des gares lyonnaises avec Saint-Exupéry intéresse les personnes. En revanche, pour le TGV, cela ne se passe pas du tout de la même manière. Un client lyonnais qui avait pris l'habitude de prendre un TGV  
650 à Part-Dieu pour aller soit dans le Nord, soit dans le Sud, dans ce scénario-là, il est obligé d'aller le prendre à Saint-Exupéry. Certes, il y a un TER pour y arriver, mais il a globalement une perte de temps. La conséquence sur cette clientèle-là est assez sensible, puisqu'aujourd'hui nous estimons qu'elle est de l'ordre de -12 %. Pour les autres TGV, c'est stable, puisque les radiaux Lyon – Paris restent tels qu'ils sont aujourd'hui, sur Part-Dieu et Perrache.

655 Voilà un premier éclairage. Il est très limité. Notamment, nous n'avons fait aucune étude commerciale, de chalandise – appelons cela comme nous voulons – pour vérifier l'attractivité réelle de ces services auprès des clients. Le but de ces études que nous vous présentons et l'avis qui est attendu, c'est de savoir à ce stade, pour notre décision de fin d'année, si nous continuons de regarder ces scénarios Saint-Exupéry ou si nous les arrêtons. Et là, votre avis est très clairement attendu.

660 En synthèse, une région dynamique avec de forts besoins de mobilité. Le dynamisme, je crois que vous le vivez ici dans l'Ain, plus que dans tout autre département régional. Il a été souligné par les élus. Un Nœud ferroviaire congestionné. À court terme, des travaux engagés pour améliorer la fiabilité, et pour le long terme des propositions soumises au débat pour augmenter l'offre de service, vos contributions, parce que nous, SNCF Réseau, en fin d'année, devons décider ce que nous  
665 faisons. Nous ne parlons pas de réalisations dans 20 ans. Nous disons ce que nous ferons pour l'année prochaine : est-ce que nous arrêtons ce projet ? Décidément, il n'intéresse personne, il n'a que des inconvénients. Est-ce que nous continuons ? Et si oui, comment continuons-nous ?

670 SNCF Réseau, anciennement RFF, a piloté 15 débats publics. C'est le 15<sup>e</sup>. Nous ne sommes jamais sortis d'un débat public avec le projet que nous avons en entrée. Là, je ne résiste pas : le débat public du CFAL. Nous sommes rentrés avec un contournement Fret et nous ne présentions que du Fret. Et dans le débat, de manière quasiment unanime, les personnes nous ont dit : « Mais mettez-y aussi des voyageurs, notamment pour Saint-Exupéry. » C'est pour cela que 3 ans après, il s'appelait Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise et que la ministre nous avait bien demandé de prévoir d'y mettre du Fret bien sûr – sa première vocation –, mais aussi des voyageurs.

675 *Applaudissements*

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

680 Merci. Nous allons maintenant vous donner la parole. François GILLARD et Agnès POPELIN vont vous donner la parole, interpellé le maître d'ouvrage en réponse à vos questions – cela va de soi. Je leur laisse d'abord préciser les règles du débat, dans un premier temps, et ensuite vous aurez la parole pour un bon laps de temps, autant qu'il vous conviendra.

#### **François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

685 Au moins une bonne heure. Agnès et moi avons la charge de vous donner la parole. Nous sommes là pour cela. De quoi débattons-nous ? L'opportunité du projet : le fait-on, ne le fait-on pas ? Ce ne sont pas que les aménagements. Cela peut aussi être la question de l'opportunité réelle de ce projet. Est-ce qu'il répond aux attentes ? Est-ce qu'il poursuit les bons objectifs ? Les caractéristiques de ce projet, les aménagements proposés sont-ils pertinents ? Faut-il envisager des compléments, des alternatives ? Toutes ces questions sont posées dans le débat. Les impacts environnementaux et socioéconomiques également. Quelles seraient les retombées positives et négatives sur votre territoire ? C'est une amorce de question. Il y en a beaucoup d'autres et nous attendons justement

690 que vous nous les posiez et que le maître d'ouvrage ou vos élus, y compris l'État, puissent y répondre. Nous sommes là pour cela. Les premières mains se lèvent. Au moins une.

**Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

Avant de vous donner la parole, parce que nous voyons que beaucoup de bras se lèvent, c'est un rappel des règles du jeu.

- 695 - Tout d'abord, vous savez que nous avons un principe, c'est l'égalité de traitement. Tout le monde a la parole. Tout le monde s'exprime avec ses mots. N'ayez aucun complexe. Nous vous entendons tous. Les timides, ceux qui n'aiment pas parler, peuvent le faire avec leurs mots.
- 700 - Deuxièmement, l'égalité de traitement. Tout le monde a le droit au même temps de parole. Respectez s'il vous plaît les 3 minutes, pour que chacun puisse s'exprimer, parce que vous êtes très nombreux ce soir et ce serait dommage qu'il y ait des insatisfaits. Nous pouvons rester jusqu'à 2 h du matin, mais je pense que ce serait un peu compliqué.
- 705 - Et troisièmement surtout, le respect, la bienveillance, la politesse. Nous pouvons nous applaudir, mais évitons les huées, etc. Et surtout, laissons à chacun le droit de s'exprimer et d'exprimer les opinions qu'il veut nous faire partager. Donc, respect et bienveillance.

Maintenant, c'est à vous. C'est votre débat. Nous, nous laissons guider par vous selon vos questions. Et nous interrogerons tous ceux qui sont présents et qui peuvent répondre à vos questions. C'est à vous.

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

710 Une précision : si vous ne voulez pas parler, vous pouvez écrire. Vous prenez le stylo, vous écrivez et nous transmettrons la question sur scène.

**Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

Et la séance est filmée. Elle n'est pas retransmise en direct, mais sera ensuite sur le site internet.

**Carine COUTURIER, A3CFAL, maire-adjointe Dagneux**

715 Bonsoir, Mme COUTURIER, A3CFAL, et maire-adjointe sur la commune de Dagneux. Exceptionnellement, je ne vous parlerai pas du CFAL ce soir, parce que Rémi a bien travaillé. Merci Rémi. J'aurai des questions plus techniques à M. CUVILLIER. Vous nous avez présenté le système sur les trains, l'ERTMS. Et sur votre diapositive, vous présentez l'ancien système avec un train de fret et un TER, et le nouveau système avec seulement deux TER. Cela veut dire que vous nous vendez

720 encore du rêve, parce que vous ne nous expliquez pas comment cela fonctionne entre un train de Fret et un TER, sachant que les trains de Fret ont une distance de freinage qui est beaucoup plus importante qu'un TER. Je suppose que la Région mettra le système en place sur les rames qu'ils achèteront, mais je doute que les propriétaires de trains de Fret investiront obligatoirement sur ce genre de système. C'est comme si aujourd'hui, nous vous proposons une voiture avec un GPS, mais vous ne voulez pas du GPS, donc vous ne le prenez pas.

725

J'ai une deuxième question. Vous nous parlez de 4 trains par heure. Mais sur quelle tranche horaire ?

Enfin, dernière question. Vous parlez d'un terminus à Montluel. Les personnes qui prendront ce train, mais voudront aller jusqu'à Ambérieu ou Meximieux, comment feront-elles ? Devront-elles s'arrêter à Montluel et attendre le train prochain ? Ou ne devront-elles pas prendre ce train et devront attendre à la gare de la Part-Dieu qu'un train aille jusqu'à Ambérieu ?

730

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

Nous allons continuer à répondre à deux. Je répondrai sur l'ERTMS. Je ne suis pas sûr que la question sur la tranche horaire concerne spécifiquement Réseau, mais nous allons voir.

735 Dans ERTMS, le « E » du début signifie « Europe ». Ce système est une norme européenne qui a un seul objectif : développer le Fret en permettant l'inter opérabilité, c'est-à-dire la possibilité pour un train de Fret de traverser n'importe quelle frontière en Europe. L'Europe a fait plus qu'une incitation, c'est presque une injonction, d'équiper – je ne sais plus avant quelle date, mais dans la décennie qui vient – tout le réseau de Fret de ce système de signalisation. Et il y a au moins un pays en Europe qui a déjà équipé tout son réseau. Vous allez rire, c'est le Luxembourg. Mais c'est significatif comme engagement. Donc, l'année arrivera où un train de Fret qui voudra circuler sur le réseau européen, y compris le réseau français, ne pourra le faire que s'il est équipé du système ERTMS. C'est une contrainte lourde pour les opérateurs ferroviaires. Je ne suis pas sûr qu'il y a des opérateurs de Fret ferroviaire ici ce soir. Mais les investissements sont importants.

740  
745 Sur les 4 trains par heure, sur quelle tranche ? À ce niveau d'étude, nous travaillons sur l'heure de pointe, parce que c'est là où tout le monde veut passer. Les 4 trains par heure que nous présentons, c'est donc à l'heure de pointe. Après, quelle amplitude journalière est-elle appliquée à ces 4 trains par heure ? Ce débat-là relève de TER, de l'autorité organisatrice, c'est-à-dire la Région. Je ne sais pas s'ils veulent en dire quelque chose. C'est peut-être l'occasion et le moment. Voulez-vous vous exprimer sur l'amplitude horaire dans la journée ? Après. D'accord.

750 **Yves SIMOND, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau**

Et les deux trains, en terminus périurbain à Montluel, ce serait des trains supplémentaires qui s'ajouteraient au service existant. Sachant qu'il y en a déjà deux qui s'arrêtent à toutes les gares et qui vont jusqu'à Ambérieu. Je pense que nous pouvons remettre l'image qui explique les 4 trains par heure. Vous avez dans cette image le trait qui est le plus en bas, qui représente 2 trains qui s'arrêtent à toutes les gares, entre Crépieux et Montluel, des trains périurbains qui s'ajoutent aux trains existants, qui eux aussi desservent toutes les gares, mais qui sont prolongés jusqu'à Ambérieu. Ce sont les deux trains supplémentaires qui s'arrêteraient en terminus à Montluel

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Est-ce que la réponse... ? Vous n'êtes pas convaincue. Vous avez la réponse. Monsieur ?

760 **Daniel IBANEZ**

Bonsoir. Daniel IBANEZ. Pour me présenter, je suis un des opposants au projet Lyon – Turin. Je voudrais, à partir des objectifs que vous avez présentés, à savoir plus de trains et plus de mobilité, m'étonner que vous n'ayez pas fait référence à l'enquête Forum vie mobile qui a été faite sur plus de 12 000 personnes et dont la première conclusion est que les personnes veulent moins voyager et moins longtemps. Cela va donc un peu en contradiction avec les objectifs que vous présentez. Et comme le Forum vie mobile est situé à Saint-Denis dans le siège de la SNCF, je pense que vous devez avoir accès à cette étude.

770 Deuxième chose. Je vois présenté un projet infrastructure et pas du tout de réflexion sur l'exploitation du réseau existant ou sur l'amélioration minimum. J'en veux pour preuve que, quand on vient de Saint-Germain-au-Mont-d'Or, on est obligé d'aller sur la Part-Dieu, et, si l'on veut repartir sur Ambérieu, de faire un rebroussement. Donc, de manière tout à fait étonnante, vous restez sur un schéma en étoile et jamais vous n'envisager des shunts, alors que ces shunts coûteraient bien moins cher et permettraient bien évidemment une fluidité du réseau sans encombrer et sans saturer la Part-Dieu.

775 La troisième chose est que vous justifiez tous vos projets par des prévisions. Et j'attire l'attention de la Commission sur la qualité des prévisions de SNCF Réseau et Réseau ferré de France, puisque sur Perpignan – Figueras, votre prévision était de 100 et la réalisation au bout de 5 ans était de 8 % en matière de Fret, 15 % en matière de voyageurs. Ce qui fait que cette société a été mise en liquidation judiciaire et que ce sont les contribuables qui payent vos erreurs de prévision. De la même manière, sur le Lyon – Turin, vous aviez fait des prévisions pour qu'en 2017, il y ait environ 3,8 millions de camions entre le Mont Blanc et le Fréjus. Il y en a eu moins de la moitié. J'attire donc l'attention de la Commission sur le fait que les prévisions qui sont présentées de manière récurrente par SNCF Réseau se révèlent toutes fausses. Donc, il faudrait donner un peu plus de données.



785 Sur le Conseil d'orientation des infrastructures, votre document en parle et puisque l'on a parlé de la loi d'orientation des mobilités qui est en cours de discussion, je rappelle que sur le CFAL, il est marqué que la décision ne pourrait être prise qu'après un débat intermodal, dont vous ne faites pas état. Il n'y a donc rien de prévu sur le CFAL, dans le scénario 2 retenu par le gouvernement. De même que pour les accès au Lyon – Turin, dont vous semblez considérer qu'ils sont une hypothèse de réalisation, ils sont reportés pour toute étude après 2038 avec une mention que les caractéristiques socioéconomiques sont clairement défavorables. J'insiste également sur le fait que ce qui fait que ce débat public est là aujourd'hui, c'est l'article 14 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, qui dit que chaque citoyen a le droit d'apprécier la contribution publique et d'en suivre l'emploi. Je rappelle qu'il y a 54 milliards de dettes pour SNCF Réseau et le Groupe SNCF, ce qui pose des problèmes de régénération du réseau, et notamment des 50 traverses qui sont cassées aujourd'hui en gare de Chambéry et qui ne sont toujours pas réparées depuis 2 mois. 50 traverses cassées sur les voies A et B, comme vous le savez.

790 Sur l'ERTMS, je voudrais simplement dire que, depuis 2016, vous deviez l'avoir mis en place. M. Sylvain MOSMANN a couru toute l'Europe pour essayer de montrer que SNCF Réseau allait l'installer. Et ce n'est toujours pas installé entre la France et l'Italie.

800 Quant aux travaux qui sont faits sur les réseaux existants, ils sont facturés aujourd'hui au titre du document de référence Réseau 2020. Donc, j'attire l'attention sur le fait que, bien que vous ayez fait des travaux, il y a aujourd'hui 6 fois moins de trains qui circulent entre la France et l'Italie que ce qu'il circulait dans les années 80, alors qu'il n'y avait pas d'informatique, qu'il y avait des voies uniques et que les trains étaient lancés avec des appels téléphoniques.

805 Je voudrais juste rappeler cela pour simplement montrer à la Commission qu'il y a nécessité de s'interroger sur la qualité de ce qui est annoncé, notamment quand on annonce deux fois plus de trains de voyageurs, deux fois plus de trains de Fret, deux fois plus de TGV, alors qu'en ce moment même on remplace les TER par des bus, alors qu'en ce moment même vous fermez des gares partout, alors qu'en ce moment même vous êtes en train de supprimer des trains partout.

810 *Applaudissements*

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Nous n'avons pas d'applaudimètre, je vous le dis tout de suite.

**Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

815 M. IBANEZ, vous avez posé plusieurs questions. Certaines qui questionnent les chiffres, les données. Je vais laisser la réponse au Président de la CPDP, puisque vous remettez en cause les chiffres qui sont présentés. Donc, la CPDP va vous répondre. Et ensuite, M. Denis CUVILLIER, si vous voulez bien répondre.

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

820 Je voulais simplement préciser que dans le cadre de l'organisation des débats, nous avons de notre côté interrogé la SNCF sur la réalité des chiffres. Nous nous sommes posé les mêmes questions que vous. Est-ce que les chiffres avancés par la SNCF, à la fois en termes de fréquentation, d'hypothèses, etc., étaient crédibles ? Pour ce faire, nous avons organisé un atelier débat que nous avons appelé « atelier de décryptage », pour lequel nous avons mobilisé, sur invitation, toutes les personnes qui voulaient y venir. Mais nous avons mobilisé un certain nombre d'experts pour vérifier ces chiffres. Je cite, parce que le nom me vient à l'esprit maintenant, M. BONNAFOUS, un expert du Laboratoire d'économie des transports, etc. Ils ont à la fois vérifié ces chiffres et la crédibilité que nous pouvions leur donner. Ils ont également expertisé le modèle de trafic auquel a fait référence M. CUVILLIER tout à l'heure pour passer de l'offre au nombre de voyageurs emportés. Les chiffres qui ont été annoncés, bien entendu nous ne pouvons pas les cautionner à 100 %, mais nous les avons fait vérifier par des experts indépendants du maître d'ouvrage. Et je ne peux pas laisser dire cela, sans dire qu'effectivement nous en avons mesuré la fiabilité.

*Intervention hors micro*

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Il faut prendre un micro, car c'est enregistré.

835 **Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

Nous laissons d'abord SNCF Réseau répondre. Après, si vous voulez intervenir à nouveau sur cette réponse, nous vous redonnerons le micro.

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

840 Les questions que vous posez ont largement été partagées par d'autres dans les réunions qui ont précédé. Tous ces questionnements récurrents nous amènent à réfléchir. Une seule n'a pas été partagée, c'est l'enquête Forum vie mobilité, dont vous semblez dire que nous allons vers moins de déplacements. C'est la première fois que nous l'entendons, nous l'enregistrons. Mais dans toutes les réunions précédentes, les personnes nous ont plutôt dit : « C'est au moins cela, voire plus, qu'il faut prévoir. »

845 Les 50 milliards de dette du système ferroviaire en général – je ne connais pas le chiffre exact pour SNCF Réseau, mais il existe. C'est lourd à porter et, aujourd'hui, c'est l'État qui s'en est emparé à travers la loi sur la réforme du système ferroviaire, et qui a annoncé qu'il allait reprendre au moins une partie de cette dette. J'apporte tout de suite une conséquence pratique pour SNCF Réseau, c'est

850 quand on parle financement de tous ces projets. La règle que nous avons, qui est dans l'article 5 de nos statuts est que nous ne finançons que la quote-part des projets que nous sommes capables d'amortir, en clair que ce que nous sommes capables de rembourser avec les péages que nous touchons des trains qui circulent sur le réseau. Sur une Ligne à grande vitesse, pour donner un chiffre représentatif, c'est de l'ordre de 20 %. Quand on parle du Fret, c'est 0. L'application de cet article a

855 en service ces 5 dernières années. Paris – Bordeaux ; Bretagne – Pays de Loire ; en ce moment, le contournement de Nîmes – Montpellier ; la LGV Est. Mais cela a un grand inconvénient, c'est que nous commençons par faire la dépense, puisqu'il faut payer les travaux, avant de toucher les recettes. Donc, dans les comptes de SNCF, dans les bilans, cela pèse. La loi a donc instauré un deuxième

860 niveau, que l'on appelle dans notre jargon la règle d'or, qui est que SNCF Réseau ne finance plus de projets (de développement, bien sûr) qui dégradent sa situation financière. En clair, nous ne finançons plus rien. Cela veut dire qu'aujourd'hui tous ces grands projets de développement devront être financés par la puissance publique probablement, peut-être par les privés – les trois derniers grands projets de LGV ont été des contrats de partenariat public / privé. Enfin, j'allais dire, place à l'imagination.

865 *Protestations dans la salle / applaudissements*

Aujourd'hui, nous sommes dans un débat d'opportunité. Si demain la décision de faire ce projet se concrétise, il y aura évidemment une recherche à faire sur son financement.

870 Vous avez parlé de suppression des trains. Je ne sais pas sur quels trains spécifiques vous parlez, mais ce qui est sûr, c'est qu'effectivement dans le cadre des travaux en cours, à la Part-Dieu, nous avons été amenés à réduire le nombre de trains pour cette année, et malheureusement encore pour l'année prochaine, de 20 % environ, pour pouvoir faire des travaux. Nous avons reporté une partie de ces trains sur Perrache, ce qui fait au total, vers le Nœud lyonnais, 10 % de trains en moins en 2019 qu'en 2018. Est-ce que TER veut dire un mot là-dessus en complément ? Anne-Sophie ?

**Anne-Sophie MAROT, directrice adjointe marketing et services SNCF Auvergne – Rhône-Alpes**

875 Bonsoir à tous. Anne-Sophie MAROT pour SNCF Mobilités TER. Effectivement, sur cette année 2019, il y a eu un certain nombre de suppressions de trains, dans une démarche de concertation qui a eu lieu avec SNCF Réseau, bien sûr, dans un premier temps, l'autorité organisatrice très attentive à l'ensemble des travaux que nous avons menés et nous-mêmes, ainsi que d'ailleurs les autres

880 entreprises ferroviaires, pour permettre la mise en place d'un plan de transport qui, sur le Nœud ferroviaire lyonnais, apporte les mêmes garanties de robustesse, voire en augmentation, parce que c'était notre ambition sur le système. Il a fallu malheureusement réduire l'offre sur l'ensemble de la Part-Dieu à hauteur de 18 % de trains en moins. Et cela a amené des modifications, des suppressions, un certain nombre de changements. C'est malheureusement ce qu'il se passe pendant

885 les travaux. Pour pouvoir gagner en qualité, pour pouvoir améliorer les choses, il faut passer par ces périodes-là. Et nous sommes très attentifs, avec l'ensemble des acteurs de ces phases-là pour maintenir le niveau de fonctionnalité et le service que l'on vous doit. Pour cette année 2019, ce qui est sûr, c'est que l'ambition d'amélioration du service est au rendez-vous, puisque depuis le début du

890 service 2019, l'ensemble des lignes bénéficie, selon les lignes, de 3, 4, 5 % de régularité gagnée. Et c'est le cas pour votre ligne qui a pris 5 % de régularité en mieux sur le début de cette année 2019. Ce n'est pas encore à hauteur de nos ambitions, bien sûr, puisque nous sommes seulement à 86 % de régularité. Nous avons encore une marge de progrès significative. Mais c'est nettement en amélioration.

**Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

895 Là, vous avez parlé financement. Vous avez vous-mêmes parlé des financements. Il y a eu des questions sur le financement. Nous avons des représentants, des partenaires sur le financement, autant l'État que la Région. Donc, j'aimerais, Monsieur, que vous nous répondiez sur le financement de l'État. Et après, je demanderai à la Région de répondre sur le financement. Merci.

**Stéphane CANALIS, préfecture de région**

900 Stéphane CANALIS, chargé de mission auprès du Préfet de région. Sur le financement, la LOM (Loi d'orientation des mobilités) précise un certain nombre de programmes-cadres dans lesquels les investissements vont se faire. La désaturation des nœuds est une priorité. Elle est aussi aidée par l'Europe, je le rappelle. Ensuite, il y a toutes les politiques en faveur du report modal qui sont dans les priorités de la LOM. Après, il faut voir comment ceci s'inscrit dans la programmation budgétaire liée à l'AFIT (agence de financement des infrastructures de transport de France). Monsieur le Député citait effectivement l'ambition : 14,3 milliards pour 5 ans, puis 13,4 milliards sur les 5 prochaines années. 905 Donc, voir comment ceci pourra rentrer ou pas dans l'équation. Certains qui ont pu lire le projet de loi disent que la loi d'orientation des mobilités privilégie le scénario 2 du rapport DURON. Ce scénario 2 du rapport DURON, c'est une certaine ambition en termes de financement et certaines échéances sur certains projets. Pour autant, la loi dit aussi, en fonction de ce qui se fera ou pas, que l'on ne perd pas 910 de vue le scénario 3 qui, lui, convoque le NFL un peu plus tôt. C'est un peu ce regard qui se fera et la réalité de ce qui se fera ou pas France entière qui permettra d'injecter ou pas les projets dans le cadre du budget de l'AFIT (agence de financement des infrastructures de transport de France).

**Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

915 Je vous remercie, M. CANALIS. Là, il y a une question qui porte sur le financement. Je rappelle à tous les présents que nous aurons aussi un atelier débat sur le financement. Vous pouvez vous inscrire sur internet pour participer à cet atelier, et donc approfondir la question du financement.

*Intervention hors micro*

**Alexandre NANCHI, Conseiller régional Auvergne – Rhône-Alpes**

920 Chère Madame, je prendrai la parole parce que j'ai des choses à dire au titre de la Région. Je prendrai la parole, si vous me la laissez plus tard, sur l'ensemble des éléments. Je vous en remercie. Je reviendrai aussi sur des éléments qui sont du débat, notamment sur le CFAL.

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

925 Il me semble que pour la bonne tenue de ce débat, il serait intéressant que nous répondions aux questions, parce que si c'est une intervention après coup, nous n'avons pas d'éléments de réponse... Nous ne demandons pas un engagement de la Région disant qu'elle signe un chèque aujourd'hui. C'est sur le principe des modes de financement que nous avons besoin d'éclaircissement.

**Alexandre NANCHI, Conseiller régional Auvergne – Rhône-Alpes**

930 Évidemment, je ne vais pas vous dire que je vous signe un chèque, puisque vous vous tournez vers nous chaque fois que vous avez besoin d'argent. C'est un peu ennuyeux. Je souhaiterais pouvoir répondre, notamment sur d'autres éléments qui ont été évoqués, sur lesquels, pour le moment, vous ne m'avez pas donné la parole, au niveau de la Région. Donc, je souhaiterais répondre sur plusieurs points. Je pense tout de même que la Région, que vous avez abondamment citée, que ce soit au niveau de la Commission ou au niveau de la SNCF, devrait pouvoir répondre sur l'ensemble des points. Cela me semble un minimum, puisqu'elle est citée, interpellée. J'aimerais pouvoir répondre. 935 Madame a aussi parlé justement des évolutions techniques. Et j'aimerais pouvoir aussi dire un mot tout à l'heure sur l'ensemble de ces éléments.

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

940 Pour la bonne tenue de notre débat, il me semble intéressant de pouvoir répondre à chaque question, parce que si nous renvoyons en fin de partie une réponse globale, je crains que nous laissions les personnes insatisfaites.

**Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

945 Il y a de longs tunnels en ferroviaire, mais il serait bien qu'il n'y ait pas de longs tunnels en discussion. Il vaut mieux que nous avançons au fur et à mesure et que nous puissions progresser dans le débat avec des réponses qui permettent ensuite de passer à d'autres questions. Je réitère ma demande : pouvez-vous répondre à cette question ?

**Damien ABAD, député de l'Ain**

950 Merci beaucoup. Je comprends tout à fait ce que vous demandez. Simplement, il faut juste que nous soyons bien clairs sur la question du financement. Pourquoi intéresse-t-elle tout le monde ? La vérité est que nous savons très bien qu'un projet non financé reste un projet à l'état de projet. Quand vous nous promettez que tous les quarts d'heure nous ayons des TER, qui peut être contre cela ? Personne. Bien au contraire. Tout le monde est favorable à cela. La question pour nous, et j'en viens au fait de vous l'avoir envoyée, est double : ce qui compte, c'est le financement et le phasage. Et notre crainte est que nous ne fassions pas ce qui nous impacte négativement avant ce qui nous impacte positivement. J'imagine que tout le monde est très favorable à ce que nous renforçons la gare de Saint-Exupéry, à ce que nous ayons ce que vous avez présenté tout à l'heure sur le développement notamment de TER sur cette gare-là. Et tout le monde constate à la fois l'engorgement de la Part-Dieu et la sous-exploitation de Saint-Exupéry. C'est un point sur lequel, je pense, vous aurez une quasi-unanimité, voire l'unanimité. Mais nous, notre question centrale – et c'est pour cela qu'il y a des interrogations sur le financement, ce n'est pas pour vous mettre en difficulté, c'est simplement pour que l'on nous dise clairement les choses – est de dire quelle est notre crainte. Comme l'a dit Charles de la VERPILLIÈRE tout à l'heure, je crois que c'était 25 milliards d'euros sur la table. Nous sommes déjà sur quelque chose à 10 ans. Nous savons comment cela se passe. Et quand nous regardons les études et les rapports, si je regarde avec les travaux, nous sommes sur quelque chose à 20 ans. Donc, ce que nous disons simplement, c'est que cela nous intéresse, mais à deux conditions : que ce qui impacte notre département positivement se fasse avant le reste. D'autant plus – et c'est possible, parce que dans la vie publique cela arrive souvent – si nous n'arrivons pas à boucler tous les financements. Comprenez. Notre crainte est que, si nous ne faisons que la moitié, par exemple en termes de financements, nous nous retrouvions sur des projets qui ne correspondent pas aux attentes des habitants de l'Ain. Donc, je crois que c'est là-dessus.

970 Ensuite, sur les financeurs, bien sûr que la Région comme d'autres acteurs ont un rôle à jouer. Je rappelle tout de même que c'est une loi qui a été votée à l'Assemblée nationale, qui a été votée au Sénat, où ce sont des engagements concrets et financiers de la part de l'État. Il ne faut pas non plus renvoyer la balle sur les collectivités, même si je comprends bien. À un moment donné, c'est l'État qui prend ses responsabilités, qui porte le projet. Et donc, c'est à eux de nous dire également combien ils mettent sur la table. J'ai été Président de département, je connais les contrats de plan État / Région, et je sais chaque fois comment cela se passe. Le département joue sa partie, la Région joue sa partie et c'est toujours un peu plus compliqué pour que l'on boucle le financement. Ce n'est pas un reproche, c'est juste pour vous dire que c'est un enjeu important. Et ce n'est pas du tout polémique de ma part. C'est juste pour que l'on comprenne bien. Et je vois bien, dans les craintes, ce qu'il peut y avoir ici ou là. C'est de dire que cela nous intéresse fortement, mais il faut nous dire quelle est la face cachée de la chose et comment nous voyons les choses en termes de phasage et de financement. Et nous avons besoin là-dessus que vous nous rassuriez et que vous nous apportiez des éléments concrets.

*Applaudissements*

985 **Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

Je voudrais tout de même que l'on précise une chose : le « nous » englobe tout le monde. La CPDP et la CNDP ne portent pas le projet du maître d'ouvrage. J'aimerais que quand on dit « vous », on précise « vous, CPDP » ou « vous, maître d'ouvrage ». Ne nous englobez pas, parce que nous sommes vraiment indépendants. Nous cherchons la transparence. Et nous cherchons aussi à ce que

990 l'on répondre à toutes les questions. C'est bien là le rôle de la CNDP. Donc, ne nous mettez pas dans le « nous ». Je préfère le préciser à tout le public. Le « nous » englobe trop.

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

995 Un petit complément. Nous allons faire un atelier spécifique sur le financement. La question que nous nous sommes posée au moment de lancer ce débat, et pour certains élus que j'ai rencontrés au moment de la période de présentation, c'est de dire : « À quoi est-ce que cela sert de faire un débat public, alors que nous en avons eu une dizaine sur la région Rhône-Alpes, à peu près, dont la grande majorité n'a jamais été suivie d'effet, parce que les opérations n'ont jamais été financées ? » Un des éléments que nous vous avons posé d'entrée, après cette période de préparation du débat, était de dire : est-ce que ce projet est crédible ? Est-ce que financièrement il pourra être porté par les différents acteurs ou partenaires ? Il va se réaliser dans 30 ans. Donc, il n'est pas question pour nous de dire qu'il faut que vous fassiez d'abord un tour de table pour voir si cela marche. Ce n'est pas la question. C'est de dire simplement si, au niveau d'investissement, si nous cumulons la totalité, est-ce que ce mode de projet et ce mode de financement est crédible ou pas. Si ce n'est pas crédible, s'il est hors d'atteinte – et je ne suis pas persuadé qu'il le soit, mais je déborde de mon cadre – je dis simplement qu'il faut peut-être aborder un certain nombre d'éléments de phasage, voir comment nous pouvons le réaliser, etc. Ce sont des éléments de ce type que nous souhaitons voir abordés à un moment donné là-dessus. Et l'interrogation que nous avons vis-à-vis des différents partenaires, est de dire si une démarche de ce type est acceptable ou ne l'est pas. Mais il va de soi qu'il n'est pas question ce soir de demander à l'un ou à l'autre de dire combien je mettrai sur la table pour financer quelque chose. D'expérience, pardonnez-moi, ma petite expérience professionnelle passée me montre que, dans les projets, l'estimation qui est mise à ce stade des études est quelques fois très différente du coût final. Nous sommes encore dans une période un peu...

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

1015 Cela fait deux fois que nous tournons autour du sujet du phasage. C'est une question que nous a posé la ministre sous l'angle de ces grands projets qui représentent x milliards d'euros, dont nous nous rendons compte de toute la difficulté à les financer : quelle première étape, selon vous SNCF Réseau, serait intelligente pour commencer à réaliser ces grands projets ? Et donc, nous avons travaillé sur deux scénarios pour une première étape de réalisation de ces grands projets. Vous les trouverez dans le « dossier de synthèse et études complémentaires » qui est distribué à l'entrée de la salle. Mais nous voulons vous les présenter. Pouvons-nous avoir les images ?

1020 Vous avez ici la carte de tous les grands projets ferroviaires réalisés qui concernent peu ou prou la grande métropole lyonnaise et la région Rhône-Alpes. En bleu au centre, vous avez les projets dont nous venons de parler, les investissements long terme du Nœud ferroviaire lyonnais. Le serpent orange est le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. En haut à gauche, le Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon. Et à droite, au moins le début des accès alpins au Lyon – Turin. C'est dans ce contexte-là que nous avons étudié les aménagements long terme du Nœud ferroviaire lyonnais. C'est avec tous ces projets-là et c'est à cette condition que nous pourrions avoir l'ambition de faire deux fois plus de TER, de TGV et deux fois plus de Fret.

1025 Si nous ne faisons pas tout cela, quelle première étape serait-il intéressant de faire ? Et nous avons étudié deux scénarios que nous proposons au débat. Il peut y en avoir d'autres, mais voilà les deux que nous présentons au débat. Nous allons commencer par le premier.

1030 Dans le premier scénario, nous faisons tout le Nœud ferroviaire lyonnais long terme en première étape. Vous voyez que ce projet, qui est le dernier arrivé sur la place, puisque le débat public du CFAL a presque 20 ans, pour les accès alpins c'est à peu près pareil. Ces deux projets-là sont déclarés d'utilité publique. Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon, le débat public a eu lieu. Ce projet est arrivé le dernier, un peu par oubli d'ailleurs. Parce que tous ces grands projets que nous avons vus consistent à faire venir plus de trains au cœur de Lyon. Nous ne nous sommes jamais posé la question : « Mais au fait, est-ce qu'il y a la place pour les recevoir ? » Et c'est pour cela qu'en ce moment, nous sommes en train d'essayer de rattraper le temps perdu en remettant les choses dans l'ordre normal. Premier scénario, première étape, c'est le Nœud ferroviaire lyonnais complet.

1035 Deuxième scénario possible, c'est la section Saint-Fons – Grenay du Nœud ferroviaire lyonnais long terme et le premier maillon du CFAL Nord, celui qui relie les lignes de Grenoble à la ligne d'Ambérieu.

1045 Que peut-on faire avec ces deux scénarios en matière de développement des services ? En fait, nous  
avons vérifié qu'ils ont exactement la même performance. Et nous les avons un peu étudiés comme  
cela. Nous avons dit que la LOM aujourd'hui privilégiait les transports du quotidien, donc c'est ce que  
1050 nous allons mettre en avant. Ce que nous voulons faire à tout prix, c'est deux fois plus de TER  
périurbains. Sur les autres, on rogne un peu sur les ambitions. En matière de TGV, il y aurait  
seulement un quart de TGV en plus, parce qu'évidemment comme nous n'avons pas les accès alpins,  
nous n'avons pas par exemple Clermont-Ferrand – Lyon. Nous ne pouvons plus assurer toutes ces  
1055 grandes dessertes. Les 25 % supplémentaires, c'est ce dont parlait Yves tout à l'heure. C'est les TGV  
supplémentaires sur la ligne Paris – Lyon actuelle en déployant de nouveaux systèmes de  
signalisation. Et nous avons veillé à garder une ambition intermédiaire sur le Fret, c'est-à-dire 50 % de  
plus de Fret qu'aujourd'hui.

1055 Ces deux scénarios ont cette même performance. En revanche, ils ont des particularités. Si nous  
revenons sur le premier scénario, nous faisons tout le Nœud ferroviaire lyonnais long terme. Nous  
avons de la capacité dans le cœur du Nœud qui n'est pas utilisée à plein. Ce scénario permettrait  
donc de développer des dessertes régionales directes entre Lyon et les grandes métropoles  
régionales. Je suis passé un peu vite dessus tout à l'heure, au profit du TER périurbain, mais les TGV  
1060 supplémentaires, ce sont les SRGV (services régionaux à grande vitesse) qui pourraient être mis en  
place en s'appuyant sur les infrastructures nouvelles entre Lyon et Chambéry, Grenoble, Annecy,  
Valence, Mâcon, Clermont-Ferrand. Dans ce premier scénario, le Fret continue de passer par Part-  
Dieu puisque le contournement n'existe pas.

1065 Deuxième scénario, mêmes performances que le premier en matière globale de niveaux de service.  
Ces particularités sont qu'il offre une desserte de Saint-Exupéry. Ce que le premier ne permet pas. En  
revanche, nous n'avons pas suffisamment de capacités dans le cœur de Lyon pour faire des  
dessertes régionales supplémentaires. C'est un peu Saint-Exupéry plutôt que Lyon Part-Dieu. Il a une  
caractéristique essentielle au niveau du Fret, c'est que cette fois-ci le Fret ne passe plus par Part-  
Dieu. Les coûts de ces scénarios sont relativement proches. Désolé, cela donne l'impression de  
manier des centaines de millions comme cela, mais en prenant un peu de recul, 2,9 milliards pour le  
1070 premier scénario, 2,6 milliards pour le deuxième scénario. Ce sont deux scénarios qui ont leurs  
caractéristiques propres. Nous les proposons en débat. Vos avis sont attendus. Cela peut être l'un,  
cela peut être l'autre, cela peut n'être aucun des deux. Cela peut être un autre scénario. Au stade où  
nous sommes, ce sont des études de faisabilité rapide que nous avons faites pour ce débat.

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

1075 Il y a d'autres questions.

**Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

Il y a d'autres questions et Monsieur voulait réagir. Ensuite, nous repasserons côté gauche.

**Jérôme REBOURG, FNAUT 73**

1080 Bonjour. Jérôme REBOURG de la FNAUT. Je voudrais réagir sur deux points. Premièrement, sur le  
financement. Depuis 10 ans, il n'y a pas de problème pour les financements des autoroutes et des  
élargissements. Nous n'avons qu'à regarder ce qu'il y a dans la région, cela n'arrête pas. Par contre,  
dès que l'on parle nouvelle infrastructure ferroviaire, théoriquement non polluante et théoriquement la  
priorité de nos élus, c'est toujours très difficile. Je suis un peu étonné.

1085 En second, je voudrais parler de l'épée de Damoclès qui pèse sur la gare d'Ambérieu. Ce que  
M. IBANEZ a oublié de dire, évidemment, comme opposant Lyon – Turin, c'est qu'il préconise de  
transformer la gare d'Ambérieu en une plateforme de chargement pour 2 000 poids lourds quotidiens  
pour envoyer 100 trains par jour vers l'Italie. J'aurais aimé savoir si le maire d'Ambérieu était favorable  
à ce projet-là. *A priori*, c'est ce qui va être fait, puisque le représentant du préfet qui est là a dit que les  
1090 accès au Lyon – Turin étaient repoussés à 2040 et que la LOM prévoyait de mettre 800 millions  
d'euros sur la ligne entre Ambérieu et Modane pour favoriser justement la ligne historique. Je trouve  
vraiment très dommage que ces éléments-là ne soient pas portés au débat, puisque c'est tout de  
même primordial pour Ambérieu. C'est à mon avis un gros danger qui pèse sur la gare d'Ambérieu  
pour ses riverains et pour les usagers des TER. Parce que si nous rajoutons 2 000 poids lourds dans  
1095 la gare d'Ambérieu en faisant partir 100 trains de marchandises, je ne vois pas comment nous allons  
développer le trafic TER à partir d'ici.

*Applaudissements*

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Une réponse. Monsieur le Maire, vous vouliez apporter des éléments de réponse.

**Daniel FABRE, Maire d'Ambérieu-en-Bugey**

1100 Je rejoins quelque part les inquiétudes. Je l'ai dit dans ma contribution que j'ai postée sur votre site internet. Je ne dirai pas que nous sentions venir le vent au niveau du Conseil municipal d'Ambérieu, mais nous avons tout de même voté une délibération en 2016. Il n'y a pas de fumée sans feu. Quand on nous parle de transfert multimodal, quand on nous parle éventuellement d'un projet sur l'ancienne caserne militaire de Leyment, quand on nous parle du CFAL, effectivement, on ne parle jamais de tous les projets en même temps. Je l'ai redit hier, très récemment, cela rejoint un peu ce qu'a dit Damien tout à l'heure. Le plus gros souci dans ce débat, depuis le début – et je le dis d'autant plus avec du recul que je n'étais pas là au début du débat sur le CFAL – c'est que tous les débats se sont faits sans les personnes qui, aujourd'hui, ont en charge l'aménagement de ce territoire.

1110 Si nous revenons sur le dernier panneau que vous avez montré, effectivement il n'y a plus de Fret qui passe intramuros à Lyon. Quand je rejoins l'intervention de ce Monsieur, et quand on parle du tracé multimodal à Ambérieu, je ne demande pas autre chose, par rapport au CFAL, que le contournement d'Ambérieu soit fait. Cela a été dit tout à l'heure par Damien ABAD. Je le réitère. C'était l'objet de la délibération en 2016. À un moment, il ne faut pas tout mélanger. Dans le schéma précédent, vous avez montré très clairement qu'il n'y avait plus de Fret qui passait par la Part-Dieu. S'il ne passe plus

1115 par la Part-Dieu, en tout cas dans les projections qui sont faites et dans les propositions qui sont faites, il passera par Ambérieu, que ce soit sur la gare, sur le plateau ferroviaire ou je ne sais pas comment cela s'appelle, mais que ce soit là-dessus ou que ce soit sur la ligne historique entre Lyon et Ambérieu. Malheureusement, juste deux éléments par rapport à cela pour corroborer ce que je viens de dire. Le premier, juste après votre nomination, lorsque nous avons été invités en préfecture de

1120 région, nous nous étions posé une question. J'étais présent avec la sénatrice. Sylvie, tu t'en souviens. Environ 150 personnes avaient été invitées. Quelque chose m'a choqué, en tant que Maire d'Ambérieu. Tous les parlementaires de tous les départements concernés par cette étoile avaient été invités. Tous les présidents de département avaient été invités, les maires concernés – j'étais là en tant que Maire d'Ambérieu. Tous les présidents de PCI, d'intercommunalités, du territoire, avaient été

1125 invités, sauf par hasard ceux de l'Ain. Oui, vous pouvez vérifier. Alors, je veux bien que l'on décide de tout un tas de choses, mais je demande simplement une chose. C'est que les élus de ce territoire soient écoutés et entendus. Ce n'est pas autre chose que cela. Quand vous écrivez sur votre scénario 2 qu'il n'y aura plus de Fret qui passera par la gare de la Part-Dieu, cela veut dire que le Fret, quel qu'il soit, passera par la gare d'Ambérieu. À partir de quel moment les habitants de Lyon

1130 ont-ils plus de facilités ou de valeur pour se permettre de dire : « Je ne veux plus de trains de Fret chez moi. Par contre, j'en veux en plein centre-ville d'Ambérieu. »

*Applaudissements*

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

On ne mesure pas à l'applaudimètre, je vous le rappelle. Une autre question.

1135 **Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

Non, il y a une puissance invitante – M. CANALIS représente la puissance invitante – qui a été mise en cause sur les invités. Est-ce que l'État peut répondre ?

**Stéphane CANALIS, préfecture de région**

La question portait sur les accès alpins au Lyon – Turin.

1140 **Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

Non, non, il y a deux questions. Il y a aussi la question : pourquoi les représentants et élus de l'Ain n'ont-ils pas été invités à cette réunion ?

**Stéphane CANALIS, préfecture de région**

D'accord. C'est une erreur, c'est une maladresse.

1145 *Protestations dans la salle*

**Stéphane CANALIS, préfecture de région**

Simplement, je vais essayer de...

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

1150 S'il vous plaît, c'est déjà courageux de la part de M. CANALIS de répondre. Par respect pour lui, je vous demande de...

**Stéphane CANALIS, préfecture de région**

1155 Un certain nombre d'élus de l'Ain ont été invités. Ce territoire n'a jamais été méprisé, loin de là. L'ensemble des sénateurs, l'ensemble des parlementaires concernés, quelques maires et une ou deux intercommunalités, de mémoire. Je n'ai pas révisé, nous pourrons le regarder sans problème. Simplement, lorsque l'on fait cette réunion, Monsieur le Préfet transmet le dossier au vu et au su de l'ensemble des 150 personnes présentes à la Commission particulière du débat public. C'est une transmission de témoin, en disant : « Désormais, ce dossier est à l'aune de la CPDP et les rendez-vous que vous pourrez prendre, que vous pourrez demander sur le sujet du CFAL, sur d'autres sujets se feront avec la CPDP, le Préfet passe la main. »

1160 Rappelons l'histoire. Un an et demi avant, lorsque nous parlions du NFL, qui invitions-nous ? Nous invitions une vingtaine de personnes. Et nous n'invitions pas l'Ain, nous n'invitions pas l'Isère Nous invitions les riverains de la gare de la Part-Dieu. Le NFL était un sujet de Lyonnais, un sujet de personnes qui voyaient le tracé entre la Tête d'Or et la Guillotière, soit enterré, soit en aérien. C'était quelque chose de local. Le temps a passé et nous avons convoqué le débat public du Nœud ferroviaire lyonnais par les services qu'ils abordaient. Les services, c'est-à-dire que quand Part-Dieu s'enrhume, Grenoble, Ambérieu, Bourgoin prennent froid. C'est cela l'idée du débat public que nous vivons aujourd'hui. C'est pour cela que nous sommes à Ambérieu. Nous étions hier à Saint-Étienne, nous étions à L'Isle-d'Abeau encore il y a quelques jours.

1170 Donc, cette réunion où nous étions 150, peut-être pas tous, mais nous étions nombreux, il faut mesurer la progression ou l'envie d'associer le maximum de territoire qui sont en résonance avec le débat public NFL et le sujet NFL. Je retiendrai ceci pour cette réunion. Et s'il y a eu une maladresse, je m'en excuse.

**Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

Et le Lyon – Turin ? Et ensuite, nous repasserons aux questions du public.

1175 **Stéphane CANALIS, préfecture de région**

1180 Lyon – Turin, aujourd'hui, c'est un tunnel de base, un tunnel transfrontalier qui est en cours de percement. Il y a des accords internationaux, nous sommes en phase définitive de chantier. Le préfet de région l'a visité encore la semaine dernière. 1 000 m sous terre, vous avez 450 personnes qui travaillent jours et nuits et qui vont livrer ces jours-ci 9 km de tunnels, une réalité de tunnel. Ce n'est pas une galerie exploratoire, c'est une réalité de tunnel rail, prêt à poser. Le Lyon – Turin est une réalité. C'est un tunnel qui est à la base de la montagne. Le train arrive, le traverse, repart en vallée italienne. Il n'a pas vu de déclivité. On peut le poser sur le marché international du Fret. Il y a un enjeu sur les accès. Le rapport DURON considère que les accès aujourd'hui sous DUP, 7,7 milliards environ, peuvent être largement reportés parce que leur réalité socioéconomique n'est pas au rendez-vous, et dans l'attente, propose de doper les accès historiques, Dijon – Modane, puisque de Modane vous allez à Montmélian, Chambéry, Ambérieu, et soit vous repartez sur Dijon, soit vous redescendez sur Lyon. Aujourd'hui, c'est la réalité des 3 millions de tonnes de Fret qui passent par les accès, par contre qui, au bout, voient le tunnel historique. Donc, on coupe le train en deux, on met des motrices supplémentaires, on traverse péniblement le tunnel actuel de 14 km. Ceci est le rapport DURON.

1190 Que dit la LOM ? Et surtout, que dit un communiqué de presse, une décision ministérielle récente de Madame la Ministre, Mme BORNE, à la fois vers SNCF Réseau et à la fois vers le préfet de région ? Elle dit : « Je souhaite en même temps considérer avant tout le phasage des accès alpins, c'est-à-dire que l'on ancre ces accès alpins, peut-être en les revisitant. » Il y a eu des propositions des collectivités locales pour être plus sobres, pour être plus phasés. Donc, regardons ceci. Regardons-le  
1195 d'autant que l'Europe, encore la semaine dernière, a annoncé, peut-être dans de futures nouvelles



1200 règles, avec un peu de « si », mais que ces accès alpins pourraient être éligibles au financement européen. Ce qui est tout de même sensible, puisque ce serait 50 % de financement. Nous sommes donc très prudents avec cette annonce, mais cela réenchante un peu la réalité des possibilités de ces accès. En tout cas, ces accès sont bien à l'ordre du jour pour voir comment nous pouvons les attraper financièrement en termes de phasage. Et d'autre part, sur Dijon – Modane, regarder. Il n'y a pas de chiffres de 700 millions. Le rapport DURON disait 600. Il n'y a pas de chiffres. Mais regardons comment améliorer Dijon – Modane, d'abord pour les transports du quotidien, qui est une des priorités de la LOM. Il se trouve que Dijon – Modane est un support du Fret. Donc, effectivement, regardons comment rendre compatible les transports du quotidien qui sont une priorité avec ce passage de Fret qui alimente le Dijon – Modane et qui donne à voir aux chargeurs qui sont à Shanghai, qui sont à Calais, que cela fonctionne. Il peut y avoir des lignes de désir entre le Nord et le Sud, vers l'Italie, que l'on va monter en puissance au fil des années, sans faire de fausses manœuvres. C'est-à-dire que ces investissements, certains nous disent : « Ne faites pas Dijon – Modane. Tout ce que vous mettrez sera gaspillé. Cela ne sert à rien, c'est de l'argent mal dépensé. » Pas forcément. Si c'est utile au transport du quotidien, si c'est utile à monter en puissance et donner un signe aux chargeurs pour aller vers l'Italie par les voies qui sont France – Italie, plutôt que par la Suisse, plutôt que par le Brenner en Autriche, c'est du positif. Donc, il faudra mesurer l'effort que nous ferons sur le Dijon – Modane à l'aune des gains pour les transports du quotidien et à l'aune de ce que cela peut être positif pour le Fret sans le massifier de façon excessive, bien sûr.

1215 **Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

Merci. François, je te laisse redonner le micro.

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Oui, j'ai un intervenant. Monsieur ?

**Jean-Luc LOZAT, Union locale CFDT Ambérieu**

1220 Bonsoir. Jean-Luc LOZAT, Secrétaire général de l'Union locale CFDT d'Ambérieu. Ce que je trouve un peu déplorable, c'est qu'effectivement chaque fois que nous mettons en place de gros projets, nous prenons à mon avis trop de temps. Et plus le temps passe, plus derrière nous modifions les projets qui sont proposés. Je prendrai juste l'exemple de la gare Lyon Part-Dieu, parce qu'effectivement c'était un exemple flagrant à l'époque, il y a plus de 20 ans. Elle était prévue pour être construite avec 16 voies. Nous en avons fait 11. Peut-être que si nous avions élaboré dès le départ la création de ces 16 voies, nous ne viendrions pas débattre sur le NFL, comme nous le faisons aujourd'hui. Nous sommes maintenant en train de remettre une 12<sup>e</sup> voie. Mais c'est ce qui m'amène dans ma question : pourquoi avons-nous attendu si longtemps, alors qu'il serait bon de prendre aussi exemple sur certains pays, comme la Suisse, qui a fait des priorités ferroviaires, s'y est engagée ? Et maintenant, elle est en train de « pointer son nez » bien avant nous. Et elle est en train de récupérer pour une grande part du trafic Fret, malheureusement que nous aurions voulu avoir, y compris passer chez nous. Peut-être pas 150 trains sur Ambérieu, mais effectivement du Fret tout de même, qui en a de moins en moins. Rappelez-vous la loi Grenelle 2 qui précisait tout de même une montée en puissance de passer du Fret sur le ferroviaire. Aujourd'hui, de 25 % que nous avions envisagés, nous en sommes à moins de 8 %. C'est une opération réussie, bravo. Et par rapport à cela, nous pouvons être fiers de nous.

1235 Dans cette durée, comment faites-vous pour gérer le foncier ? Parce que chaque fois que nous l'attendons, le foncier disparaît, et quand nous voulons mettre en place les infrastructures, il n'y a plus assez de foncier pour pouvoir les mettre. C'est la première question : comment faites-vous pour gérer ce foncier ?

1240 Maintenant, sur Ambérieu, puisque je suis tout de même sur Ambérieu depuis quelques années, vous nous avez dit qu'Ambérieu était la plus grande gare « du coin », sauf que c'est une plus grande gare qui n'a toujours pas d'ascenseur, qui n'a rien pour les personnes à mobilité réduite, alors que c'était prévu en 2015 au départ, puis en 2018. Et nous reculons encore les échéances. Merci pour les personnes d'Ambérieu sur la grosse considération qu'on leur apporte. En plus, vous nous faites un peu rêver en disant qu'il faut mettre des trains. Moi, je poserais la question suivante : d'accord, il faut mettre des trains, mais comment faites-vous pour permettre aux usagers de stationner pour prendre leur train ? Parce que c'est aussi comme cela qu'il faut voir la chose.

*Applaudissements*

1250 Bien entendu, je terminerai, parce que nous arrivons au bout des 3 minutes, en disant que pour la CFDT, nous sommes très favorables au Fret ferroviaire dans l'impact environnemental. Et je rappellerai tout de même que nous jouons avec des milliards. Sauf qu'en mettant tous ces camions sur les routes, c'est par rapport aux coûts sociaux sur les accidents, 40 milliards que cela coûte aux contribuables. Donc, nous pouvons aussi y réfléchir et améliorer un peu tout cela. Merci.

1255 *Applaudissements*

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Merci. Trois questions. Nous allons commencer par le foncier, qui disparaît au fur et à mesure que les projets ne se font pas.

**Yves SIMOND, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau**

1260 La gestion du foncier. Déjà, il faut dire que le foncier à proximité immédiate de gare est très attractif, et a un peu tendance à faire l'objet d'un certain nombre de convoitises et donc à disparaître. Pour gérer le foncier, justement, c'est au travers de l'avancée des projets. À partir du moment où un projet est suffisamment mature et a passé un certain nombre de procédures, notamment l'enquête publique, nous pouvons mettre en place dans les documents d'urbanisme des différentes collectivités des emplacements réservés. Ces emplacements réservés permettent de geler le foncier pour la réalisation de ces projets.

1265

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

C'est une question qui est revenue dans plusieurs débats depuis le début. Effectivement, c'est le fait de geler le foncier pendant x années qui pose problème et quelques fois pour les élus.

1270 **Yves SIMOND, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau**

C'est aussi la contrepartie pour des projets qui sont très longs. Et là, vous êtes bien placés pour le savoir, Messieurs les élus, par rapport au CFAL. Effectivement, sous ces emprises-là, on ne peut pas construire.

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

1275 On peut en faire des jardins tout de même. Ce ne sont pas des terrains vagues.

**Yves SIMOND, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau**

Ils sont maintenus en exploitation pour les terrains agricoles. Tant que le projet n'est pas en phase de réalisation, ils sont laissés à disposition des propriétaires.

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

1280 Le cas de la Part-Dieu sur l'emprise foncière des 16 voies, alors qu'il n'y a que 11 voies ? Est-ce qu'il y a toujours 16 voies potentiellement disponibles ?

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

1285 Il y en a au moins 14 puisqu'avec notre projet nous passons à 14, et nous pouvons passer. Pour les 2 dernières, je n'étais pas au courant qu'il y en avait 16 à l'origine. Nous constatons qu'aujourd'hui, nous pouvons aller jusqu'à 14. Il faudrait vérifier s'il reste encore la place pour en mettre deux.

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Les accès maintenant. Les accès PMR, les accès dans les gares, ici à Ambérieu ?

**Yves SIMOND, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau**

1290 Je l'évoquais tout à l'heure. Il y a effectivement un programme d'aménagement d'ascenseurs pour mettre en accessibilité PMR l'ouvrage souterrain. Il y a aussi l'adaptation de la hauteur des quais qui est prévue.

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Et pour conclure.

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

- 1295 Le stationnement. C'est une question qui revient pratiquement à toutes les réunions publiques. Parce qu'à partir du moment où l'on développe l'offre au niveau d'une gare et qu'elle devient attractive, le fameux quart d'heure. Cela pose la question de savoir comment les personnes arrivent à la gare. Si elles prennent leur voiture, est-ce qu'il y a un parking pour qu'elles puissent stationner ? Sinon, est-ce qu'il y a des transports en commun urbains capables de les amener à la gare ? Ces sujets-là existent.
- 1300 Ils s'instruisent toujours dans un cadre partenarial qui associe les collectivités, Gares & Connexions qui est une filiale de SNCF Réseau. Et à partir du moment où les projets sont en route, ces démarches se mettent en place. Je ne sais pas si quelqu'un veut compléter le propos parmi les collectivités qui gèrent ces sujets.

**Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

- 1305 Dans les collectivités, nous pouvons demander si vous avez prévu dans vos PLU l'intermodalité.

**Daniel FABRE, Maire d'Ambérieu-en-Bugey**

- 1310 Vous avez répondu à la première partie de la question. La deuxième partie, nous sommes en train d'y travailler. Si Alexandre veut en dire un mot dessus. Il y a aussi la Communauté de communes. Je vois que le Président a dû s'absenter. Nous allons passer en délibération le 25 juin prochain la première partie du contrat d'aménagement de la gare d'Ambérieu pour la transformer en pôle multimodal, avec effectivement deux parties. La première partie, la multimodalité de la gare avec les autres modes compatibles avec le train. Et la deuxième partie qui concerne le stationnement. Et c'est là où rentre en jeu une de vos filiales et la Région. Ce sont des discussions en cours.

- 1315 Ceci étant, je rebondis sur ce qu'a dit M. LOZAT tout à l'heure. Il a tout à fait raison. Quand on parle de l'accessibilité des quais de la gare d'Ambérieu, je voudrais presque parler d'une Arlésienne. Cela fait peut-être 15 ans. Et je veux bien que l'on se pose diverses questions et que l'on aille chercher le Diable là où il n'est pas, mais je rejoins tout à fait M. LOZAT. Quand on n'arrête pas de nous dire que c'est une des gares les plus importantes de la région, en termes de TER, et que c'est la dernière gare qui sera traitée au niveau de l'accessibilité des quais. Je ne parle pas d'accès PMR, je parle simplement de la personne senior qui a besoin de prendre sa valise pour aller voir ses enfants à l'autre bout de la France, et qui aujourd'hui ne peut même pas le faire seule. Quand on voit les contraintes qui sont mises en termes d'accessibilité dans les bâtiments publics, et que là rien n'est fait sur la gare d'Ambérieu depuis bientôt 20 ans, je suis désolé, mais malheureusement vous avez beau le programmer en 2020, j'ose espérer que c'est la dernière fois et que c'est un chantier qui se réalisera réellement en 2020. Quelque part, je voudrais bien connaître les raisons qui ont fait que nous en sommes à cette situation aujourd'hui.

*Applaudissements*

**Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

- 1330 Puisque nous avons cité la Région, il y a des schémas régionaux d'aménagement. Est-ce que vous pouvez nous répondre aussi en intermodalité, multimodalité ?

**Alexandre NANCHI, Conseiller régional Auvergne – Rhône-Alpes**

- 1335 Je vais vous répondre sur plusieurs éléments, puisque plusieurs éléments ont été indiqués sur la Région. Je vais parler au nom de la Région, mais juste pour préciser que je ne viens pas de Lyon, puisque je viens de Lagnieu. Je vais donc aussi parler du département de l'Ain, parce que si j'ai voulu venir ce soir pour parler de la Région, c'est aussi pour parler de nos territoires et du département.

- 1340 Tout d'abord, merci d'avoir organisé cette réunion dans l'Ain, parce que – je rejoins les propos de Damien ABAD – nous aurions trouvé un peu difficile d'avoir chaque fois encore à se déplacer à Lyon pour évoquer des problématiques qui touchent l'Ain. Et M. CUVILLIER, vous n'avez pas arrêté en fait dans vos présentations de montrer que l'Ain était l'un des départements les plus impactés. Il me semblait normal, déjà, que les habitants de l'Ain puissent avoir une réunion ici, dans l'Ain.

Deuxième chose. C'est bien de faire cette réunion. Je pense que le nom est un peu mal choisi. Nous parlons du Nœud ferroviaire lyonnais. En fait, chaque fois que vous faites des présentations, nous nous rendons bien compte que le périmètre de réflexion est bien plus agrandi que Lyon. Et encore une fois, cela veut dire que nous devons passer par le prisme lyonnais, c'est-à-dire que nous devons

1345 parler de Lyon. Nous aurions préféré à la Région que nous parlions à la limite d'un bassin de vie ou d'un territoire large sur lequel vous nous proposez de faire des aménagements. Parce qu'en fait nous ne parlons pas que de Lyon. Mais pourquoi parlez-vous du Nœud ferroviaire lyonnais ? Parce que nous avons bien compris que l'élément principal est comment nous pouvons améliorer la Part-Dieu. Et donc, la vie des personnes qui vont à Lyon. Nous l'avons bien compris. Mais les personnes qui vont à  
1350 Lyon ne sont pas toutes des personnes qui habitent Lyon. Et j'aimerais bien que nous arrivions à faire la différence, parce que ce sont des personnes qui viennent de l'extérieur, et notamment beaucoup dans cette salle qui viennent de nos territoires.

Nous voyons très bien quand nous parlons du Nœud ferroviaire lyonnais que nous devons parler des  
1355 grands projets qui vont amener notre territoire plus largement, au plan national et européen, ce qui va nous amener à parler du Lyon – Turin, du CFAL. Puis, nous pourrions aussi parler de la ligne Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon. Et tout cela nous oblige à une coordination et une articulation avec les autres grands projets de transport. Il faut avoir une vision globale. C'est ce que disait le Maire d'Ambérieu. Et ce que nous regrettons, c'est que chaque fois vous nous présentez des projets au coup par coup. Or, nous aimerions avoir une vision globale. C'est-à-dire que si nous réfléchissons à  
1360 l'aune 2040 – 2050, que voulons-nous faire de notre territoire en 2050, mais l'ensemble du territoire ? Parce que nous voyons bien qu'en fait ce que vous nous présentez ou essayez de nous présenter comme simplement un aménagement de Part-Dieu aura des conséquences pour nous directement, mais aussi pour les générations à venir.

Donc, il faudrait une réflexion un peu plus globale que celle que vous nous présentez ce soir. Et un  
1365 peu plus globale aussi sur ce qu'il se fait, ce qu'il ne se fait pas. Je suis un peu étonné que nous ne parlions pas d'autres projets qui vont nous impacter et qui impacteront aussi les travaux que vous voulez faire. Quand, par exemple, la métropole décide le déclassement de l'A6 – A7 sans se poser la question de savoir où iront les véhicules, comment allons-nous faire, nous ? À la métropole, j'ai vu une carte où il y a marqué : « Lyon : 180 000 véhicules / jour aujourd'hui. Lyon demain :  
1370 120 000 véhicules / jour au départ, avec un objectif de 80 000 véhicules. » Et deux flèches partent, une à gauche, une à droite. On ne cite pas les territoires, donc cela veut dire en fait que, très clairement, depuis Lyon, on se fiche où ils vont, ce que l'on veut, c'est juste qu'ils partent. Là, il y a un problème tout de même, parce que nous savons très bien qu'ils vont venir chez nous, parce qu'il y a encore quelques années on nous a dit : « Vous allez bien prendre l'A432 ». On ne nous a pas  
1375 demandé. On l'a mis. Nous avons été solidaires déjà, avec les territoires. Nous voulons bien être solidaires, mais quand on nous le demande chaque fois sans nous demander quelle est notre qualité de vie, nous avons un peu de mal à le voir aussi facilement que vous.

Puis, tout à l'heure, Rémi nous a passé une carte. Il nous a dit : « Quand nous avons discuté du COL (contournement ouest de Lyon), on nous a rajouté le CFAL. » Je suis un peu étonné d'avoir entendu  
1380 l'ancien ministre de l'Intérieur, Gérard COLLOMB, au moment d'une inauguration, expliquer que finalement il avait décidé tout seul dans son coin que, de toute façon, le COL était fini, le contournement ouest de Lyon ne se ferait plus. Et aujourd'hui, vous nous expliquez que nous n'avons pas le droit de renégocier sur le CFAL. Cela m'ennuie, je vous le dis clairement.

#### *Applaudissements*

Puis, quand vous nous dites que nous devons penser à des projets pour 2030 – 2040, je suis  
1385 d'accord. Simplement, à la Région, nous nous interrogeons. Qu'allons-nous faire jusqu'en 2040 ? Gardons-nous le système tel qu'il est ? Que faisons-nous ? Là, effectivement, nous travaillons avec vous. Il n'y pas de difficultés. Il y a effectivement une pertinence sur ce que vous indiquez et sur les projets, et la réflexion. Puisque c'était une des questions, oui, il y a vraiment une pertinence sur la  
1390 réflexion à avoir.

Tout à l'heure, vous avez présenté la Part-Dieu en nous disant que cela allait déjà nous aider. Effectivement. Et je vais en venir aux éléments financiers, mais je vais un peu les « perler ». Vous me présentez un projet de 500 millions. Sauf que si vous faites ce projet, c'est parce que nous l'avons inscrit au contrat de plan État / Région. Et cela revient aussi sur le problème de l'endettement. Parce  
1395 que vous indiquez 500 millions, mais vous pourriez dire que la Région met 133 millions d'euros. Donc, effectivement, lorsqu'il y a de grands projets à financer, la Région est présente. Et s'il n'y avait pas ce contrat de plan État / Région avec notamment la Région et d'autres collectivités qui n'ont pas cette compétence d'ailleurs, qui viennent à titre volontaire, le projet ne se ferait pas. Donc, demain, les

1400 projets que vous avez évoqués ne se feront que si nous venons au financement, alors même que nous n'avons pas la compétence. Mais nos financements, c'est en fait l'argent de toutes les personnes qui sont ici. Donc, ce sont les choix politiques que nous faisons en fonction aussi de la qualité de vie et de l'aménagement pensé par les habitants du territoire, et pas simplement sur des cartes. Je vous le dis simplement.

*Applaudissements*

1405 La deuxième chose que l'on veut faire, c'est le renforcement des TER. Parce qu'il faudrait tout de même que nous travaillions aussi sur la capacité des TER. Je vais venir aux propositions que vous faites, notamment sur le cadencement. Aujourd'hui, nous travaillons sur l'amélioration – parce que c'est notre compétence – de l'équipement. Nous avons fait une première phase de 315 millions d'euros. Nous travaillons sur une deuxième phase pour acheter notamment des trains qui soient à double étage, afin d'améliorer aussi la qualité de voyage. Et aussi pouvoir prendre cette augmentation de flux que vous évoquez. Nous avons le projet par exemple de changer tous les Corails d'ici 2025. Mais chaque fois que nous achetons une rame, c'est 10 millions d'euros. Donc, il faut aussi que nous travaillions ensemble pour arriver avec les financements qui sont les nôtres. C'est pour cela qu'effectivement sur les délais, il faut être un peu modestes. Parce que vous voyez bien l'argent que nous avons à mettre pour réaliser, évidemment les délais que vous aviez indiqués, moi je n'y crois pas. Très clairement.

1410 Ensuite, vous avez parlé d'explorer des solutions nouvelles. Nous voudrions bien explorer des solutions nouvelles, notamment sur les TGV Saint-Exupéry. Nous sommes très favorables, puisque vous voulez enlever du Fret à Part-Dieu, que vous enleviez aussi des trains. Et moi, je ne crois pas du tout à ce que vous avez indiqué sur le fait que si nous disons aux personnes d'aller prendre leur TGV à Saint-Exupéry, nous aurons une baisse comme vous l'avez indiqué. Je n'y crois absolument pas. Je vais vous dire pourquoi. Je ne sais pas comment vous avez fait d'ailleurs. Si vous êtes allés voir la personne qui descend de son TGV à Part-Dieu et que vous lui dites : « Est-ce que cela vous dérangerait d'aller prendre le train à 25 km ? », il vous dira évidemment que cela le dérange. En revanche, ce n'est pas cela le problème. C'est de savoir si, lorsque l'on mettra des TGV à Saint-Exupéry, on aura en fait le transport pour revenir au centre-ville. Et aujourd'hui, la métropole n'a pas fait ce transport. Et vous savez pourquoi : parce qu'elle ne veut pas mettre ces TGV là-bas.

1420 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**

1425 Je pense qu'il faut arrêter ce type de polémique, parce que cela ne fait pas avancer beaucoup le débat. Pardonnez-moi, mais nous ne sommes pas dans cette...

*Protestations dans la salle.*

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Le temps de parole était limité à 3 minutes pour les intervenants.

**Alexandre NANCHI, Conseiller régional Auvergne – Rhône-Alpes**

1430 Non, mais vous ne pouvez pas citer la Région 20 fois, et après dire que nous devons répondre en 3 minutes.

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Nous vous avons donné la parole plusieurs fois, vous avez refusé de la prendre.

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

1440 Nous aimerions bien que la Région réponde à chaque question. Vous ne pouvez pas dire cela.

*Applaudissements*

**Alexandre NANCHI, Conseiller régional Auvergne – Rhône-Alpes**

1445 Ensuite, sur l'utilisation des gares, Saint-Exupéry, oui. Nous voulons également le renforcement de Perrache. Moi, j'ai été très étonné, j'ai appris ce soir... vous nous expliquez à la fois qu'il y a une augmentation du trafic de voyageurs et à la fois qu'il y a une baisse de 17 % du nombre de trains à Perrache. Nous avons vu cela. J'ai noté 17 %. Mais si vous vouliez nous faire croire que Part-Dieu est ankylosé, vous n'auriez pas fait mieux. Parce que comment pouvez-vous faire pour baisser le nombre

1450 de trains à Perrache ? Forcément, il faut bien que les personnes qui vont à Lyon aillent quelque part. Il y a Part-Dieu, il y a Saint-Paul et nous aurions pu citer Jean-Macé, mais il n'y a pas de direct en gare de Jean-Macé. Là, cela m'a un peu étonné.

1455 Sur les trains au quart d'heure, forcément, nous ne pouvons qu'être favorables. Évidemment. Sauf qu'il faut que nous le travaillions ensemble à cause de l'investissement que cela demande en termes de rames. Effectivement, nous sommes favorables. Simplement, je vous demanderai d'aller un peu plus loin sur deux choses. La première : est-ce qu'il y a assez de gares ? Nous avons parlé du PIPA (Parc industriel de la plaine de l'Ain) tout à l'heure. Est-ce qu'il ne faudrait pas aussi avoir une réflexion sur une gare qui ne serait peut-être pas positionnée à Leyment ? Je pose la question. Ne pourrions-nous pas y réfléchir ? Ce qui dégagerait aussi Ambérieu-en-Bugey. La deuxième chose est que les trains vont dans les deux sens. Il faut aussi que nous réfléchissions pourquoi ils iraient à plein à Lyon et rentreraient à vide après, parce qu'il faut bien qu'ils reviennent. Donc, l'intérêt est aussi l'aménagement du territoire pour développer et que cela aille dans les deux sens.

1460 Puis, vous avez évoqué l'ERTMS. Effectivement, les premières études menées par SNCF Réseau sont intéressantes. Mais il faut encore vérifier la fiabilité. Aujourd'hui, nous n'avons pas de trains voyageurs qui ont cette capacité. Cela veut dire que si demain nous devons le mettre, nous y sommes plutôt favorables si cela améliore la cadence, mais là encore ce sera un investissement, donc il faudra faire des choix financiers. Il faut que nous travaillions ensemble. C'est un élément intéressant, certes, mais travaillons ensemble dessus.

1470 Ensuite, je quitte ma casquette représentant de la Région, parce que je veux parler du CFAL et j'en termine par là. Juste avant, pour le rappeler, parce que nous donnons beaucoup de chiffres, le budget transport de la Région, c'est 1,4 milliard, 40 % de notre budget, pour répondre à des questions qui avaient été indiquées. Sur le tracé du CFAL, je ne développerai pas parce que cela a été fait, mais je voudrais citer sur l'aspect technique deux éléments qui, au regard de l'avis qui avait été rendu par la Région – et comme je n'étais pas conseiller régional, je peux en parler librement – il y a les deux éléments qui ont été retirés : c'est la virgule Sud qui a été carrément abandonnée. C'est l'accès Nord par Ambronay avec la LGV qui est abandonnée, le contournement d'Ambérieu dont parlait le Maire.

1475 Cela pose un vrai problème, parce que si on le phase et qu'on le fait par étape, il faudra à un moment donné que le Fret passe sur la ligne voyageurs. Et cela est absolument impossible. Nous, nous sommes compétents en matière voyageurs, nous n'avons pas envie que le Fret vienne empêcher... d'ailleurs, je ne sais pas comment vous ferez pour le quart d'heure, si vous envisagez à un moment donné de mettre le Fret sur la ligne voyageurs. Ce n'est tout simplement pas possible. Ensuite, sur l'aspect financier, nous ne sommes pas compétents sur le Fret. Mais nous avons remarqué que nous vous demandions souvent de venir. Nous pourrions parler du projet des lignes capillaires, des passages à niveau. Nous ne sommes pas contre venir. Mais après, nous avons un bon sens paysan dans l'Ain, qui est : « Qui paye, décide ». Donc, à un moment donné, si vous voulez le faire et que vous voulez le financement de la Région, il faudra que nous le décidions ensemble, parce qu'il n'est pas question que vous décidiez et que nous venions ensuite payer. C'est très clair.

*Applaudissements*

1490 Et dernier élément, toujours sur le CFAL. Vous voyez, le problème est le respect des populations. À un moment donné, il faut que tous ces projets s'intègrent aussi avec les populations. C'est bien de nous donner la possibilité de parler et de débattre. Ce serait encore mieux si cela se traduisait après dans les actes. Je ne parle pas de la Commission, parce que la Commission fait le débat, mais je parle au niveau du maître d'ouvrage. C'est-à-dire que l'on parle et qu'il faudrait que cela soit dans les actes. Nous, nous avons une position équilibrée. Nous disons oui au Fret. Nous disons même oui au CFAL, parce que nous savons très bien qu'à un moment donné, nous ne pouvons pas dire que nous voulons moins de voitures et que nous ne voulons pas de Fret. Simplement, nous avons une position très équilibrée, c'est-à-dire oui au Fret, mais pas à n'importe quel prix, il faut respecter à la fois notre qualité de vie et à la fois les populations.

*Applaudissements*

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Nous laissons le maître d'ouvrage répondre.

1500 **Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

Vous avez été souvent interpellés.

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

1505 Je ne pourrai répondre que sur les choses factuelles qui ont pu être dites dans vos différentes positions. Sur la baisse de fréquentation de Perrache, il y a effectivement une baisse de fréquentation de Perrache, mais parce qu'en 2007, lorsque les chiffres ont été mesurés, la halte Jean-Macé n'existait pas. Tout à l'heure, j'avais dit dans mon propos, que nous nous appuyions bien sûr sur Perrache et Part-Dieu, mais sur l'ensemble de la gare de la métropole, et notamment toutes celles qui sont interconnectées avec le réseau des TCU. Effectivement, si nous comparons au trafic autrefois à Perrache, 10 ans après, le trafic se répartit sur l'ensemble des autres gares pour les lignes qui convergent vers Perrache, et là nous constatons bien l'augmentation de la fréquentation globale.

1510 Sur le reste, je note pour Saint-Exupéry que vous êtes favorables à prolonger, notamment par une étude commerciale. Nous, nous n'avons fait aucune étude commerciale. Vous pensez, en quelques mois avant le débat, nous avons fait tourner nos modèles et avons vérifié que les trains pouvaient circuler, de manière à ce que nous ne racontions pas d'histoires, pour que nous ne vous disions pas qu'un train peut circuler et que dans 5 ans nous vous disions que cela ne fonctionne pas. Là, ce que nous pouvons dire, c'est que le train peut circuler. La fréquentation des trains, ce sont des modèles mathématiques basés sur des temps passés dans les moyens de transport. C'est évidemment insuffisant aujourd'hui pour prendre quelques décisions que ce soit. Donc, il faudra bien, si nous décidons d'aller plus loin... mais je note votre souhait d'aller interroger les personnes et de leur demander si cela les intéresse vraiment, de faire en fait une véritable étude commerciale pour savoir s'il y a une clientèle pour cela. Nous le notons donc soigneusement.

1515 Le nombre de gares. Faut-il faire une nouvelle gare au PIPA (Parc industriel de la plaine de l'Ain) ? Pourquoi pas ? Si c'est effectivement un souhait de la Région, nous sommes tout à fait prêts à l'étudier avec vous, puisque d'une manière générale, tous nos projets sont partenariaux. Nous n'avons effectivement pas assez souligné au niveau du plan de mobilisation, où Yves a dit qu'il y avait plusieurs financiers. La Région est le premier partenaire financier de tous les plans de transport ferroviaire.

1520 Nous notons votre point de vue sur l'ERTMS, qui avait déjà été exprimé dans les réunions précédentes par les représentants de la Région. C'est évidemment quelque chose que nous allons poursuivre.

**Yves SIMOND, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau**

1535 Vous parlez aussi de la coexistence des trains de Fret avec les trains de voyageurs et la nécessité de maintenir de la place pour développer les services voyageurs. Actuellement, nous avons un train de Fret en heure de pointe. Le principal raisonnement sur lequel nous avons fondé les réflexions, c'est notamment la capacité en heure de pointe. J'aimerais que l'on revienne peut-être sur la localisation des pertes de temps, avec la diapositive 11 que j'avais montrée tout à l'heure. Elle met en évidence le goulot d'étranglement à l'arrivée à la Part-Dieu. Et c'est le principal facteur. Donc, l'arrivée Nord de la Part-Dieu, c'est le principal facteur qui conduit à la saturation et à la perte de temps au niveau de la ligne Lyon – Ambérieu. Si nous refaisons les aménagements du contournement ou si nous faisons les aménagements en cœur de nœud, nous supprimons ce point de fragilité. Cela nous permet de faire coexister l'augmentation envisagée des TER sur cette ligne avec l'augmentation qui est moindre que celle qui est envisagée à très long terme de trains de Fret. Nous pouvons faire circuler un train de Fret supplémentaire par heure de pointe et par sens sur la ligne. Et nous pouvons porter au quart d'heure les services vers Montluel.

1540 **Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

1545 Nous allons maintenant reprendre les questions du public. Il faut vraiment veiller, s'il vous plaît, à faire des interventions de 3 minutes, parce que là nous allons déborder. Il n'y a pas de problème de déborder, il n'y a pas de censure, mais il faut que chacun puisse s'exprimer.

**Claude VILLARD, Maire de Jons**

1550 Messieurs Dames, bonsoir. Je me présente, je suis Claude VILLARD, Maire de Jons. Pour ceux qui ne savent pas où est la commune de Jons, elle est dans le blanc de l'œuf cuit dur de la région lyonnaise. Il faut savoir que le jaune de l'œuf nous a mis toutes les nuisances chez nous : les avions

- 1555 bien entendu, et dessous l'autoroute et le TGV. Et le Fret, dans le cadre du tracé A du CFAL, qui est en DUP déjà et qui a même fait des expropriations sur notre commune. Pour vous dire que c'est bien acté. Je fais confiance à l'Ain pour continuer le combat avec lequel nous avons déjà travaillé ensemble pour lutter contre ce tracé A. Le tracé C nous intéresse, mais mon propos aujourd'hui était plutôt, comme je fais partie de la communauté de communes de l'Est lyonnais, de la gare de Saint-Exupéry. À savoir que les TER intéressent Saint-Exupéry, puisque je ne vous cache pas que, rien que sur la gare, il y a 6 000 emplois. Sans compter que le SYTRAL n'a pas le droit d'y venir avec les cars, puisqu'il y a un contrat de non-concurrence avec Rhônexpress. Je pense que personne n'est étonné de cela. Donc, les TER nous intéressent terriblement.

Je vais vous prendre à partie M. CUVILLIER, vous ne m'en tiendrez pas rigueur. Nous savons que l'Ouest lyonnais, c'est pour les belles maisons, et l'Est c'est plutôt pour l'industrie.

*Applaudissements*

- 1565 L'industrie, bien entendu, demande beaucoup de TGV. Vous habitez Bourgoin, je suppose que dans votre poste vous allez à Paris régulièrement, et vous savez que c'est la croix et la bannière si vous partez le matin à 6 h 27, le TGV vous va, mais pour revenir, il faut revenir automatiquement par la Part-Dieu et prendre à ce prix astronomique le Rhônexpress pour revenir à l'aéroport. M. CUVILLIER, vous m'aviez dit entre autres à la réunion publique de Pusignan que vous aviez prévu un train par heure de TGV. Aujourd'hui, vous avez évolué puisque vous nous en avez annoncé tout à l'heure 4. Donc, merci. En un mois, vous en avez pris 3 de plus. C'est sympa. Si vous pouvez en mettre un peu plus, vous ferez plaisir à la Région, je pense, et en même temps à nos industriels qui ont besoin du personnel et de transport. Comme cela, le jaune d'œuf que je ne citerai pas verrait Saint-Exupéry prendre un essor qui serait digne de l'Est lyonnais. Merci.

- 1575 *Applaudissements*

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Monsieur le maître d'ouvrage ? Non ? Prenons-nous cela comme une contribution ? Vous avez rajouté 75 % de trains de plus en un mois, donc cela appelle peut-être une réponse.

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

- 1580 J'ai sûrement dû me tromper (*Rires*). Ce n'est pas que c'est 1, c'était 4 dès le départ. Mais je me suis sûrement trompé. Sinon, nous notons avec intérêt votre contribution notamment sur le sujet de Saint-Exupéry.

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Nous continuons les questions parce que l'heure avance. J'ai une question là-bas.

- 1585 **Jean-Paul LHUILLIER, France nature environnement AURA**

Bonsoir. Jean-Paul LHUILLIER, France nature environnement AURA (Auvergne – Rhône-Alpes) FRAPNA pour ceux qui connaissent. Ce qui nous anime, au niveau associatif, et je lis là le titre du cahier d'acteurs que nous allons publier la semaine prochaine, c'est : « Nous n'en pouvons plus. » C'est un jeu de mots, ce n'est pas nous qui l'avons inventé. Ce sont les jeunes qui se sont allongés la semaine dernière devant l'Assemblée nationale. Peut-être que les députés les ont vus, parce que de fait les vrais problèmes sont la santé avec la pollution de l'air et les problèmes climatologiques. Et je cite un troisième problème, c'est l'urbanisation. Je suis ravi des interventions qui sont venues et qui ont été faites avant moi.

- 1595 Donc, c'est notre porte d'entrée. C'est comment nous faisons le plus rapidement possible le transfert modal des voitures polluantes et bien sûr pour les camions, sur d'autres modes. Nous ne sommes pas fanatiques particuliers du ferroviaire. Nous ne sommes pas des « ferropathes », mais c'est un mode qui nous paraît assez intéressant d'un point de vue environnemental. Ceci est urgent, ce n'est pas en 2040. Donc, comment faisons-nous ?

- 1600 La deuxième chose que je voudrais signaler – cela a été dit tout à l'heure, mais je le confirme, j'ai regardé les chiffres de trafic –, c'est que 190 millions de véhicules par an sont à l'entrée du périphérique lyonnais au quotidien. Donc, 190 millions et une trentaine de millions de poids lourds. C'est la réalité. Comment faisons-nous pour transférer – je ne suis pas magicien – une partie de ces



1605 véhicules ? L'A42 qui arrive sur le périphérique, c'est 130 000 véhicules. Et je comprends très bien les habitants d'Ambérieu qui prennent leur voiture pour aller sur le périphérique, ils passent plus de temps pour 2 ou 3 km pour atteindre le périphérique, plutôt que de faire Ambérieu – le périphérique. Nous le savons. Il est hors de question pour nous de multiplier les autoroutes. Nous sommes ravis et nous avons été partenaires des associations locales pour interdire l'A45. Nous sommes ravis également – et vous êtes concernés – que nous ayons interdit l'A48 entre Ambérieu et Bourgoin-Jallieu. Cela nous va bien. De même, nous avons participé à l'interdiction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

1610 Cela nous va bien, toujours dans le même objectif climatologique et santé. Je confirme ce qui a été dit tout à l'heure, et nous le savons, nous en tant que grande association nationale, une DUP peut vivre ou cela peut être éliminé. Il y a beaucoup d'exemples. Ce n'est pas gravé dans le marbre. Une DUP n'est jamais gravée dans le marbre. J'y tiens. Si d'aventure, il devait être contesté tel ou tel tracé, c'est toujours possible. Ne perdons pas espoir, attendons le premier coup de pioche. Éventuellement,

1615 même au premier coup de pioche, personnellement, j'ai participé à l'arrêt de projet au moment où le chantier devait commencer. Ne soyons pas pessimistes.

En revanche, je voudrais poser une question à la Région qui est là, et qui est intervenue – je trouve cela personnellement assez intéressant. Il n'existe pas d'autorité d'organisation des transports dans l'agglomération que j'appelle, moi, l'aire métropolitaine lyonnaise, dont Ambérieu fait partie. J'habite Bourgoin-Jallieu. Nous en faisons partie. Saint-Étienne en fait partie. C'est 2,5 millions de personnes. Il n'existe pas d'autorité de transport, d'AOM, dans cette aire. Il est donc impératif de passer par la mise en œuvre politique, puisque c'est un acte politique, de cette AOM, dans lequel la région est partenaire et doit intégrer, comme cela se passe dans d'autres territoires. Et Grenoble a une petite avance sur nous là-dessus. Je vous invite à transformer le Syndicat métropolitain des transports en

1620 AOM, pour qu'enfin nous ayons une autorité pour développer ce que l'on appelle le réseau RER de l'aire métropolitaine. Pour ce qui me concerne, quand j'ai regardé le dossier, l'extrémité de ce TER, c'est Ambérieu. Et bien entendu, ce n'est pas la commune entre les deux, c'est bien Ambérieu.

Pour les marchandises, il y a aussi urgence. Et ce qui n'a jamais été dit ici, et je suis un peu étonné alors que nous avons eu des ateliers là-dessus, j'y ai participé, que l'on veuille ou non l'axe Nord-Sud, c'est 2 Axes du RTET européen, qui apporte des financements... je parle peut-être chinois. Ce sont de grands axes de Fret à l'échelle européenne. Ici, à Ambérieu, il y en a 2 qui passent : le 6 et le 2. Vous regarderez sur les cartes, vous allez sur internet, vous les trouverez. Ambérieu est particulièrement bien placé pour le Fret ferroviaire, pour l'échange entre les deux lignes européennes. Je vous invite donc à réfléchir. Moi, je n'ai pas de position véritablement tranchée. En tout cas, pas

1630 question de mettre une plateforme au centre d'Ambérieu pour ce qui me concerne. En revanche, oui, sur ce site de la communauté de communes de la plaine de l'Ain, pour ne pas être trop précis, il y a urgence de mettre une plateforme de chargement des containers et de chargement des remorques. Placé entre l'autoroute A40 au Nord qui n'est pas très loin et l'autoroute A43 qui est au Sud, pas très loin.

1640 Je vais terminer par Saint-Exupéry, parce que je suis ravi du déroulement du débat. Il se trouve qu'en tant que FNE, nous avons un peu participé à l'élaboration... enfin, en tout cas, nous étions très demandeurs. Cela fait 10 ans que nous demandons ce débat. Nous y arrivons. Je peux témoigner et je confirme l'ambiance qui a plus ou moins été initiée ici : au départ, ce n'était que lyonnais. C'est vrai. Je dirais même tellement vrai que je ne suis pas certain que l'un des grands managers de Lyon souhaitait le débat public. Cela veut dire que nous avons été une des forces – nous ne sommes pas les seuls – à avoir demandé que ce débat public se fasse entre autres à Ambérieu, à L'Isle-d'Abeau, cela a été cité, et dans les grandes métropoles. J'en suis ravi. L'affaire du Nœud ferroviaire lyonnais, et c'est une des conclusions de notre document que nous mettrons en début de semaine prochaine sur le site du CNDP, ce n'est pas la Part-Dieu. Je dirais même que nous disons que c'est fini. La Part-Dieu fait ses aménagements, nous ne voulons plus entendre les quelques milliards qui sont réservés pour encore développer la Part-Dieu. Ce n'est pas cette affaire-là qui nous intéresse. C'est bien le réseau TER qu'il faut développer. Et nous ne sommes pas pour ce que l'on appelle une étoile, chère à la France, puisque Paris est au cœur d'une étoile et nous en voyons les résultats. Nous sommes pour le maillage. C'est un terme un peu technique. De manière à ce que d'un endroit à un autre, aussi

1645 facilement que l'on peut, de Saint-Étienne on puisse aller à Saint-Exupéry par exemple, sans passer par Lyon. Merci.

1650

1655

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Je tiens à préciser qu'AOM, c'est Autorité organisatrice des mobilités.

**Jean-Paul LHUILLIER, France nature environnement AURA**

1660 Excusez-moi, j'ai utilisé des acronymes. Mais c'est mis sur les sites.

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Et vous avez un cahier d'acteur. Nous l'attendons, puisque ce sera le résumé de votre intervention, je suppose.

**Jean-Paul LHUILLIER, France nature environnement AURA**

1665 Oui.

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Vous avez interpellé la Région. Est-ce que vous voulez répondre ?

**Alexandre NANCHI, Conseiller régional Auvergne – Rhône-Alpes**

1670 Je réponds sur le point du Syndicat mixte des transports de l'aire métropolitaine lyonnaise. C'est effectivement un syndicat présidé par la Région, qui assure aujourd'hui de la coordination, puisqu'il est présidé par Thierry KOVACS, qui est maire de Vienne et conseiller régional.

**Jean-Paul LHUILLIER, France nature environnement AURA**

La Région est dedans et nous y tenons beaucoup.

**Alexandre NANCHI, Conseiller régional Auvergne – Rhône-Alpes**

1675 Donc, aujourd'hui, il assure de la coordination. Ce que nous avons lancé, c'est notamment le recensement axe par axe de tous les projets. Pas les grands projets d'infrastructure, soyons très clairs, c'est plutôt les projets de services à l'utilisateur. Cela nous a amenés notamment à travailler sur une vision de billetterie unique, un peu comme ce qui peut exister en Île-de-France. Nous ne sommes pas encore arrivés à ce niveau-là, mais en tout cas nous avons déjà avancé là-dessus.

1680 J'entends bien votre demande pour que nous passions de la coordination plus à un outil de décision comme peut l'être un syndicat, ce qui nécessiterait tout de même – juste un point juridique – des transferts de compétences. Je ne vais pas polémiquer, donc je ne dirai pas qui, mais aujourd'hui nous avons de gros blocages. Mais votre idée est intéressante et pour avoir une vision globale, comme je le disais tout à l'heure, il faudrait que nous ayons un outil global. Nous allons donc dans le même sens.

1685 *Applaudissements*

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Merci. Nous continuons avec les questions du public et je pense que ce sera une des dernières questions.

**Danielle BOUCHARD**

1690 Comme c'est une dernière question, je vais faire un peu de détente. Déjà, merci pour votre accueil et ces fructueux échanges. Citoyenne lambda élue sur la Côtière, c'est vrai que quelques fois, lorsqu'il y a eu toutes ces histoires de CFAL, je me suis posé des questions, me demandant où nous étions, et s'il y avait un jour un parti politique qui s'appellerait le parti politique du bon sens et auquel j'adhérerais tout de suite. Parce que là, vraiment, j'ai des interrogations. Lorsque les fuseaux CFAL

1695 avaient été établis, il y avait un fuseau C qui avait été exploré par M. BERTHOU, sénateur, et qui coûtait 300 millions d'euros de moins, qui n'impactait pas les populations, mais les grenouilles. Attention, il fallait protéger les grenouilles ! Moi, je veux bien. Persillées, elles ne sont pas mal non plus. Cela n'impactait pas la population, bien moins, et cela passait par le CFAL qui a tout de même 5

1700 à 6 000 personnes qui travaillent. Je pense que c'était tout de même judicieux comme tracé. Non, cela ne va pas. C'est pour cela que je vous dis que je suis citoyenne lambda. Après, vers chez nous, nous avons une usine SEVESO. Nous n'avons jamais eu trop de problèmes avec d'ailleurs, mais il y avait un périmètre de sécurité : attention, tu ne peux pas construire là, attention, les maires avaient beaucoup de réserves. Et d'un seul coup, « Joséphine, ange gardien », terminé ! Plus de périmètre de sécurité. Le CFAL passe, l'usine ne « pétera » pas. Le CFAL est là, c'est super. C'est pour cela que je

- 1705 me pose des questions en tant que citoyenne lambda. Mais que se passe-t-il ? Je ne comprends plus. Et pour votre CFAL, nous avons des réserves de terrain que nous devons entretenir, les intercommunalités, jusqu'à ce que vous décidiez de passer. C'est-à-dire que les personnes qui avaient une ferme ne savent plus quoi faire de leurs bestiaux, parce qu'ils devront s'en aller. Mais où, quand, comment ? C'est compliqué pour vous aussi. Pour nous aussi. « Cela m'ennuie, on envoie chez le voisin ». C'est typiquement français. Je suis bien d'accord avec vous. Mais il y a tout de même ennui et ennui. Vous voyez, citoyenne lambda avec un peu de bon sens. Je me pose tout de même des questions. En espérant que tout ce que nous venons de débattre va aider à avancer. Merci.

*Applaudissements*

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

- 1715 C'est donc plus une contribution de clôture. Cela se réveille en fin de débat. Je vous donne mon micro.

**Guillaume ARQUILLIÈRE**

- 1720 Bonsoir à tous. Guillaume ARQUILLIÈRE, j'habite la Côtière, la Valbonne. Déjà, je voudrais remercier tout le monde, préciser que je me retrouve dans l'immense majorité des remarques et des éléments qui ont été partagés par les autres participants. En fait, j'ai deux questions plutôt adressées à SNCF Mobilités, mais qui peuvent s'entendre par l'État et la Région également. Je vais m'appuyer sur un exemple que je connais bien, le mien. J'habite à la Valbonne. J'ai choisi de m'installer là parce que je me sens bien dans l'Ain. Le coin est très bien pour moi, pour mes enfants et parce qu'il y a une gare. Aujourd'hui, je ne conçois pas me déplacer autrement. Idéalement, la majorité de mes déplacements doit être faite en transports en commun. Malheureusement, aujourd'hui, tous les jours pour aller au travail, je prends ma voiture. Pourquoi ? Parce que je travaille à Saint-Priest et qu'il n'y a pas de connexion entre les trains qui viennent de la Valbonne et ceux qui prennent la ligne de Vénissieux, où je pourrais après reprendre un autre bus. Donc, ma question : que prévoyez-vous en termes de réflexion sur les interconnexions des lignes, la mobilité à travers le réseau SNCF de la région lyonnaise ? Je trouve que c'est complètement absent de ce qui a été présenté, où l'on présente uniquement, en fait, une augmentation de capacité des lignes.

- 1730 Cette augmentation de capacité des lignes est ce qui m'amène à la deuxième question. C'est quelque part une réponse à un problème d'aujourd'hui. C'est un pansement que l'on met sur le réseau existant. Mais je ne vois pas de réflexion, de réelle projection à long terme sur le déploiement du réseau et des mobilités de l'aire urbaine de Lyon. J'entends par là que pour moi, la Valbonne, si vous regardez sur la carte que vous m'avez mise, ne fait pas partie des lignes qui bénéficient de plus de trains. Enfin, plus de trains de Fret si j'ai bien compris, mais pas plus de TER. J'entends, je suis déjà très loin. Je ne suis pas périurbain, je l'apprends ce soir. Donc, je prends ma voiture tous les jours pour aller au travail, mais je prends aussi ma voiture chaque fois que je veux aller sur Lyon le soir, le week-end, parce que je n'ai peut-être pas besoin d'avoir un train tous les quarts d'heure, mais j'aurais besoin d'avoir un train qui me ramène le soir où je voudrais aller au cinéma ou sortir sur Lyon simplement, parce que mon dernier train est à 21 h. C'est un peu la même chose pour le week-end. Mais le week-end, c'est assez compliqué de trouver un train pour me permettre d'aller sur l'agglomération et ne pas avoir des plages horaires délirantes.

- 1745 Plus globalement, quand on voit l'attractivité de la Région, les projections d'augmentation d'habitants qui sont prévus, je trouve qu'il y a un schéma directeur qui est absent à grande échelle. Merci.

*Applaudissements*

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

- 1750 Sur les services, vous avez compris que SNCF Réseau met des infrastructures à la disposition des autorités organisatrices. Je ne vous répondrai donc pas sur ce point-là. Je voudrais simplement souligner que c'est au moins la deuxième fois à cette réunion où l'on parle non plus de liaisons en étoile, mais de transversale. Et nous avons eu la même question à Saint-Étienne pour des relations Saint-Étienne vers le Sud, et non pas exclusivement vers Lyon Part-Dieu. Donc, c'est tout de même une question qui revient d'une manière régulière dans les réunions publiques. C'est sûrement un sujet sur lequel nous allons nous pencher.

**Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

Et sur l'amplitude horaire également ? Là, nous avons eu souvent des demandes. Donc, nous allons demander à SNCF Mobilités de répondre : pourquoi ne peut-on pas rentrer tard le soir en train ? Et à la Région, pardon.

1760 **Alexandre NANCHI, Conseiller régional Auvergne – Rhône-Alpes**

Je réponds très vite sur le point. Vous avez raison et je reprends effectivement : il faut que nous travaillions sur la transversalité. Cela rejoint aussi ce que disait le représentant de la FRAPNA, c'est-à-dire que nous avons l'outil ; il faut que certains acceptent de travailler sur cette transversalité, qui est une coordination des différents types de mobilité. Effectivement, le problème de la rupture de charge doit être travaillé, puisque c'est de cela que vous parlez. C'est-à-dire que quand vous arrivez à une gare, il faut que très rapidement vous puissiez reprendre un autre moyen de transport, qui peut être le TER, mais il ne peut pas y avoir que cela. Il faut donc que nous travaillions avec les autres AOM. Nous essayons, nous faisons des propositions. Et de toute façon, à un moment donné, cela devra aboutir. Mais aujourd'hui, chacun essaie un peu de défendre son pré carré.

1765

1770 La deuxième chose sur les trains nocturnes : il faut se parler très franchement et je ne vais pas vous promettre des trains nocturnes. Le coût de l'usage du train au regard de l'utilité qu'il y en aura ne le permettra pas. Ce ne sera pas notre priorité. Dans ce cas, il faut que nous travaillions sur d'autres modes de transport que le TER pour ces périodes de temps que vous évoquez au niveau nocturne. Cela ne veut pas dire qu'il ne peut pas y avoir de transport. Je dis que cela ne peut pas être le TER.

1775 **Guillaume ARQUILLIÈRE**

J'entends la problématique financière qui est derrière, mais deux choses. Ce débat est raccord aussi avec la loi vie mobilité. Quelque part, c'est aussi changer nos habitudes pour ne plus utiliser les voitures. Cela veut dire aussi le soir ou le week-end. C'est vrai que je ne parle pas d'avoir un train toutes les demi-heures ou toutes les heures le soir, mais le dernier qui me ramène de Lyon est à 21 h. Peut-être un train navette ou « ramasse-miettes », je ne sais pas comment l'appeler, mais à 23 h ou 23 h 30. En tout cas, je pense que je pourrais m'en servir.

1780

*Applaudissements*

**Philippe GUILLOT-VIGNOT, Président Communauté de communes de la Côtière**

1785 Bonsoir. Je suis Philippe GUILLOT-VIGNOT, je suis Président de la Communauté de communes de la Côtière à Montluel et je connais bien le sujet des malheureuses transversales qui ne s'effectuent pas, et notamment pour aller rejoindre typiquement Vénissieux ou Meyzieu. Ce n'est pas le sujet de ce soir, mais je vais me permettre d'intervenir puisque j'ai vu tout à l'heure qu'il y avait trois possibilités de débats ce soir, dont un qui concerne les impacts socioéconomiques. Je vous poserai deux questions précises.

1790 Je sais que cela revient une nouvelle fois sur le tracé du CFAL. J'en suis désolé. Néanmoins, c'est le territoire que je connais le mieux. Je vais donc essayer de vous poser deux questions pour savoir, en effet, si vous avez une vraie réponse à apporter par rapport à cela.

1795 La première question concerne sur ce tracé le fait que vous longez une infrastructure autoroutière qui, comme vous le savez, comporte un certain nombre d'éléments un peu négatifs. Ils ont des avantages pour le côté couloir, mais ils ont des inconvénients sur le côté infrastructure qui se trouve autour de cette autoroute. J'ai vu que vous aviez annoncé deux points essentiels dans la fameuse DUP. Le premier concerne la société Hexcel. Je vais revenir là-dessus parce que j'ai rencontré récemment les dirigeants de la société Hexcel, et aujourd'hui cette société me dit que des mesures vibratoires ont été proposées dans le cadre de l'étude préalable, qui auraient été satisfaisantes pour la société Hexcel.

1800 Mais ce que je sais, c'est que cette société, pour ceux qui ne la connaissent pas, travaille dans le cadre de l'aéronautique. Et dans le cadre de l'aéronautique, ses deux gros clients sont Boeing et Airbus. Le produit est sous contrôle continu. Cela veut dire que, pour que la société Hexcel puisse continuer à produire, il faut se garantir que le niveau de vibration qui sera apporté au process qui se trouve en toute proximité, puisqu'ils sont à quelques centaines de mètres, soit garanti. Et cela ne peut pas être Hexcel qui garantit. Cela ne peut être que Boeing ou Airbus.

1805 C'est la première condition et je vais vous dire pourquoi je parle de ce sujet-là. Je vais aborder le deuxième sujet. Votre tracé, malheureusement, franchit là aussi très longuement un pipeline, qui s'appelle le pipeline Trampil. Vous allez me dire que je rentre dans de la « tripaillerie » technique.

1810 Néanmoins, il suit le tracé pendant un certain temps et, globalement, ce pipeline sera forcément déplacé. Vous allez me dire que vous avez déjà vu d'autres pipelines que l'on déplace. Dans ces deux exemples, dans le premier, si Exel ne peut plus fabriquer son produit, cela veut dire qu'il faut déplacer l'usine. Si l'on déplace l'usine, cela veut dire que l'on a 550 employés qui ne seront plus sur ce site. C'est donc, sur un plan socioéconomique, extrêmement désagréable pour mon territoire. Le deuxième

1815 sujet est que si vous déplacez le pipeline, vous allez de nouveau prendre des emprises sur notre territoire pour le reloger, puisqu'il faudra bien le faire passer quelque part. Je ne pense pas que ce soit dans le Nord Isère ou dans l'Est Lyonnais. Il faudra, là encore, que vous preniez des décisions qui sont doublement percutantes par rapport à la problématique de ce tracé A du CFAL.

1820 Je voulais juste illustrer cela pour vous montrer que, dans un projet où nous ne sommes que des passagers, puisque finalement nous ne voyons passer que les trains, nous n'avons rien vu comme points d'avantage pour la Côtière en matière de points positifs, si ce n'est que nous sommes dans une prescription pour faire du Fret national. Et nous avons là-dessus, premièrement, de grands inconvénients de ce passage Fret –vous les connaissez, je ne vous les répéterai pas. Deuxièmement, nous avons aussi des impacts indirects. Je voulais juste vous signaler cela. Je pense

1825 que – cela a été dit tout à l'heure –, quand on est dans un débat et que l'on essaie de parler avec les territoires, ce sont des choses que l'on peut exprimer plus facilement quand on est présent à ces débats. Et aujourd'hui, le débat qui a été clos sur la DUP, soi-disant clos, avec 14 points non levés, je n'en ai pris que 2 ce soir, mais nous pouvons nous amuser à prendre les 12 autres. Je pense qu'aujourd'hui ce débat-là aurait réellement mérité que, plutôt que l'on nous explique qu'en effet le CFAL n'est pas le sujet du NFL, on puisse se dire quelles sont les réponses que nous pouvons

1830 apporter à ces problèmes-là. Je crois que j'ai dépassé mon temps d'intervention, donc je vais m'arrêter là.

*Applaudissements*

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

1835 Monsieur le Président, effectivement, vous avez dit que le sujet n'était pas le CFAL. Cependant, au regard de cette préoccupation complètement légitime, pouvons-nous faire une petite entorse et répondre sur ces deux sujets ?

**Yves SIMOND, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau**

1840 Sur le premier sujet évoqué, effectivement, c'est le sujet de l'entreprise Hexcel, où assez rapidement nous avons été alertés sur la problématique des vibrations auxquelles pouvait être confrontée cette entreprise. Nous avons de ce fait, au moment des études, diligenté une étude menée par un bureau d'étude spécialité, VibraTec, qui a modélisé le phénomène vibratoire. Ils ont fait des mesures de terrain, ils ont simulé le passage d'un train et ont pu vérifier, à ce stade des études, par les vibrations transmises par le sol jusqu'au mur de l'entreprise, puis transmises par le mur et les fondations de l'atelier, que le niveau vibratoire résultant était inférieur à ce que l'on appelle le niveau de bruit, au

1845 niveau des machines qui étaient en fonctionnement. De ce point de vue, nous avons levé à ce stade des études les incertitudes par rapport à l'impact potentiel de ce projet.

À ce stade des études, si les études devaient aller plus loin, il est évident que compte tenu de la sensibilité de cette problématique, des investigations complémentaires seraient menées. À ce stade des études, nous avons démontré qu'il n'y avait *a priori* pas besoin de mettre en place des dispositifs particuliers pour atténuer plus les vibrations. Après, il existe encore des dispositifs, des tapis dits antivibratiles qui peuvent aller plus loin dans l'atténuation de ces effets.

1850

Concernant le cas de Trapil, au moment de ces études, nous avons étudié les nécessités de dévoiement de ces réseaux. Vous parlez du réseau de Trapil, mais il y a effectivement beaucoup d'autres réseaux. Les études spécifiques montraient qu'il y avait besoin de dévoyer localement – c'était des dévoiements à quelques dizaines de mètres de ces réseaux, pour permettre de les mettre en sécurité par rapport au franchissement de l'infrastructure.

1855

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Merci. Nous continuons avec les questions. Madame ?

**Cécile BLATRIX, France nature environnement Ain**

1860 Bonjour. Cécile BLATRIX. Je représente le FRAPNA du département de l'Ain. Je suis originaire d'une commune proche d'Ambérieu-en-Bugey, je réside actuellement à Hautecourt-Romanèche. J'avais un appel, une question de compréhension.

1865 L'appel est en direction de tous les élus qui sont là, en particulier les parlementaires, puisque nous sommes de nombreuses organisations associatives et plus largement à considérer que la loi d'orientation sur les mobilités (LOM) n'est pas à la hauteur des enjeux en termes de rupture de la dépendance aux énergies fossiles et de priorités aux transports en commun et au ferroviaire. Nous avons tout de même l'impression que l'importance accordée à la voiture individuelle et la voiture autonome ou au transport aérien avec le renoncement de la taxation du kérosène – ce ne sont que deux exemples, pour ne pas être trop longue – montre que nous ne sommes pas à la hauteur des enjeux. Et c'est important, même si nous en sommes à la première lecture à l'Assemblée nationale, mais en accéléré c'est la dernière, que nos parlementaires et nos élus se mobilisent pour faire entendre ce point de vue.

1870 L'autre point – d'ailleurs, j'aurais dû commencer par là – est que je voudrais saluer le travail de la Commission particulière du débat public. Il se trouve qu'en tant que professeur de sciences politiques, je travaille depuis plus de 20 ans sur le débat public en France. Et j'ai suivi y compris la naissance de la Commission nationale du débat public. Je peux vous dire que j'ai suivi des débats publics, des réunions publiques. Et je trouve très rare que la Commission particulière prenne sur elle de donner la parole justement à des acteurs qui portent des préoccupations sur un projet connexe, néanmoins lié au débat, et autorise même la prise de parole qui a eu lieu en début de séance. J'ai trouvé cela vraiment très bien de faire cela, y compris pour la question précédente de laisser aborder ce sujet. Je voulais signaler au public que c'est assez remarquable. J'ai rarement vu faire cela dans une réunion de débat public.

1875  
1880  
1885 Puis ma question est toute « bête » par rapport à ce dont nous avons discuté jusque-là, mais c'est une question de compréhension. Si je ne dis pas de bêtise, il me semble que les DUP ont une durée de validité qui n'est pas indéfinie. Donc, avant même de casser la DUP, nous arriverons bientôt à un moment... confirmez-moi, car j'ai un doute, mais c'est soit 5 ans, soit 10 ans. Et ce n'est plus très loin. Là, j'imagine que cela doit être 10 ans. Que se passe-t-il si la DUP du CFAL arrive à échéance ? Qu'est-ce que cela donne du point de vue du projet dont nous discutons ce soir ?

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

1890 Pour l'instant, nous n'en savons rien. La DUP du contournement ferroviaire a été prise pour 15 ans, renouvelable une fois. Un jour, nous arriverons au bout des 30 ans, oui. À ce moment-là, soit les travaux auront démarré et le projet sera en train de s'installer, soit ils n'auront pas démarré et, pour moi, elle tombera. Elle tombera et ce sera à refaire.

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

1895 Rendez-vous dans 30 ans. Une dernière question ?

**Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

Il y en a trois. Là, là et là.

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Je ne vous avais pas vus. La plus près.

1900 **Nicole LYANNAZ**

Je suis moi aussi une habitante lambda de la commune de Balan, pas très loin d'Hexcel justement. Un de nos fils y a d'ailleurs déjà travaillé. Je voudrais savoir si les études de vibration ont été faites dans un laboratoire de calcul ou sur le terrain. Parce que quelques fois, cela diverge.

*Applaudissements*

1905 **Yves SIMOND, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau**

Vous avez raison, Madame. Il ne faut pas se fier qu'aux études qui sont menées en bureau. Nous avons fait les deux, en fait. Nous avons fait des simulations. Nous avons testé la capacité de transmission du sol aux vibrations avec une charge. Nous créons une vibration et nous vérifions

1910 comment se propagent les vibrations. Ensuite, nous avons analysé cela et avons fait des calculs pour modéliser le train.

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

1915 Je vais compléter le propos d'Yves. Nous sommes allés sur le terrain à l'emplacement présumé du futur projet de contournement. Nous avons creusé un peu le sol, nous avons vérifié la composition du sol et le bureau a fait tomber une masse qui simulait la vibration d'un train. Puis, il a mis un capteur au

niveau du mur extérieur de l'usine, puis un autre au niveau du mur extérieur de l'atelier, et enfin un troisième à l'intérieur de l'atelier au niveau des machines qui travaillaient. Il a mesuré, à chacun de ces capteurs, en vraie situation, avec le vrai terrain effectivement, ce qu'il se passait. Et la conclusion, ce que disait Yves, est que nous n'avons pas conclu qu'il n'y avait aucune vibration. Mais sur le point

1920 le plus sensible, le troisième capteur, celui qui était au centre de l'atelier, nous avons simplement pu vérifier que les vibrations engendrées par les machines en fonctionnement dans l'atelier étaient supérieures à ce qui était mesuré par le capteur. Donc, nous ne disons pas qu'il n'y en a pas. Nous disons simplement que ce n'est pas mesurable, parce que l'environnement de travail de l'usine est supérieur à la vibration engendrée par le train.

**Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

1925 Monsieur. Ensuite, Madame.

**Gabriel FOURNIER**

1930 Bonsoir à toutes et à tous. Bonsoir Monsieur CUVILLIER. Il y a longtemps que l'on s'était vu, puisque j'ai été Maire d'Ambronay de 2001 à 2008 et nous avons discuté à la Communauté de communes, quand j'étais un des vice-présidents d'ailleurs, de ces problèmes. Ce soir, je n'aimerais pas rentrer chez moi avec une question rentrée. C'est très mauvais pour ma santé.

Excusez-moi, Monsieur le Président de la Commission, vous avez dit que nous n'étions pas là pour le CFAL, mais moi, je suis venu pour le CFAL entre autres. Et je suis très content de tout ce que j'ai

1935 entendu. Maintenant, vu mon âge – nous vieillissons tous, il n'y a pas que moi, heureusement – au train où vont les choses, je n'ose pas faire le jeu de mots « train-train de sénateur », mais je crois que si, depuis le temps. Cela fait au moins 15 ans que nous en parlons, et nous n'avons guère avancé dans ce domaine sur l'opportunité de tel ou tel ou tel tracé. Je rejoindrais beaucoup de personnes ici présentes du point de vue des problèmes économiques, sociaux, financiers, écologiques et même culturels sur le tracé A, même le B, je serais plutôt pour le C. Mais ce qui me préoccupe beaucoup,

1940 c'est que vous avez parlé... je suis encore actuellement conseiller municipal d'Ambronay. Je n'ai jamais rien vu à la mairie, et je regarde souvent le courrier d'ailleurs, sur le fait que nous étions interpellés à propos du tracé futur ou ce qui viendra après Leyment, d'après certains, ou après Lyon contournement d'Ambérieu, auquel je suis favorable, comme le Maire d'Ambérieu d'ailleurs, et il a entièrement raison, et comme le sont d'ailleurs les parlementaires ici présents, même celui qui est parti puisqu'il vous l'a expliqué tout à l'heure. Mais qu'en est-il d'Ambronay ?

1945 J'ai entendu Rémi GAUTHIER que je revois ce soir. Je lui avais déjà posé ces questions et nous nous étions « chipotés » pour Ambronay il y a des années. M. CUVILLIER, je vous ai posé moult fois des questions à la Communauté de communes à Chazey-sur-Ain, où nous étions en réunion. Je n'ai jamais eu de réponse. Mais je crois que ce soir, ma question arrive encore 10 ou 15 ans trop tôt au

1950 train où vont les choses. Parce que si le CFAL existe, même avec le C, il contournera Ambérieu, il ira à Ambronay, et que se passera-t-il là-bas ? Sur la voie traditionnelle, au milieu de Pont-d'Ain, sur le plan d'eau de Longeville ? Nous aurons un bacchanal du Diable dans les 4 hameaux de la plaine d'Ambronay où il y a plus de 600 habitants. Nous avons déjà l'autoroute. Nous avons la ligne normale, la vieille ligne SNCF si vous voulez, et nous avons le plan d'eau de Longeville. Comment allez-vous faire ? Quand et où ? Et avec quel argent ? À moins de le faire en sous-terrain ou de le couvrir. Merci.

1955 *Applaudissements*

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

Merci. Une réponse en 10 secondes.

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

- 1960 Le sujet d'Ambérieu a été largement évoqué dans le film qu'a présenté Rémi GAUTHIER. Je ne vais donc pas y revenir. Simplement, la conclusion en 10 secondes. Aujourd'hui, tout ce qui se passe au nord du raccordement du CFAL à Leyment, la ligne existante, relève du projet qui s'appelle branche sud de la LGV Rhin-Rhône. Et il s'instruit dans ce cadre-là. Il faut simplement rappeler que le rapport Mobilité 21 fait par M. DURON, fixait comme échéance pour ce projet au-delà de 2050. Ce qui explique probablement pourquoi vous n'en entendez pas beaucoup parler.
- 1965 **François GILLARD, Membre de la Commission particulière**  
Nous sommes toujours dans la gamme des 30 ans. Une dernière question ? Madame, et nous allons clore le débat, parce que nous avons largement dépassé.
- Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**  
Et il y a Monsieur.
- 1970 **Angélique DIAZ**  
Bonjour. Je suis venue de loin, donc merci de prendre la question. Moi, j'habite à Virieu-le-Petit sur le Grand Colombier. Nous sommes concernés au niveau de la ligne Lyon – Ambérieu qui se poursuit sur Chambéry – Genève. Là, au niveau de l'économie, d'après ce que j'ai entendu, nous avons parlé du transport de marchandises, du transport de personnes qui reste aussi important. Ce que nous constatons, c'est que l'économie se transforme. Nous devenons de plus en plus une économie de service. Il y a besoin de plus en plus de mobilité dans le travail. Nous le voyons au niveau du numérique. D'ailleurs, ce n'est pas toujours bien fait, au niveau du numérique nous ne sommes pas tous servis de la même manière. Il ne faudrait pas faire la même erreur avec le transport ferroviaire, parce que notamment les générations qui arrivent ont besoin de la mobilité. Elles n'ont pas envie de se retrouver enfermées en ville, et elles n'ont pas envie de se retrouver enfermées à la campagne. C'est dans l'intérêt de tous que l'argent soit affecté aux bons objectifs. Notamment, dans votre document, j'ai vu une page avec des traits concernant la fréquentation des lignes. Le trait est presque aussi épais entre Clermont-Ferrand et Lyon qu'entre Annecy, en passant au-dessus de Culoz, Belley, et Lyon. Donc, nous avons aussi une bonne volonté de fréquentation des trains, mais parfois nous sommes empêchés. Il m'est arrivé plusieurs fois de ne pas prendre le train parce que ce n'était pas pratique. C'était plus pratique avant. Il y a un renoncement qui n'est pas normal, parce qu'au niveau de l'impôt nous mettons tous au panier commun pour avoir accès aux mêmes choses. Et au niveau des jeunes générations, il y a ce souhait de pouvoir choisir sa façon de travailler. Cela sera important à l'avenir. Cela monte au niveau des pays européens, c'est mieux organisé. Les jeunes vont faire des stages à l'étranger, ils rentrent chez nous et se rendent compte que l'organisation pour travailler est plus difficile à obtenir de façon individualisée en France. Et une bonne mobilité y contribuera. Je voulais savoir ce que vous pouvez dire à ce propos. Est-ce que des questions de ce type vous sont remontées ? En tout cas, je les entends souvent. Merci.
- Applaudissements*
- 1995 **Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**  
La capillarité revient souvent.
- François GILLARD, Membre de la Commission particulière**  
Les dessertes fines, la capillarité, attractivité de territoire.
- Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**
- 2000 J'ai compris une question sur la prise en compte des nouveaux modes de transport et des mobilités induites. Je ne sais pas si j'ai bien compris la question.
- Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**  
C'est également, je crois, Madame, pouvoir aller travailler quand on est jeune, en tant qu'urbain, en tant que rural. Donc, une capillarité fine, une desserte fine. C'est la desserte et la capillarité.
- 2005 **Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**  
Je ne veux pas donner l'impression de me défausser, mais est-ce que la réflexion engagée par la Région dans le cadre du Sraddet ne recouvre-t-elle pas les préoccupations de Madame ?



**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Voulez-vous répondre ? De façon courte, car nous sommes hors délai.

2010 **Alexandre NANCHI, Conseiller régional Auvergne – Rhône-Alpes**

Vous citez le Sraddet, qui est un schéma régional d'aménagement qui nous a été imposé par l'État. Effectivement, nous retrouvons ces préoccupations évoquées par Madame. Sur le numérique, parce que tout à l'heure nous parlions de choix, effectivement il y a aussi le choix du transport et le choix du télétravail qu'il faut intégrer. Quand on vend des abonnements mensuels, c'est aussi pour un service.

2015 Et si demain nous développons le télétravail, il faudra aussi réfléchir à nos politiques tarifaires. C'est un des points que nous évoquons. Et sur le numérique, vous savez que nous avons pris un engagement de 100 % de personnes connectées, nous travaillons donc là-dessus avec l'ensemble des départements pour arriver à cela.

2020 Je pense que la question est aussi sur le développement des transports dans la ruralité. Et ne pas concentrer l'ensemble des transports dans les pôles urbains. Cela veut dire qu'il faut une complémentarité de transports et donc de nouveaux modes de transport. Avec le vice-président de l'intercommunalité, nous travaillons également sur ces éléments-là – nous pouvons le citer puisque c'était dans la presse – par exemple sur les navettes autonomes. Nous travaillons aussi sur de nouveaux modes de transport. Avec le Président Philippe GUILLOT-VIGNOT, pas plus tard que la semaine dernière, nous avons inauguré en gare de la Valbonne une station de vélos électriques, afin de multiplier les modes de transport et permettre de répondre à l'ensemble des habitants, et surtout à l'ensemble des lieux d'habitation. C'est ce que nous avons inscrit dans le Sraddet avec un slogan, qui est : « La Région n'oublie personne ».

2025

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

2030 Un petit complément, non pas en complément de la Région, mais nous organisons fin juin – je n'ai plus la date en tête – un atelier de prospectives sur lequel nous aborderons cela effectivement avec différents partenaires. Quiconque peut s'inscrire et venir à cet atelier. Si vous ne pouvez pas venir, il sera également sur le site, vous pourrez donc le consulter. Il vise à analyser, dans 30 ans, quels pourraient être les nouveaux modes de transport, quelle prospective nous pouvons avoir, même si

2035 nous savons que quand nous faisons de la prospective, nous nous trompons à 90 %. En tout cas, cela donne une vision un peu large de ce que cela pourrait être, y compris en termes de télétravail, que vous avez évoqué par exemple.

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

2040 Ce sera le 26 juin à Lyon. C'est sur inscription. Vous pouvez vous inscrire sur le site de la Commission si vous êtes intéressés.

**Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

Monsieur, vous aviez une question.

**Patrick BATISTA, Maire de Niévroz**

Oui, pour terminer. Excusez-moi.

2045 **François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

Vous aurez le mot de la fin, Monsieur le Maire.

**Patrick BATISTA, Maire de Niévroz**

2050 Ce n'était pas l'objet. Patrick BATISTA, Maire de Niévroz. Nous avons déjà bien échangé sur le sujet et je ne veux pas être trop long, mais je reviendrai sur un point. Je ne devais pas intervenir ce soir, théoriquement, puisque nous nous étions partagé les interventions, tout a été dit et vous savez ce que nous pensons du sujet.

2055 Deux points, parce que s'il y a débat il faut qu'il y ait confiance et respect. Je me retourne là vers les personnes de SNCF Réseau. La question de Philippe GUILLOT-VIGNOT tout à l'heure sur le sujet des vibrations Hexcel est importante. Elle est même essentielle. Elle a la valeur d'exemple, mais elle est vraie sur la totalité du sujet. Ne m'expliquez pas, je suis juste un peu scientifique, que parce que l'on a tapé un coin en donnant un coup de marteau par terre et que l'on est allé mesurer les vibrations

qu'il y avait de l'autre côté, c'est la simulation physique et scientifique du passage d'un train de Fret de 800 m de long. Ce n'est pas possible. Ne nous racontez pas des histoires comme cela, s'il vous plaît.

2060 Deuxième point, et je prends un dernier exemple. Il y avait un sujet sur les inondations. À Niévroz, nous sommes en zone inondable, il y a un sujet sensible. Vous y aviez été attentifs. Le ministre des Transports de l'époque l'avait fait, avait été attentif. Donc, merci pour la prise en compte du débat à ce moment-là. Mais que nous dit le ministère des Transports ? Il propose de réaliser une maquette à laquelle la commune de Niévroz et quelques autres participent même, à vos côtés, à la rédaction du cahier des charges expérimental. Jusque-là, nous nous disons : « Bon sang, qu'est-ce que cela va être génial ! » Sauf que la maquette se fait, échelle 1/80<sup>e</sup> tout de même, 1 500 m<sup>2</sup>. C'est plutôt pas mal. Nous avons réussi à marcher sur le territoire de Niévroz, c'est la première fois que je faisais cela d'aussi haut. Le travail se fait, nous commençons, nous visitons. Et à partir du moment – hasard de calendrier – où l'on commence à vous montrer, par le modèle physique, de cette maquette, que nous avons raison sur le risque accru de l'absence de transparence hydraulique de l'infrastructure CFAL, on ne nous invite plus aux réunions, on ne nous invite plus à participer à la maquette. Nous sommes *persona non grata* sur la visite du site. L'étude se termine sans nous. Et jamais personne à cette heure n'a eu la réponse exacte des effets et des restitutions globales de l'impact du CFAL sur le sujet des inondations. À par dieu, et peut-être vous M. CUVILLIER, personne n'a la connaissance. En tout cas, pas les élus qui avaient été impliqués dans le processus. Ce que je veux dire aux membres de la Commission particulière du débat public, c'est que si nous voulons aussi travailler pour l'avenir, s'il y a des pistes de travail intéressantes à regarder ensemble pour faire ce que nous vous avons dit, cela passe dans l'Ain, cela passera en discussion avec les uns et les autres, il faut aussi que nous travaillions en confiance.

2070  
2075  
2080 Deux exemples très concrets de confiance largement affaiblie dans les démarches. Après, vous n'y êtes peut-être pour rien. Si le ministre dit à un moment : « C'est tellement grave en termes d'inondation, *black-out*, nous n'invitons plus Niévroz », pourquoi pas ? Il a le droit de le faire. Mais comprenez aussi qu'après, en termes de confiance, nous avons un peu de mal. Merci.

*Applaudissements*

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

2085 Avant que M. CUVILLIER réponde, je voudrais dire que le débat public sert à cela, Monsieur le Maire.

**François GILLARD, Membre de la Commission particulière**

C'est enregistré.

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

2090 Effectivement, je me souviens que vous étiez scientifique. Vous l'êtes peut-être toujours. De toute façon, l'accès aux documents administratifs est public. Il est réglementé et public. Donc, je vous invite, Monsieur le Maire, vous ou un de vos représentants, à venir consulter les résultats de ces deux études, l'étude vibratoire, l'étude hydraulique. C'est officiel, c'est fait devant tout le monde. Puis, nous avons, nous, les résultats de ces études et acceptons tout à fait d'en discuter avec vous. L'invitation est faite officiellement.

2095 **Agnès POPELIN, Membre de la Commission particulière**

Je me permets d'ajouter une précision. Toutes les questions qui ont été posées ont eu des réponses ou seront complétées. Et si vous voulez demander plus de précisions, des contributions, des questions sur le site, vous êtes bienvenus, ou des cahiers d'acteur, qui sont un format plus contraint. Je laisse la parole à Jean-Claude.

2100 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**

Nous allons conclure, parce que nous avons largement dépassé l'horaire que nous nous étions fixé. Quelques mots de conclusion. Nous allons vous restituer très rapidement à chaud – Francis BEAUCIRE va le faire – ce que nous retenons non pas en termes de recommandations concernant le bilan, ni même en synthèse de ce que vous avez dit, mais quelques éléments marquants que nous avons retenus en tout cas à chaud.

2105 **Francis BEAUCIRE, Membre de la Commission particulière**

Merci Monsieur le Président. Bonsoir à tous. Mon Président m'a donné 5 minutes, j'essaierai d'aller vite.

2110 Nous avons pris l'habitude à la fin de chacune de ces séances de débat de faire une sorte de restitution de ce qui nous avait marqués. Je vous rassure, tout ce que vous avez dit a été enregistré, sera transcrit, et c'est sur cette base-là que nous rédigerons le rapport. Donc, simplement une restitution plus qu'à chaud puisque je n'ai pas de recul sur la séance.

J'aurais été vraiment sourd ou alors parfaitement inattentif, si je n'avais pas saisi d'emblée que le CFAL était au cœur de la question du NFL. Trois points.

2115 Premier point, j'ai retenu cette phrase que vous avez dite, M. de la VERPILLIÈRE : ce tracé (le tracé A) doit et peut être remis en cause. Cette question est revenue à plusieurs reprises, et ce qui m'a saisi dans l'argumentaire que vous avez décliné très rapidement, c'est que vous avez dit : « 2005 – 2035, 30 ans. Et pour les démographes, 30 ans, c'est une génération. » Cela m'a saisi. Est-ce qu'en  
2120 une génération, alors que tout a changé, que tout est en mouvement autour, nous devons nous crispier sur quelque chose que nous considérons comme intangible et irréversible ? J'ai bien entendu cela. Cela a été repris à plusieurs reprises. Je pense que c'est une question importante. C'était marquant, je crois, pour nous.

2125 Même si nous imaginions que nous avons pu évacuer la question du CFAL après ces interventions, nous voyons bien que non. Il revient dans le jeu une deuxième fois et pour toute la séance, pour une raison très simple qui est la suivante. Dans les réseaux, tout se touche, tout interagit sur tout et évidemment il y a des relations profondes entre NFL et CFAL. C'est le maître d'ouvrage lui-même qui le présente dans l'un de ces scénarios. Voilà pourquoi le CFAL est effectivement tout à fait à sa place dans un débat sur NFL. Cela m'amène, par une sorte de transition, à dire que s'il y a interférence entre des projets, il y a aussi des mises en relation entre des territoires. Et cela, je crois que nous  
2130 l'avons parfaitement bien entendu, bien retenu. Mais la mise en relation entre les territoires suppose de l'écoute. Vous avez manifesté fermement une demande d'écoute et une demande d'association, puisque les territoires sont évidemment reliés entre eux par des problématiques communes. Finalement, cette demande d'écoute et d'association ne s'exprime pas directement ou principalement vers SNCF Réseau, mais surtout envers la métropole de Lyon et envers les services de l'État. Je crois  
2135 que nous l'avons également bien entendu.

Mon dernier point, puisque je dois certainement m'approcher de ces 5 minutes : nous avons retenu que si nous mettions plus de trains, finalement cela convenait à tout le monde, que c'était un sujet qui consistait à dire : « Est-ce que vous préférez être riche, en bonne santé et bien portant ou pauvre et malade ? » Évidemment. Alors, plus de trains, nous l'avons bien entendu. Et Saint-Exupéry également. Cela a été bien entendu. En revanche, ce que vous faites venir immédiatement, c'est que les conditions ne paraissent pas réunies pour que ces projets-là satisfassent vos attentes dans l'état où ils vous sont présentés. Et nous en venons évidemment à l'expression à plusieurs reprises d'un doute sur le fait que l'on puisse réaliser, que l'on puisse faire passer ces projets théoriques de l'état de projet théorique à l'état de réalité. Et ce que j'ai entendu principalement après l'une des dernières interventions de Monsieur le Maire d'Ambérieu, c'est que pendant ce temps-là les collectivités locales, et pas seulement les collectivités locales, la Région également et le département, s'intéressent de l'accompagnement du développement ferroviaire. Par la relation entre les gares et la ville, par le développement des questions d'intermodalité. Mais alors, là revient la question du doute. Vous êtes en train de travailler sur cet accompagnement – c'est ce que j'ai retenu – et pendant ce temps-là, vous ne savez même pas si le projet sera réalisé. Et donc, c'est la source d'une incertitude, et, j'imagine –  
2140 c'est l'un des derniers termes qui a été prononcé –, d'un doute sur la confiance que vous êtes en mesure d'accorder à ces projets. Pas seulement les projets de SNCF Réseau, mais évidemment la position de l'État sur ces questions.

2155 Voilà ce que j'ai retenu ce soir, mais il y avait beaucoup d'autres sujets. Mais ensuite, mon Président va me dire : « Tout le monde va s'en aller, et s'il n'en reste qu'un, je serai celui-là. » Les autres sujets, je n'y reviens pas : le maillage, l'intermodalité, le niveau des enjeux d'environnement et de mobilité. Mais tout cela a été bien enregistré et sera bien retenu dans notre rapport final. Merci de votre attention.

*Applaudissements*

2160 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**

Nous allons clore cette soirée, car effectivement nous nous étions fixé 22 h au plus tard et nous avons largement dépassé. Je voulais vous remercier de cette réunion, vous indiquer que nous avons encore quelques réunions publiques dans le cadre de ce débat qui va se clore le 11 juillet. La réunion de clôture a lieu à Lyon – pardonnez-moi. D'une part parce que c'est effectivement au centre du Nœud ferroviaire. Nous n'avons pas voulu l'appeler « étoile ferroviaire », mais « nœud ferroviaire » à l'époque où nous avons préparé le débat. Cette réunion de clôture se tiendra à l'Institut catholique dans les locaux près de Perrache. Vous êtes cordialement invités à cette réunion. Une autre réunion publique se tient sur l'insertion du projet proprement dit à Villeurbanne. Puis, j'ai évoqué deux ateliers débats : un atelier débat sur le financement, sur les modalités de financement et l'évaluation socioéconomique de ces projets. Et un autre atelier débat sur la prospective que nous évoquions, fin juin.

2165 Vous pouvez bien entendu apporter toutes contributions, poser toutes questions, avoir des informations sur le projet sur le site du débat public, dont l'adresse est affichée à l'écran, vous inscrire aux ateliers, répondre au questionnaire sur le déplacement. Nous avons mis en ligne un questionnaire, je vous invite à y répondre. Cela ne prend pas longtemps et cela nous sera utile pour rebâtir le compte-rendu et le bilan. Enfin, les associations et les élus connaissent bien les contributions ou les cahiers d'acteur. Nous sommes très preneurs de ces éléments qui formalisent la position des uns et des autres.

2170 Je vous remercie. Bonne fin de soirée et je pense que nous aurons l'occasion de nous revoir pour certains d'entre vous. Merci beaucoup.

*Applaudissements*