

Débat public NCEUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME Du 11 avril au 11 juillet 2019

Compte-rendu intégral Réunion publique Jeudi 18 avril 2019 à Anse

SALLE / ADRESSE :	Ansolia 778 Avenue de l'Europe 69480 Anse
PARTICIPANTS :	50 personnes
DÉBUT > FIN :	19h15 à 21h20
QUESTIONS-RÉPONSES :	16 questions

En tribune

CNDP

M.	Jean-Claude	RUYSSCHAERT	Président de la Commission particulière du débat public
Mme	Dorothée	BRIAUMONT	Membre de la Commission particulière du débat public
Mme	Barbara	SERRANO	Membre de la Commission particulière du débat public

Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

M.	Cyril	REBOULET	Directeur adjoint du Pôle Prospective et Emergence à la Direction territoriale de SNCF Réseau
M.	Yves	SIMOND	Adjoint au Chef de Mission Débat Public, Responsable des Etudes à la Direction territoriale de SNCF Réseau

COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

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

Je suis Jean-Claude Ruyschaert, Président de la Commission particulière du débat public qui est organisé au sujet des aménagements long terme du Nœud ferroviaire lyonnais.

Je vais appeler Monsieur le Maire, laissons le micro pour quelques instants.

M. Daniel Pomeret, Maire de Anse

10 Monsieur Le Président, je voudrais d'abord saluer toutes les personnes qui ont répondu à ce débat public, à cette réunion dans le cadre de votre débat public sur le Noeud Ferroviaire. Bien sûr, vous accueillir avec plaisir sur la commune d'Anse, une petite commune mais qui est bien concernée par votre débat je peux vous le dire. C'est une commune de 7.500 habitants qui est chef lieu du canton de Anse dans le département du Rhône, hors Métropole, qui est également un petit peu plus haut sur la colline mais sur son territoire abrite le siège de notre communauté de communes qui regroupe 36 villages, 32 communes dont au moins 2 qui sont très concernées, Lozanne et Anse, par des gares mais il y a d'autres communes également concernées par ces problèmes de transports ferroviaires notamment.

20 Alors Anse est une commune qui est à elle seule un petit résumé de ce qu'est le caractère rural, c'est-à-dire que nous avons 400 hectares de bois classé, nous avons 300 hectares de vignes, nous avons des plans d'eau en bord de Saône, à la confluence de la Saône et de l'Azergues, et puis nous avons une zone agglomérée où 7.500 personnes habitent ; mais sur ces 7.500 personnes nous en avons un nombre considérable qui travaille sur l'agglomération lyonnaise et qui quotidiennement prend le train, comme on dit chez nous, pour aller travailler.

30 Alors ce train ... on peut constater nous qui sommes ici depuis des années, une évolution très forte et on peut se satisfaire que ce débat maintenant réfléchisse sur l'avenir. Il y a douze ans d'après les chiffres de la SNCF, nous avons une quarantaine de personnes qui prenaient le train à Anse, il faut dire que peu de trains s'arrêtaient. Donc c'est un petit peu normal, si peu de trains s'arrêtent qu'il y ait peu de personnes qui le prennent. Douze ans après, nous en avons 1.600 par jour en moyenne, un peu plus de 400.000 par an qui prennent le train. Donc ces douze ans ne représentent pas l'évolution simplement urbanistique de la commune, cela représente des vrais changements de mode de vie et si je dois dire simplement quelques mots pour parler de Anse et de sa problématique, ce qui nous inquiète aujourd'hui, c'est peut-être le succès de ces transports alternatifs par le train par rapport à la voiture. Ce succès est renforcé notamment par des actions fortes de la Métropole en ce moment. Vous savez quand la Métropole décide de faire un grand boulevard urbain de la Porte de Lyon à la Mulatière - les travaux sont commencés -, la Métropole résonne à 5 ans, 6 ans, 10 ans maximum et quand on réfléchit à l'évolution de notre Nœud ferroviaire, on résonne à 20 ans minimum et ce qui m'inquiète fortement ça va être cette période de transition où les aménagements anti-voitures vont être faits et où les aménagements pro-ferroviaires ne seront pas aboutis. Parce que forcément les aménagements que nous connaissons nous aussi, pénalisation financière, réglementation environnementale, aménagement physique des voiries, ce qui fait que les gens ne pourront plus ou ne voudront plus rentrer dans l'agglomération en voiture, ce qui est le but recherché par toutes ces réglementations, vont naturellement être des clients volontaires ou

40

contraints, mais des clients du transport ferroviaire et si le transport ferroviaire Monsieur Le Président, met trop de temps à réagir, nous allons totalement être dans une situation ubuesque.

Voilà ce que je voulais dire en introduction, c'est pour vous dire tout l'intérêt que nous avons à la problématique que vous soulevez et on espère que ces débats amèneront à des prises de décisions importantes et que notre couronne lyonnaise qui n'est pas dans la Métropole sera largement prise en compte.

Merci d'avoir choisi notre communauté de communes.

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

50 Merci Monsieur le Maire.

Juste un tout petit préambule, cette réunion publique fait l'objet d'une captation photo et vidéo, donc les personnes qui souhaiteraient exercer leur droit à l'image ou ne pas être filmées, ou ne pas être photographiées voudront bien se faire connaître auprès des hôtesses et le cas échéant, s'ils ne souhaitent pas, plutôt se positionner ici, où les caméras n'iront pas dans les derniers rangs ; mais je pense que l'on vous a prévenu à l'entrée sur ce point. En tout cas, si vous voulez poser une question et ne pas être filmé, vous le signalez et dans ce cas-là vous poserez votre question par écrit mais c'est le respect du droit à l'image de tout à chacun.

60 Qu'est-ce que le débat public ? C'est d'abord la mise en œuvre d'un droit constitutionnel, c'est celui qui permet à toute personne, dans des conditions et des limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques de quelque nature que ce soit et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. C'est un exercice démocratique avant toute prise de décision qui nécessite une information la plus large et la plus complète possible sur le projet et qui vise à recueillir les avis, les contributions à la fois sur l'opportunité, sur les caractéristiques et les impacts de ces projets. Et ce débat public vise à éclairer la décision publique. En deux mots, cela veut dire que tout ce qui va ressortir de notre débat sur lequel la Commission particulière que je préside ne prendra pas position, c'est-à-dire que nous n'avons pas d'avis à donner sur le projet, nous n'avons pas à juger de son opportunité etc., en revanche nous établirons en fin d'exercice un bilan de cette concertation, de ce débat qui sera transmis au maître d'ouvrage qui lui, prendra sa décision en fonction des remarques, des suggestions, des controverses qui auront pu être établies au cours de ce débat.

70 Quelques principes pour rappeler là encore, les grands principes du débat public, c'est celui de l'indépendance. Les membres de la Commission particulière qui ont organisé, qui vont animer ce débat, n'ont aucun lien avec le maître d'ouvrage, ni avec les collectivités locales concernées qui pourraient être partenaires du projet. C'est une Commission neutre, je viens de le dire, on ne se prononce pas sur le projet, ni sur les avis exprimés. Transparente, c'est-à-dire que la Commission va assurer la diffusion de l'information, elle n'écarte aucun avis conforme aux principes du débat. Toute personne qui veut exprimer une opinion a le droit de le faire. Cette opinion est transcrite, son avis, son argumentaire, sur le site du débat qu'on évoquera tout à l'heure. Les réponses qui
80 pourront être apportées également, toutes les présentations écrites, powerpoints, ... etc. sont mises sur le site et accessibles à tout un chacun.

L'égalité de traitement, c'est-à-dire que toute personne quelle qu'elle soit a le droit, peut s'exprimer dans les mêmes conditions. La parole de chacun est prise en compte dès lors qu'elle est argumentée. Ce que nous visons en fait, c'est de recueillir des arguments ; ce n'est pas

tellement l'opinion d'un tel ou d'un tel sur un projet, mais bien les arguments qui fondent son opinion, c'est ce qui va permettre au maître d'ouvrage de décider en toute connaissance de cause. Pourquoi je suis contre le projet ? Parce qu'il a tel et tel impact sur l'environnement, il y a telle et telle contrainte qui n'est pas respectée, ...etc. ; mais cet avis doit être argumenté pour pouvoir être pris en compte, à la fois dans la décision du maître d'ouvrage mais même pour nous, pour pouvoir établir des recommandations au maître d'ouvrage en la matière.

90 Ces arguments vont servir effectivement, je l'ai dit tout à l'heure, à ce que le maître d'ouvrage puisse prendre sa décision à l'issue d'une période déterminée par la loi. On reverra tout à l'heure le calendrier très rapidement.

Alors qui l'organise ce débat ? C'est donc : sous l'égide de la Commission nationale du débat public qui est une autorité administrative indépendante, qui décide d'organiser un débat en fonction de l'intérêt général ou des enjeux socio-économiques ou environnementaux du projet. C'est la Commission nationale qui nomme la Commission particulière, laquelle Commission particulière définit les modalités d'information et de participation, anime le débat et établit ce compte-rendu à l'issue de la période concernée qui sera pour nous du 11 avril au 11 juillet. Dans
100 une période de deux mois qui suivent, nous établissons un rapport, un compte-rendu du débat, qui est publié sur le site de la CNDP, publié auprès du maître d'ouvrage, transmis au maître d'ouvrage qui lui disposera de 3 mois pour prendre sa décision de poursuivre, d'amender son projet ou d'abandonner son projet et qui justifiera les raisons pour lesquelles il prend cette décision.

Voilà les quelques propos introductifs que je voulais faire. Je vais laisser la parole à deux membres de la Commission Particulière, Barbara SERRANO et Dorothée BRIAUMONT, qui vont elles assurer l'animation de ce débat avec moi et leur laisser la parole dès maintenant.

Barbara SERRANO membre de la Commission particulière du débat public

110 Merci Président. Donc bonsoir, je vais présenter rapidement la Commission. Donc je m'appelle Barbara SERRANO. Nous sommes une Commission qui est composée de 9 membres que vous voyez ici sur l'écran : donc c'est une image qui a été prise à Lyon lors de la réunion d'ouverture. Donc 9 membres dont Jean-Claude RUYSSCHAERT, notre Président ; Dorothée BRIAUMONT et moi-même.

Vous avez à ma droite, les représentants de la maîtrise d'ouvrage, donc Yves SIMOND et Cyril REBOULET. SNCF Réseau n'est pas la seule partie prenante de ce projet, il y en a d'autres, parmi celles-ci figurent l'État, aussi la Région, la Métropole de Lyon et aussi le SYTRAL. Nous avons aussi demandé pour ce soir à Monsieur PACCOUD, donc lui qui n'est pas partie prenante de ce projet mais qui représente l'inter-Scot de l'aire métropolitaine de venir nous présenter sa vision du territoire. Voilà c'est ce qu'il fera en deuxième partie de cette réunion. Voilà, je vais maintenant
120 passer la parole à Dorothée BRIAUMONT.

Dorothée BRIAUMONT membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Donc en fait, de quoi allons-nous parler ce soir ? Et bien SNCF Réseau va nous présenter son diagnostic ; finalement le contexte qui amène à ce projet dans un premier temps et puis le projet à long terme. Ensuite, vous serez amenés à pouvoir réagir dans un premier temps : Partagez-vous ce diagnostic ? Existe-t-il des alternatives ? Et je demanderai effectivement à Monsieur PACCOUD d'apporter sa vision et nous aurons ensuite une seconde série de

questions. Voilà comment on vous propose ce déroulé. Donc je vais demander au maître d'ouvrage de bien vouloir présenter le contexte qui vous a amené à présenter ce projet. Merci.

130 **M. Yves SIMOND, adjoint au Chef de mission débat public, Responsable des études à la Direction territoriale de SNCF Réseau :**

Donc moi je suis de l'équipe projet en charge des études donc je suis l'adjoint au responsable de missions. Et je suis accompagné, on va faire la présentation à deux voix.

M. Cyril REBOULET, Directeur adjoint du Pôle Prospective et Emergence à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

Je travaille à la Direction Territoriale Auvergne-Rhône-Alpes de SNCF Réseau et je m'occupe notamment de la coordination des investissements à court et moyen termes dans le Nœud ferroviaire lyonnais dans le cadre du contrat de plan Etat-Région.

DIFFUSION DE LA VIDÉO DE PRÉSENTATION

140 **M. Yves SIMOND, adjoint au Chef de mission débat public, Responsable des études à la Direction territoriale de SNCF Réseau :**

Voilà donc un petit film qui introduit un peu la soirée et les enjeux de la soirée. Pour commencer je vais déjà vous présenter qui nous sommes, qui est SNCF Réseau et pour ce faire je vais faire une comparaison avec le milieu de l'aérien pour vous montrer comment SNCF Réseau a pris sa place en tant que pivot dans le système ferroviaire français depuis la réforme de 2018. Donc si l'on regarde dans le cadre du transport aérien, l'aéroport qu'est-ce qu'il fait ? Il gère, il entretient et il développe les infrastructures aéroportuaires, il attribue des créneaux d'utilisation de ses pistes ou de ses terminaux à des compagnies aériennes dans un système qui est ouvert à la concurrence. SNCF Réseau c'est un peu pareil. Il gère, entretient et développe un réseau ferroviaire, des gares et des voies ferrées ; il attribue des créneaux de passage sur ses installations à des entreprises ferroviaires qui sont de plus en plus dans un contexte de concurrence. Donc la concurrence est totale au niveau du fret ferroviaire. Elle commence à arriver chez les voyageurs, c'est notamment le cas actuellement avec les liaisons grandes vitesses internationales. Vous avez sur la diapo les cas de la Renfe vers l'Espagne ou de Thello vers l'Italie. Et progressivement ça va être le cas pour les services TER.

150 Une différence - vous en avez parlé tout à l'heure Monsieur le Président-, néanmoins avec le mode ferroviaire, c'est qu'on a dans ce système ferroviaire des autorités organisatrices qui sont en charge de définir le service et notamment par rapport au service TER. Alors, SNCF Réseau, quels sont ses objectifs d'entreprise ? Il y en a deux principaux, le premier c'est de faire circuler plus de trains mais tout en poursuivant des efforts dans l'entretien du réseau.

160 Je vais passer la parole à Cyril pour développer ce point.

M. Cyril REBOULET Directeur adjoint du Pôle prospective et émergence à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

Donc oui, SNCF Réseau est gestionnaire d'infrastructures, et à ce titre, donc entretient son réseau et essaye de maintenir sa performance. Donc au fur et à mesure des derniers audits des

années précédentes, ont été constatés des sous-investissements importants dans l'entretien de l'infrastructure et donc progressivement la quantité d'investissement s'est accrue.

170 Donc dans les années 2000, il y avait à peu près 1 milliard d'euros pour la régénération de nos actifs et pour 2022 on vise près de 3 milliards d'euros avec un effort important engagé par l'État à ce titre. SNCF Réseau, c'est aussi l'anticipation avec une transformation de l'exploitation et donc il y a aussi des projets qui viennent pour permettre d'accroître la performance du réseau et c'est le cas notamment de la ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon pour lequel il y a un projet justement de cette transformation de l'exploitation qui permettra de rajouter quelques trains supplémentaires.

On vous a mis ici - je passerai rapidement quelques éléments qui illustrent ce qu'est la gestion du réseau ou les rôles dans lesquels SNCF Réseau intervient - donc il y a des travaux de passerelle, des suppressions de passages à niveau, le confortement des ouvrages d'art, des tunnels notamment et puis des créations d'accès ou de passerelles. Donc ça, c'était juste pour faire une petite photo sur les investissements proches de la ville d'Anse.

180 **M. Yves SIMOND, adjoint au Chef de mission débat public, Responsable des études à la Direction territoriale de SNCF Réseau :**

Donc on en vient au pourquoi vous êtes ici, à la question du Nœud ferroviaire lyonnais, je vais faire mon exposé autour de trois points.

Premièrement, je vais présenter le contexte et les dynamiques territoriales dans laquelle le Nœud ferroviaire se trouve ; le contexte territorial ensuite, le contexte ferroviaire, pour ensuite arriver au projet de NFL long terme.

190 Donc le premier élément - on peut peut-être passer à la diapo suivante - c'est que le Nœud ferroviaire est un Nœud complexe qui se situe au carrefour de grands réseaux d'échanges - donc c'est un carrefour de 12 lignes - au cœur d'échanges de portée internationale, donc vous voyez depuis Lyon, on peut aller dans toutes les capitales européennes, mais aussi de portée nationale et locale.

Alors dans quel territoire il se situe ? Le territoire présente trois caractéristiques :

- la première c'est la multipolarité, donc on a 85% de la population régionale qui se concentre, qui habite dans une aire urbaine avec plusieurs pôles urbains d'importance, donc les 4 qui sont en rouge sont les plus importants bien sûr : Clermont-Ferrand, Saint-Etienne, Grenoble et Lyon.

Le territoire évolue ces dernières années. Il évolue dans le sens où on a de plus en plus un éloignement du lieu de domicile et du lieu de travail. Et donc les distances domicile-travail augmentent continuellement.

200 - la deuxième caractéristique du territoire c'est que celui-ci est très dynamique. Dynamique d'un point de vue démographique avec une croissance soutenue donc vous voyez de 17% entre 1995 et 2018, c'est de cinq points supérieur à la croissance nationale et donc si on poursuit les prévisions de croissance, on estime qu'à l'horizon 2040, on aura 1 million d'habitants supplémentaire dans le territoire régional.

- la troisième caractéristique, c'est que ce territoire est très dynamique du point de vue économique, la région bénéficie d'une forte attractivité en termes d'emplois notamment : 3 à 4 millions d'emplois en 2017. Elle représente une part importante de la richesse nationale qui la place à des positions très honorifiques en termes d'investissement, de contribution au PIB, en termes de nombre d'emplois, de tourisme et d'export. Et donc ce territoire bénéficie énormément de l'attractivité métropolitaine lyonnaise.

210 Alors la conséquence de toutes ces caractéristiques c'est que ce sont les besoins qui sont en forte croissance. On estime qu'à l'horizon 2050, les besoins de déplacement tous modes confondus auront augmenté d'une vingtaine de pour cent et il en est de même pour les transports de marchandises qu'on estime à l'horizon 2030 connaître une augmentation de 50%. Et donc, ces besoins-là doivent être essentiellement portés par le ferroviaire compte tenu des problématiques de saturation. Ce contexte s'inscrit dans une sensibilité qui est de plus en plus importante à la qualité de vie et à l'environnement avec des défis qui sont à relever : les défis de l'amélioration de la qualité de l'air et les défis de la lutte contre le réchauffement climatique, avec ces objectifs-là qui sont inscrits dans la plupart des plans, des documents de planification : le SRADDET, le SCoT, les PDU. Et donc en ce sens, le ferroviaire apporte une réponse durable à ces problématiques, vous voyez par exemple en termes d'émission de CO2, le train pour une
220 personne qui parcourt 1 km contribue à 8g d'émission de CO2 tandis qu'un auto soliste, une personne dans une voiture particulière, émet 207g.

M. Cyril REBOULET Directeur adjoint du Pôle prospective et émergence à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

Bien, donc nous avons vu les dynamiques territoriales, nous avons vu aussi en quoi le ferroviaire pourrait répondre aux enjeux d'environnement et climatiques. Un élément de contexte strictement ferroviaire - on va faire court parce qu'après il faut qu'on présente le projet -, aujourd'hui le Nœud ferroviaire lyonnais c'est à peu près 1.200 trains par jour avec donc pour moitié des TER, 18% de TGV, 15% de fret et 16% de circulation technique - ce sont des trains vides qui sortent du garage pour faire vite.

230 12 lignes qui se concentrent en direction et depuis Lyon, et donc dans Lyon, on a un phénomène de concentration et de congestion. Donc cette saturation dégrade le service ferroviaire. Pourquoi ? Lorsque le vase est plein, la moindre goutte d'eau fait déborder le vase et donc au cœur du Nœud ferroviaire lyonnais, le moindre incident a de fortes répercussions, des réactions en chaîne si vous voulez. Une caisse de résonance, voilà l'image qu'on pourrait prendre. Lorsqu'on s'en tient aux chiffres, on a 1 train sur 3, sur 5 qui a plus de 5 minutes de retard, il y a un tiers des retards en cumul annuel de l'ensemble de la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui a son origine au cœur du Nœud ferroviaire lyonnais. Lorsqu'un TGV sort de la ligne à grande vitesse, passe par Lyon pour y re-renter, il y a 16% des TGV qui perdent du temps. Et lorsqu'on est dans la gare de Part-Dieu, lorsqu'on prévoit de recevoir des trains sur une voie de la veille pour le lendemain,
240 une fois sur 4 on ne respecte pas ce qu'on a organisé.

Donc c'est pour montrer la complexité et on va dire cet effet de réactions en chaîne du fait de la saturation. Aujourd'hui, en heure de pointe, il n'est pas possible de rajouter des trains supplémentaires.

Alors on a fait un petit focus sur la zone, sur la ligne de Anse, Villefranche à Lyon, donc sur les images que vous voyez ici, lorsque le petit segment est vert, c'est que le train respecte son horaire, lorsqu'il est jaune, il le respecte moins bien et lorsqu'il est rouge, il perd beaucoup de temps. Lorsqu'il est rouge, ça veut dire qu'il y a moins de 7 trains sur 10 qui arrivent à tenir leur horaire. Donc on voit entre Perrache et Part-Dieu une concentration des pertes de temps dans le cœur du Nœud avec quelques difficultés quand même à Villefranche pour les Perrache qui
250 arrivent et qui sont en terminus à Villefranche et donc il y a des ralentissements du fait de ses origines et ses terminus.

Donc tout ça pour dire que dans le cœur du Nœud, il y a un vrai sujet. Alors qu'est-ce qu'on fait pour ça à court et à moyen terme ?

260 Dans un premier temps, on a essayé d'optimiser ce qui était possible d'optimiser sans investissement avec une meilleure organisation des trains entre eux qui ne nécessitait pas d'argent. Et puis par la suite, des opérations, des investissements qui permettent de mieux gérer les aléas, de donner un peu de souplesse au système avec des infrastructures plus adaptées et pour permettre de limiter cet effet de caisse de résonance. Et donc il y a 500 millions d'euros d'investissement via les contrats de plan État-Région qui vont permettre d'arriver à ce résultat et ce retour à un système fiable pour le niveau de trafic actuel. Donc l'objectif c'est moins de retard, une meilleure qualité et sans [train] supplémentaire, avec les trains qu'on a aujourd'hui. Et par contre, si on veut plus de trains en heure de pointe, c'est l'objet du projet que va vous présenter Yves SIMOND.

M. Yves SIMOND, adjoint au Chef de mission débat public, Responsable des études à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

270 Les objectifs du projet NFL long terme : donc on a marqué 3 principaux objectifs. D'une part, c'est répondre aux besoins de transports durables du quotidien pour faire écho à tout ce que j'ai dit en première partie de la présentation. La deuxième, c'est conforter le Nœud lyonnais comme hub, un point central de correspondances d'importance nationale et internationale notamment par rapport au rôle de Part-Dieu dans l'organisation des échanges ferroviaires. Et le troisième point, très important, c'est de mettre en place les conditions de développement du fret ferroviaire, eu égard aux perspectives de développement que j'exprimais tout à l'heure.

Alors pouvoir faire circuler plus de trains ? Ça veut dire quoi dans le cadre de ce projet ? C'est avant tout, deux fois plus de TER et notamment des TER pour le train du quotidien - vous en parliez tout à l'heure Monsieur Le Maire -, c'est assurer une desserte au quart d'heure pour les principales gares lyonnaises, on y reviendra tout à l'heure de façon un peu plus imagée.

280 Ensuite, c'est accueillir deux fois plus de trains à grande vitesse, d'une part de TGV nationaux et européens, mais aussi des trains à grande vitesse régionaux vers les métropoles régionales : Mâcon, Clermont-Ferrand, Valence, Grenoble, Chambéry, Annecy.

Et enfin, deux fois plus de fret, pouvoir accueillir et laisser passer dans le cœur du Nœud plus de trains de marchandises.

Alors, pour le premier point, les trains du quotidien, vous avez sur cette carte-là l'ensemble des gares qui sont aujourd'hui desservies par au moins 4 trains par heure en 2019, principalement en heure de pointe. Donc sur l'axe qui vous concerne St-Germain au Mont d'Or et Villefranche. Demain avec le projet, et ça ce sont les hypothèses de SNCF Réseau, elles sont soumises au débat et vous êtes ici ce soir pour en parler, c'est permettre la circulation de plus de trains dans le Nœud au bénéfice des gares donc notamment sur l'axe Lyon Part-Dieu, Perrache et Villefranche permettant la mise au quart d'heure de trains vers et depuis Lyon.

290 Alors j'ai parlé ici de mise au quart d'heure : on cherche à avoir un cadencement, une organisation régulière des circulations dans ces gares ; tout à l'heure je parlais de 4 trains par heure, les 4 trains par heure, ils ne sont pas forcément répartis uniformément dans l'heure, c'est important parce que c'est aussi une des conditions de la réussite du report modal, c'est d'avoir une offre qui soit très lisible par les usagers, par les utilisateurs du train.

Ensuite, donc ça c'est le premier objectif par rapport aux trains du quotidien, le deuxième objectif, on peut peut-être passer la diapo suivante, c'est le développement des services

régionaux à grande vitesse et des TGV. Ceux-là s'appuient dans l'hypothèse qui est présentée au débat public, sur la réalisation de grands projets, donc vous voyez le projet POCL qui a fait l'objet d'un débat public il y a quelques temps, le projet des accès alpins qui permet le développement de desserte à grande vitesse vers Chambéry, par exemple Grenoble, Valence, ... etc.

300 Troisième objectif, si on peut passer la diapo suivante, le développement des services fret. Alors ici c'est un autre grand projet qui intéresse l'agglomération lyonnaise, c'est le contournement de Lyon qui permet en fait d'accompagner la croissance du fret mais à l'extérieur de la traversée de la Part-Dieu.

Alors, si on zoome encore plus sur le secteur qui vous intéresse, donc je disais tout à l'heure, augmenter le nombre fréquence pour le passer au quart d'heure, voire plus. Vous voyez par exemple la liaison Villefranche-sur-Saône – Lyon, actuellement c'est 3 trains depuis Lyon-Perrache, 1 train supplémentaire depuis Lyon-Part-Dieu avec un renfort le matin, un TER en plus entre Villefranche et Lyon le matin et le soir également un TER en heure de pointe pour les gens qui sortent de l'agglomération le soir en renfort de pointe entre Lyon-Part-Dieu et Villefranche.

310 Demain, le projet rend possible l'augmentation des dessertes depuis Lyon-Perrache pour avoir 4 trains par heure et depuis Lyon-Part-Dieu pour passer à 2 trains par heure. Donc vous avez sur le graphique qui est à droite, les dessertes qui sont rendues possibles par le projet sur l'axe entre Lyon-Part-Dieu ou Perrache et Villefranche.

On a parlé des services et c'est la première partie du développement, c'était vraiment les services et qui conditionnent en fait l'opportunité du projet mais pour rendre possible un développement des services il faut augmenter la capacité dans le cœur du Nœud, pouvoir faire circuler plus de trains à l'intérieur du Nœud.

Donc le projet qui est présenté au débat, c'est un projet d'ajout de capacité supplémentaire dans la traversée du Nœud lyonnais dans le sens nord-sud donc entre Saint-Clair au nord et Guillotière au sud accompagné d'une extension de la gare de la Part-Dieu pour permettre la réception des trains supplémentaires et sur l'axe est-ouest c'est la mise à 4 voies de la section de lignes Lyon - Grenoble entre Saint-Fons et Grenay. Alors on présente deux variantes dans le cadre du débat public : pour la traversée nord-sud de la Part-Dieu, c'est une variante en sous-terrain, donc l'extension de la gare et les voies supplémentaires sont réalisées en tunnel et une variante en surface où les voies supplémentaires et la gare sont réalisées au même niveau, même plan que les voies actuelles.

Alors en termes financiers, les deux variantes n'ont pas le même coût bien-sûr : donc l'option en surface, c'est 1 milliard 450 millions d'euros et l'option en sous-terrain sur la traversée nord-sud Saint-Clair – Guillotière, c'est 3 milliards d'euros. La mise à 4 voies Saint-Fons - Grenay, on en a pour 820 millions d'euros et à ces coûts-là s'ajoutent un certain nombre d'aménagements complémentaires qui permettent la circulation de ces trains supplémentaires et notamment au niveau des terminus péri-urbains. Par exemple pour ce qui vous intéresse, la gare de Villefranche qui doit être aménagée pour accueillir ces trains supplémentaires et ces aménagements complémentaires sont d'un montant estimé à environ 500 millions d'euros.

330 Donc au global, on a deux options de projet NFL Long Terme : donc le projet qui correspond à l'option en surface qui est chiffré à 2,8 milliards d'euros environ, et une option en sous-terrain qui est chiffrée à 4,32 milliards d'euros.

J'en ai fini pour la présentation.

Mme Dorothée BRIAUMONT membre de la Commission particulière du débat public :

- 340 Très bien, et bien voilà vous avez eu une première série d'informations qui viennent compléter effectivement des documents que vous avez, des consultations sur le site internet qui sont possibles, mais là maintenant vous allez pouvoir vous exprimer, vous exprimer par rapport au projet, par rapport au diagnostic peut-être dans un premier temps. Est-ce que vous avez des alternatives ? Que vivez-vous au quotidien ? Voilà, autant d'idées, de questions mais je crois que je n'ai pas besoin de vous donner d'idées. Simplement pour organiser comme on le dit la prise de parole, vous rappeler qu'il serait souhaitable que vous vous présentiez s'il vous plaît, que vous vous leviez puisqu'en fait nous sommes filmés. Je serai gardienne du temps ce qui n'est jamais extrêmement facile comme rôle mais voilà, vous aurez 3 minutes pour vous exprimer. Nous allons entamer une première série de questions et puis je vous le disais tout à l'heure, il faut s'écouter, s'écouter, ça veut dire aussi finalement éviter une manifestation d'approbations ou de contestations puisque finalement le Président vous le rappelait tout à l'heure, toute réaction est valable et pour nous sera retenue comme un élément. Alors n'oubliez pas non plus d'argumenter parce que c'est ça qui est intéressant pour notre rapport. Voilà, je crois que j'en ai terminé donc vous avez des personnes qui vont pouvoir vous passer le micro et nous demanderons question par question aux représentants de SNCF Réseau de répondre mais si des questions concernent aussi la Région, nous avons une représentante de la Région qui est là et qui pourra répondre. Voilà, qui veut commencer ?
- 350 Monsieur, merci de vous présenter et de vous lever s'il vous plaît. Merci.

Intervenant M. Nicolas CIANFARANI :

- 360 Du collectif Transport du Val de Saône. Ça va être difficile de tenir en 3 minutes on va essayer, on va faire pour le mieux.

Mme Dorothée BRIAUMONT membre de la Commission particulière du débat public :

Vous ferez peut-être en plusieurs séquences parce que c'est une première série de questions, donc peut-être que vous pourrez poursuivre.

M. Nicolas CIANFARANI collectif Transport Val de Saône :

- 370 Sur le constat on partage l'essentiel du constat qui nous a été fait, qui nous a été présenté, si ce n'est qu'il nous paraît incomplet d'une part en termes de concertation et puisqu'il y a quelqu'un de la Région je vais commencer par ça. En termes de concertation, l'une des premières mesures de la Région a été de supprimer les comités d'usagers des transports ferroviaires et c'est un petit peu dommage parce que justement ça permettait de faire avancer un certain nombre de choses, ensuite vous avez évoqué le fait que depuis Lyon, on va pouvoir aller dans toutes les capitales européennes y compris Paris bien-sûr, mais depuis Lyon on ne peut pas aller partout dans la région y compris on ne peut plus se déplacer par le fer, par la voie ferroviaire, sur la première et la deuxième couronnes de Lyon, alors je vous ai dit que je représente le collectif Transport du Val de Saône donc je vais parler, je vais évoquer la situation du Val de Saône. Il y a une ligne SNCF qui existe entre Lyon et Trévoux, il y avait une décision de la réactiver, de la remettre en route en 2022, les financements étaient pour l'essentiel là et, il y a eu changement d'objectifs, de priorités, etc. mais c'est un dossier qui remonte à loin et dans les 12 avant derniers contrats de plans État-Région, on nous a dit votre objectif de réactivation de la ligne est vraiment très bien,
- 380 mais ce sera pour la prochaine fois parce que ce coup-ci on a des priorités notamment le toit de

la Part-Dieu et puis le dernier contrat de plan État-Région nous a dit, ah bah non l'État maintenant ne s'occupe plus de ce type de ligne, ça ne nous concerne plus, donc on ne peut plus le prendre en compte. Résultat des courses, on continue de bouchonner, il y a eu une pleine page dans *Le Progrès* cette semaine émanant d'une interview de Couzon qui est responsable je crois de la mobilité au niveau de la Métropole et qui expliquait très justement que c'est un des coins de l'agglomération où les gens utilisent le plus leur véhicule plutôt que les transports en commun parce qu'ils n'ont pas d'alternative. Résultat des courses donc on continue de bouchonner, résultat des courses, on nous parle d'écologie, d'environnement etc. mais le fret qui fonctionnait jusqu'en 2011 entre Genay et Lyon a été supprimé en 2011. En quelques années, le volume de produits transportés avait doublé, c'était essentiellement des produits chimiques, je termine sur ce point et j'arrête, si vous me laissez 30 secondes. Donc là, on reporte ça sur la route, c'est des produits chimiques pour l'essentiel mais surtout en 2015 il y a un contrat qui a été signé avec Voie Navigable de France pour sanctuariser les lignes SNCF rive droite et rive gauche à hauteur de Neuville, dans la perspective de faire une plateforme p-multimodale à partir de l'eau pour le fret donc au Nœud de Neuville, ça a été signé par la Région, par la SNCF, par la ville, c'est repris au SCOT et maintenant on nous dit bah non la ligne rive gauche on va lui mettre un bus sur la ligne, on va faire un bus à haut niveau de service donc il n'y aura pas de fret, donc ce qui va passer, ce qui va arriver par la voie d'eau, ça va encore se retrouver sur la route. J'ai fini.

400 **Mme Dorothée BRIAUMONT membre de la Commission particulière du débat public :**

Parfait, merci Monsieur. Alors plusieurs questions, une première question concernant la Région et la concertation qui a été supprimée. Madame, est-ce que vous pouvez apporter une réponse dans un premier temps ? Le micro s'il vous plaît.

Mme Anne DUBROMEL, Direction des Transports Région AuRA :

Les comités de lignes tels que vous les avez connus effectivement n'existent plus dans cette forme là mais ils ont été remplacés par un autre dispositif de concertation qui a été mis en place à la fin de l'année dernière. Ce sont des comités par bassin qui traitent l'ensemble des modes de transport et pas seulement le ferroviaire puisque comme vous le savez la Région est maintenant aussi compétente sur les transports interurbains, donc l'approche est maintenant multimodale. Donc oui, la concertation a bien été remise en place par la Région.

410 **Mme Dorothée BRIAUMONT membre de la Commission particulière du débat public :**

Merci. Alors toute une série de questions pour Réseau SNCF, j'ai noté problème de la couronne, Lyon-Trévoux, réactivation de la ligne, problème de fret, alors est-ce que vous pouvez apporter des réponses s'il vous plaît ?

M. Yves SIMOND, adjoint au Chef de Mission Débat Public, Responsable des Etudes à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

420 Alors concernant la ligne Sathonay-Trévoux, effectivement cette ligne-là a vu sa dernière circulation, qui était une circulation au fret, s'arrêter en fin d'année 2010. Il y a un certain nombre de projet qui ont été étudiés et SNCF Réseau a participé à l'étude de ces projets et notamment un premier projet ferroviaire qui a été étudié dans le passé. C'est un projet de tram-train et ce

projet-là s'est heurté à un certain nombre de difficultés, des difficultés de coût, de rupture de charge à Sathonay, des contraintes que représentait la voie unique. Donc aujourd'hui le projet d'apporter un nouveau service sur cette ligne-là ne s'est pas arrêté mais il s'oriente actuellement sur d'autres réflexions qui sont portées par la Région. Alors je pense que la Région pourra s'exprimer également mais qui repose sur des solutions qui sont plus légères donc effectivement des solutions comme vous l'évoquiez Monsieur, de bus à haut niveau de service.

Mme Dorothée BRIAUMONT membre de la Commission particulière du débat public :

Je donnerai la parole à la Région tout à l'heure, deuxième point ...

430 **M. Cyril REBOULET Directeur adjoint du Pôle prospective et émergence à la Direction territoriale de SNCF Réseau :**

Sur le fret je pense que c'était un petit peu la même chose, c'était sur la ligne Sathonay-Trévoux, y compris quand vous parlez de la rive gauche avec le contrat au niveau de Neuville, la nouvelle plateforme d'intermodalité fluviale, je pense que c'est trois éléments qui sont liés à cette même ligne.

M. Nicolas CIANFARANI collectif Transport Val de Saône : :

D'accord.

Un intervenant :

Que devient le contrat ?

Mme Dorothée BRIAUMONT membre de la Commission particulière du débat public :

440 Que devient le contrat ?

Contrat de plan État-Région, Madame ...

Mme Anne DUBROMEL, Direction des Transports Région AuRA :

Non...

Un intervenant :

Le contrat avec voie navigable de France.

M. Cyril REBOULET Directeur adjoint du Pôle prospective et émergence à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

450 J'ai bien compris votre question, donc je n'ai pas la réponse à vous apporter ici mais on s'engage à vous faire une réponse qui sera publiée sur le site je crois de toute façon, donc on prend la question et on se renseigne monsieur.

Mme Dorothée BRIAUMONT membre de la Commission particulière du débat public :

Oui tout à fait, parfait. Madame ?

Mme Anne DUBROMEL Direction des Transports Région AuRA :

460 Oui, donc vous parliez du schéma portuaire de l'aire métropolitaine lyonnaise : Sur l'option de réaliser un bus à haut niveau de service, c'est une décision qui est en train de se prendre, la Région a délibéré en mars dernier pour engager les études opérationnelles nécessaires pour aller vers cette solution. C'était face à un constat d'impossibilité de développer les solutions tram-train qui ont fait l'objet de 10 à 15 années d'études et qui se sont heurtées effectivement à une complexité de mise en œuvre, à l'impossibilité de poursuivre le cheminement jusqu'au cœur de l'agglomération lyonnaise mais d'avoir une rupture de charge à Sathonay, rupture de charge pas forcément très facile avec la fréquence de la ligne de Bourg donc voilà pourquoi on est sur cette option qui permettra un itinéraire de bout en bout, de Trévoux jusqu'au centre de l'agglomération lyonnaise, Charpennes et Part-Dieu. Je vous donne l'information que ce projet qui est encore à travailler bien entendu fera l'objet d'une concertation en fin d'année pour pouvoir en débattre spécifiquement.

Mme Dorothée BRIAUMONT membre de la Commission particulière du débat public :

Je vous remercie. Monsieur, avez-vous la réponse à vos questions ? Alors, brièvement, parce que vous pouvez ne pas être d'accord, mais vous avez eu des réponses.

M. Nicolas CIANFARANI collectif Transport Val de Saône :

470 Ce n'est pas une question d'être d'accord, c'est pour apporter des compléments d'information. Moi, je m'inscris en faux sur ce qui vient d'être dit : par rapport aux études précédentes, il y a eu sept autres études sur la réactivation de cette ligne, d'accord ? La faisabilité du tram-train a été reconnue, a fait l'objet d'une décision du Conseil Régional, ancienne version etc. Qu'il y ait un changement d'orientation, pourquoi pas, mais que l'on ne vienne pas dire que c'est pour des raisons financières parce que ce n'est pas pour des raisons financières, et il se trouve que les projets de bus à haut niveau de services, on est dans des coûts qui sont comparables maintenant qu'on a l'étude qui a été faite par la Région, mais il se trouve que cette étude, je l'ai ici, qui a été faite par la Région et qui a été rendue publique il y a 15 jours, la veille de la délibération sur ce projet par l'Assemblée Régionale. Cette étude ne fait pas la comparaison des avantages et des inconvénients du bus à haut niveau de services et du tram-train par exemple, n'évoque pas les questions administratives à régler, questions écologiques etc. Si on veut aujourd'hui, on n'a pas la certitude de la faisabilité du bus à haut niveau de services et c'est bien ce qui nous inquiète, nous que ce soit un bus ou un train on s'en fiche, pourvu qu'on ait un transport, un site propre qui soit efficace. On devait l'avoir en 2022, on l'aura au mieux en 2026, et on craint de ne pas l'avoir du tout.

Mme Dorothée BRIAUMONT membre de la Commission particulière du débat public :

Merci Monsieur. Y a-t-il une autre question en rapport avec le projet SNCF Réseau ?

M. Gérard ACKER collectif Transport Val de Saône :

490 Je suis membre également du collectif Transport Val de Saône. Sur la présentation SNCF Réseau, au niveau régional, Bourg-en-Bresse a totalement disparu sur l'objectif de multiplier les trains et d'intensifier effectivement le transport ferroviaire. Donc, est-ce une décision qui a été prise ? Et si oui, pourquoi ?

Mme Dorothée BRIAUMONT membre de la Commission particulière du débat public :

Merci, alors Bourg a disparu ?

M. Yves SIMOND, adjoint au Chef de mission débat public, Responsable des études à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

500 Alors, dans le projet tel qu'il est présenté effectivement on n'a pas d'augmentation de la desserte de Bourg-en-Bresse mais en même temps, ce sont les hypothèses qui ont été prises en compte ; c'est le premier élément qui est présenté au débat public donc effectivement, si on considère que la desserte de Bourg-en-Bresse n'est pas suffisante, ce sera peut-être une conclusion du débat public et donc une des expressions des différentes parties prenantes.

M. Cyril REBOULET Directeur adjoint du Pôle prospective et émergence à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

510 Juste pour compléter, en fait le débat public est bien là pour faire émerger les enjeux, comprendre vos réactions et vos envies et c'est avec l'intelligence collective qu'il risque d'être modifié. On a préparé un projet avec des hypothèses. Ces hypothèses aujourd'hui, il y en a certaines qui restent valables, d'autres qui sont plutôt compromises et l'aide. C'est bien de continuer à avancer et dans les 16 débats publics que SNCF Réseau a proposés, il n'y a jamais un projet qui s'est réalisé tel quel à la fin. Il a toujours été plus ou moins amendé mais on est bien là pour ça et pour entendre vos réactions et argumenter sur ce projet.

Mme Dorothée BRIAUMONT membre de la Commission particulière du débat public :

Merci. Monsieur s'il vous plaît.

M. Christian GALLET, Maire de Lozanne :

520 Bonsoir, je suis le Maire de la commune de Lozanne. Lozanne vous voyez, ce n'est pas Val de Saône tout à fait c'est plutôt la vallée de l'Azergues. Moi ce que je veux exprimer c'est que cette vallée d'Azergues s'est construite, reconstruite. On a laissé bien-sûr se développer toute la vallée, ça va bien-sûr de Lozanne, mais ça va beaucoup plus loin jusqu'à Lamure-sur-Azergues et autres. Ça fait plus de 43 ans que j'habite la commune donc je connais bien le problème ferroviaire. On a vu la SNCF prendre des décisions complètement aberrantes, par exemple, de supprimer les deux voies qu'il y avait. Il y avait deux voies qui passaient dans la vallée et on a pris un jour la décision. Qui a pris la décision ? Bien sûr on ne l'a jamais su. En tout cas, ça nous fait faute aujourd'hui et il n'y a plus qu'une voie qui traverse, qui passe dans cette vallée d'Azergues. Donc problème déjà de rythme, de cadencement puisqu'évidemment il n'y a qu'une voie. Et puis surtout, il faut bien savoir que ça remonte jusqu'à Paray-le-Monial, Paray-le-Monial étant sur la région Bourgogne-Franche-Comté et pas sur la région Rhône-Alpes. Donc je ne sais pas si les deux Régions se parlent parfois, moi je n'ai pas tellement l'impression. Mais enfin c'est un avis personnel. Quand on voit comment les trains sont régulés de Paray-le-Monial à Lozanne mais jusqu'à Lyon bien sûr. Alors ça c'est un point je pense sur lequel il faut faire très attention, c'est de bien correspondre et communiquer, déjà pas seulement dans la région Rhône-Alpes, mais également avec les régions voisines parce que cela entraîne des complications.

530 Deuxième point que j'aimerais souligner aussi : il y a une dizaine d'année, on nous avait dit à Lozanne, il va y avoir le fameux tram-train que tout le monde espérait. Il y aura donc trois

communes qui vont être équipées à savoir Brignais, Sain-Bel et Lozanne. Et donc j'ai vu s'installer le tram-train à Brignais, j'ai vu s'installer le tram-train à Sain-Bel et à Lozanne je ne sais pas pourquoi, rien n'est arrivé. Alors à l'époque j'en avais déjà parlé avec Jean-Jack QUEYRANNE à la région qui m'avait dit, oui il n'y a aucun souci, Lozanne est sur la liste, ça va s'installer. Et M. QUEYRANNE étant parti, je vais parler à Laurent WAUQUIEZ, il m'a dit oui oui on va y arriver. Puis là vous voyez, on est bien avancé on attend toujours le tram-train. Et c'est important parce que Lozanne et les communes voisines se sont développées parce qu'il y avait ce tram-train qui était

540 prévu. Alors tout le monde s'est dit il y a un tram-train qui arrive à Lozanne, alors allons-y ; alors en plus, la SNCF a été très sympathique, la Région et Lozanne également d'ailleurs, on a tous financé un petit bout de la rénovation de la gare. Donc, on a une gare qui est, on va dire d'un bon niveau, sauf qu'elle n'est pas accessible. Mais ça ce sera un point supplémentaire à ajouter sur le débat. Elle n'est pas accessible, alors les gens qui sont en fauteuil roulant, disons les personnes âgées ou des mamans, elles ne peuvent pas emprunter les trains parce que voilà.

550 Donc je voulais juste terminer là-dessus. Je vois que vous êtes impatiente et bien je voudrais dire qu'aujourd'hui on a fait une très belle gare, et elle n'est pas à son niveau de rentabilité parce que justement les gens se disent qu'il n'y a pas assez de trains, qu'ils ne sont pas à l'heure, parfois il n'y en a pas d'ailleurs de trains, on ne sait pas pourquoi, donc les gens disent que pour être à l'heure à Lyon, il faut prendre sa voiture. Et donc on voit de plus en plus de lozannais et pas que des lozannais, des gens du Bois-d'Oingt, des gens de la Mure et beaucoup plus haut qui prennent leur voiture uniquement parce qu'ils se disent que ce n'est pas fiable. Donc il y a vraiment un vrai problème. Monsieur l'a souligné tout à l'heure et je suis très content que vous le reconnaissiez mais là vraiment nous, dans cette vallée d'Azergues, on est vraiment pénalisé. Voilà, merci.

Mme Dorothée BRIAUMONT membre de la Commission particulière du débat public :

Merci Monsieur. Donc en fait, plusieurs points : une voie en moins, pas de tram-train mais une belle gare et un problème d'accessibilité. Alors, vos réponses ?

M. Cyril REBOULET Directeur adjoint du Pôle prospective et émergence à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

560 Déjà, je partage votre diagnostic des limites de régions où la communication est parfois difficile. On a tous le constat qu'un défaut de communication peut faire faire des erreurs en limite de région, donc on essaye d'y être attentif. Je ne dis pas qu'on réussit à chaque fois, mais on essaye d'y être attentif.

570 Ensuite, je ne pourrai pas vous répondre sur les deux lignes, les deux voies qui ont été déposées parce que je n'ai pas d'élément ; je ne saurai pas vous répondre pertinemment sur le sujet. Après, ce qu'on peut dire sur le tram-train, donc oui, juste un éclairage de pourquoi aujourd'hui, mais ça vous le connaissez, mais ce sont les raisons pour lesquelles il n'y a pas encore de tram-train sur la branche de Lozanne. Pour les autres participants, il y a une raison aujourd'hui d'électrification qui n'est pas assurée. Donc aujourd'hui il y a une rupture de charge entre Lozanne et Lyon Saint-Paul qui s'effectue à Tassin, avec du matériel type train, qui va jusqu'à Tassin en thermique, c'est-à-dire moteur diesel et nous avons donc un relais du tram-train de la branche de l'Arbresle - Sain-Bel qui peut prendre les gens, donc une correspondance, une rupture de charge. On sait que ça n'incite pas à prendre le train et donc on a ce premier point.

580 Et on a un deuxième point qui est des difficultés techniques de sécurité sur les détections de trains. Ce qui fait qu'on a une offre en navettes et donc un train par heure ce qui aussi en termes de fréquence, n'incite pas à un report modal donc voilà quelques éclairages. Le dernier point technique ou d'infrastructure qui ne permet pas aujourd'hui d'arriver à développer cette offre, c'est le tunnel des Deux Amants qui aujourd'hui est à voie unique et dont le gabarit ne permet pas de faire passer deux voies à l'intérieur. Donc on a au total 6 trains par heure qui peuvent y passer et par sens. Et les deux trains de Lozanne avec ce type de matériel, il n'y a pas de compatibilité. Donc c'est vrai, que ce sont des investissements lourds pour le tunnel, pour l'électrification qui font qu'à ce jour ils ont été différés, moi je l'ai compris comme ça. Donc voilà pour l'éclairage.

Mme Dorothée BRIAUMONT membre de la Commission particulière du débat public :

Excusez-moi, je trouve que vous partagez le diagnostic, vous l'expliquez mais en quoi votre projet peut-il améliorer la situation, parce que derrière la question de Monsieur GALLET, c'est cela.

M. Yves SIMOND, adjoint au Chef de mission débat public, Responsable des études à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

590 Donc sur la desserte, notamment la desserte jusqu'à Paray actuellement on a très peu de trains effectivement. A l'heure de pointe, on a un demi-train par heure entre Lyon Part-Dieu et Paray-le-Monial, ce qui représente à peu près 4 à 5 trains par jour pour cette desserte là.

M. Cyril REBOULET Directeur adjoint du Pôle prospective et émergence à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

Juste pour préciser un demi-train, c'est en fait un train toutes les deux heures qui peut circuler. C'est ce qui est prévu d'un point de vue capacitaire. Après, ce train soit on dit qu'on l'active c'est-à-dire, on le commande, on le fait rouler et donc toutes les deux heures au maximum, on peut faire rouler un train et ça conduit au service d'aujourd'hui.

M. Yves SIMOND, adjoint au Chef de mission débat public, Responsable des études à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

600 Je vous prie de m'excuser. Donc on a prévu la possibilité d'accueillir des trains supplémentaires en gare de Part-Dieu. Je pense qu'on peut utiliser la diapositive 73. Donc la branche la plus à l'Ouest, et donc au niveau de Lozanne le projet permet d'augmenter la desserte et donc la capacité à accueillir des trains supplémentaires. Donc on voit, on a + 1,5 et + 3 trains toutes les deux heures, et donc sur la branche qui va jusqu'à Paray, la possibilité de porter à un train par heure la fréquence des trains. Après c'est une possibilité en termes de capacité, il faut qu'effectivement les trains soient mis en place. Voilà ce sont les hypothèses de SNCF Réseau mais en termes de capacité il y a la possibilité d'accueillir ces trains dans le Nœud lyonnais.

Mme Dorothée BRIAUMONT membre de la Commission particulière du débat public :

Il y avait une dernière question sur l'accessibilité de la gare de Lozanne.

610 **M. Cyril REBOULET Directeur adjoint du Pôle prospective et émergence à la Direction territoriale de SNCF Réseau :**

Sur l'accessibilité, de ce que j'en sais, c'est qu'il y a des schémas directeurs d'accessibilité qui aujourd'hui sont décidés avec une hiérarchisation, avec des ordres de priorités suivant le type d'établissement public à proximité, la volumétrie des passagers qui l'emprunte. Et alors je ne sais pas, je ne peux pas vous répondre mais on s'engage à vous répondre sur le niveau dans laquelle est classée la gare de Lozanne et si elle est classée dans les schémas d'accessibilité. Alors peut-être que la Région a des éléments complémentaires pour m'aider.

Mme Anne DUBROMEL Direction des Transports Région AuRA :

Non

620 **Mme Dorothée BRIAUMONT membre de la Commission particulière du débat public :**

Alors, j'ai bien noté qu'il y avait d'autres demandes de parole, alors ce que je vous propose c'est de donner la parole à M. PACCOUD et bien évidemment j'ai noté que j'avais deux personnes qui souhaitaient intervenir.

M. Daniel Pomeret, Maire de Anse :

630 Simplement pour témoigner sur la gare de Anse, enfin la halte ferroviaire qui est aussi récente puisqu'elle date de 2007. Tout était prévu pour l'accessibilité et au bout de deux ans, tout a été muré, c'est-à-dire qu'on a un ascenseur muré, tout est muré, pour des raisons de sécurité. Le manque d'accessibilité n'est pas lié à la conception de la gare, tout a été prévu ; c'est muré et il y a un écriteau pour dire que si on a besoin de mobilité, d'accessibilité PMR, il faut aller prendre le train à Villefranche. C'est vrai que c'est un peu difficile parfois mais c'est écrit et ce n'est pas nous qui l'avons écrit donc je voulais témoigner que c'est aussi une politique qui ne dépend pas que des infrastructures, c'est que c'était compliqué de gérer cet ascenseur visiblement.

Mme Dorothée BRIAUMONT membre de la Commission particulière du débat public :

Merci Monsieur et merci de passer le micro à votre voisin.

M. Cyril REBOULET Directeur adjoint du Pôle prospective et émergence à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

Je crois que c'était effectivement un dispositif expérimental de monte-charge. Il me semble qui n'est plus dans les standards qu'on voit aujourd'hui en ascenseur. Mais je reconnais que c'est un peu dommage d'avoir eu un moment un dispositif qui ne répond plus.

640 **Mme Dorothée BRIAUMONT membre de la Commission particulière du débat public :**

Merci. Monsieur c'est à vous.

M. Daniel PACCOUD :

Alors bonjour à tous. D'abord je tiens à rectifier je ne suis pas président de l'inter-Scot mais président du SCoT Beaujolais. Je m'exprime ce soir au nom de l'inter-Scot via un diaporama qui a été préparé par l'Agence d'Urbanisme de Lyon que nous remercions et qui travaille pour notre compte parce que l'inter-Scot, c'est un club qui réunit les 13 SCoT de l'aire métropolitaine et donc qui nous permet de travailler ensemble, d'échanger et d'avoir une vision commune du territoire.

Les SCoT, ce sont des schémas de cohérence territoriaux qui s'inscrivent à la fois au-dessus des
650 PLU c'est-à-dire que les Plans Locaux d'Urbanisme doivent être compatibles avec les SCoT et les
SCoT eux-mêmes doivent être compatibles avec un certain nombre de documents de rang
supérieur. Donc au niveau de notre aire métropolitaine de Lyon-Saint-Étienne qui fait référence
pour nos 13 SCoT, donc cette aire vous l'avez qui apparaît ici, donc les cercles concentriques que
l'on ne voit pas bien dans le diaporama mais il y a le cercle à 20km, le cercle à 40 km et on
s'aperçoit que l'on est dans un espace commun et partagé. Donc voilà, excusez-moi les cercles
apparaissent dans un deuxième temps donc vous voyez bien qu'on est dans un espace partagé
et donc cette échelle, c'est un territoire qui réunit beaucoup d'acteurs et beaucoup d'habitants.
Donc un territoire d'interdépendance avec bien-sûr Lyon, mais également Saint-Etienne, Roanne,
Villefranche, Bourg-en-Bresse, Mâcon. Donc des villes moyennes bien entendu qui se retrouvent
660 dans cette influence de la Métropole lyonnaise. Alors, il y a un schéma qui permet d'illustrer les
choses : chaque fois qu'un tas de sable monte et bien sa base s'élargit. Et bien c'est ce qu'il se
passe en ce moment avec la Métropole lyonnaise qui, elle, grossit, prend de la hauteur et
automatiquement ça irrigue les territoires voisins. Alors cette aire a connu bien sûr une évolution
démographique importante. On a eu d'abord les notions d'exode rural, ensuite si je passe toutes
les diapos les unes derrière les autres, on voit que les taches se déplacent pour arriver donc à
des périodes beaucoup plus récentes où les villes ont regagné, mais également les périphéries et
on le voit aujourd'hui à l'échelle de 2011. Vous voyez plus c'est rouge, plus la densification s'est
intensifiée et les jaunes, les bleus, les bleus clairs qui sont des territoires en déprise sont de plus
en plus éloignés de la Métropole. Donc on a un véritable mouvement démographique sur toute
cette aire métropolitaine lyonnaise ; c'est donc bien l'illustration de ce tas de sable qui s'élargit
670 avec bien sûr une croissance démographique importante avec donc des villes qui ont pris de
l'importance et surtout toute une périphérie qui a pris de l'importance.
Alors là, c'est une illustration qui montre que la démographie des ménages est un peu différente
puisque les ménages se retrouvent surtout à la périphérie et beaucoup moins dans les villes.
Vous voyez que Lyon intramuros a moins de ménages et donc les ménages sont de moins grande
taille qu'à la périphérie. Donc ceci entraîne une hausse du marché immobilier avec une ville
centre qui elle a des prix qui s'envolent. Automatiquement ça irrigue les territoires voisins avec
l'impact que ça a sur le prix du foncier et le prix de l'immobilier. Donc tout cela engendre bien
entendu des déplacements au sein de cette aire métropolitaine. Alors ceci a été anticipé dès la
mise en place des SCoT. Les SCoT se sont mis en place entre 2000 et 2005 et dès le début, nous
680 avons eu ce que l'on appelle un chapitre commun, c'est-à-dire une vision commune de
l'ensemble de nos SCoT à l'échelle de l'aire métropolitaine. Ces SCoT se sont construits sur la
base d'une étude qui s'appelait l'Amelyse ou Urba-gare qui permettait donc de densifier les
territoires et d'organiser l'urbanisme autour de ces gares parce qu'il faut savoir que 81% de la
population habite à moins de 5 km d'une gare sur cette aire métropolitaine et il y a 90 gares
recensées sur cette aire métropolitaine, donc un vertical facteur d'évolution. Sauf que ces
études, elles sont ce qu'elles sont, mais que dans le même temps, il y a eu d'autres difficultés
pour rejoindre ces gares. En ce qui concerne le schéma, on l'a déjà vu tout à l'heure, il a été
présenté, et vous avez cette aire métropolitaine vu par les SCoT avec les différents SCoT qui sont
en place. Vous voyez que pour le Beaujolais nous sommes 218.000 habitants à ce jour ; nous
690 nous inscrivons donc complètement dans ce périmètre et surtout, ce qu'il faut retenir, tout à
l'heure il a été dit qu'à l'échelle Auvergne-Rhône-Alpes l'expansion à l'horizon 2040 était prévue
de l'ordre de 1 million d'habitants. Dans notre inter-Scot, on estime entre 370.000 et 770.000

habitants de plus à l'horizon 2040, et on sait que dans les prospectives actuelles on est plutôt sur la courbe haute donc ce qui veut dire qu'on peut tabler sur 700.000 habitants qui vont se répartir sur l'ensemble de ce territoire.

700 Donc pour le Beaujolais plus spécifiquement, et bien ce SCoT avait été construit à partir des éléments transmis justement dans les années 2003/2004 où on avait tenu compte de ces gares et je rejoins complètement les propos du maire de Lozanne, Christian. Cette commune en particulier avait tenu compte de l'arrivée du tram-train qui était annoncée. Donc dans les documents d'urbanisme toute la planification s'est faite à partir de là et c'est à ce niveau-là qu'il faut être très prudent et bien prendre en compte que les décisions qui sont annoncées lorsqu'elles ne sont pas suivies, elles ont des conséquences dramatiques derrière et qu'aujourd'hui cette planification mise en place et bien ne permet pas de faire vivre les choses comme elles auraient dû vivre et en l'occurrence, le tram-train n'est pas arrivé, toute la vallée d'Azergues s'est urbanisée en fonction des gares. A l'époque, il y avait encore la gare de Les Ponts Tarrets, de Lamure etc. Toutes ces gares n'ont plus, ou très peu de trains. Alors vous annoncez un train toutes les deux heures, moi je dirais deux trains le matin, deux trains le soir, quand ils sont à l'heure et qui ont souvent laissé la place à des cars parce qu'on a plus de service et qu'il faut que la Région mette en place des autobus qui descendent jusqu'à Lozanne en particulier et qui permettent aux gens de s'installer. Donc tout cela il faut être très prudent lorsqu'on annonce des éléments et que les territoires planifient eux en fonction de ces éléments et que les éléments n'arrivent pas. Donc je trouve que sur notre territoire beaujolais et plus particulièrement sur notre communauté, le problème de Lozanne et de la vallée d'Azergues est un problème véritablement important. Et puis il y a tout ce qui arrive derrière. Alors on nous parle du Paris-Orléans-Clermont-Lyon qui aussi est un sujet important. Aujourd'hui on se situe donc à l'horizon de 2040, vous le faites figurer dans les schémas mais qu'en sera-t-il de ce Paris-Orléans-Clermont-Lyon, parce que là aussi les territoires ont besoin de s'organiser si une ligne devait passer par là et où est-ce qu'elle doit passer ? Autant d'éléments qui interrogent les territoires, et donc en termes de planification, lorsque l'on a à gérer une Communauté de communes, il est important que nous ayons toutes ces informations.

720 Et bien-sûr toute la problématique des gares également qui a été évoquée qui est un sujet important pour à la fois les SCoT et les communautés de communes puisque nous avons à gérer les déplacements et faire en sorte que nos habitants puissent rejoindre la métropole s'ils en ont besoin et que ces mouvements pendulaires ne soient pas tous reportés sur la route et l'autoroute et on sait bien qu'aujourd'hui, nous étions pas plus tard que ce matin à une réunion de travail sur les problèmes de la fermeture de l'autoroute A6 A7 et de son remplacement par un boulevard urbain avec tout ce que cela va engendrer sur des complications en termes de trafic. Donc on est vraiment sur des sujets qui nous touchent très profondément, que tout le monde prenne conscience que ce Nœud ferroviaire lyonnais a un impact beaucoup plus large et que tous nos territoires sont impactés par tout cela. Et puis j'ai oublié un point important par rapport à nos gares qui n'a été que peu évoqué encore : c'est le problème du rabattement du département de l'Ain sur la ligne Mâcon - Lyon où toute la Côtère de l'Ain qui est un territoire extrêmement peuplé. Et bien lui aussi utilise cette ligne par des rabattements soit sur la gare Belleville, soit sur la gare de Villefranche, soit sur la gare de Saint-Germain au Mont d'Or. Donc voilà autant d'éléments qu'au niveau de nos SCoT, nous essayons de travailler en commun et que nous essayons de réfléchir. Mais encore faut-il qu'on ait des éléments fiables pour pouvoir travailler et anticiper l'avenir.

Merci à tous pour votre écoute.

Mme Barbara SERRANO membre de la Commission particulière du débat public :

740 Très bien merci beaucoup M. PACCOUD pour cette présentation très éclairante. À mon tour de vous passer la parole, je crois que Monsieur avait demandé la parole avant.

M. Pierre-Jean ROSSIGNOL, Vice-président ADELIFPALY :

Pierre-Jean ROSSIGNOL, je suis membre de l'association pour le développement de la ligne ferroviaire Paray- Lyon. Je rejoins tout à fait ce qu'a dit Christian GALLET, le maire de Lozanne. Je voudrais ajouter qu'on n'a que deux trains le matin pour se rendre à Lyon. J'habite au Bois-d'Oingt : donc on en a un à 7h moins 10 ou moins 20 et le suivant à 8h30, donc vous voyez à peu près pour aller au boulot c'est pas facile. On a des bus qui vont à Lozanne mais à Lozanne il y a le problème de la passerelle donc c'est des difficultés pour les personnes qui sont à mobilité réduite ou qui ont des difficultés pour se mouvoir. Chaque fois qu'on a demandé un train supplémentaire sur cette ligne pour aller à Part-Dieu généralement parce que c'est là où se situe le maximum d'emplois tertiaires, on nous a rétorqué deux choses : la première c'est que la gare de la Part-Dieu était saturée donc là on va peut-être voir le bout du tunnel et la deuxième chose c'est qu'on ne pouvait pas tracer de train supplémentaire sur Paray-le-Monial - Lozanne parce qu'on a pas d'installation de sécurité et que pour envoyer un train de Paray-le-Monial, il faut que le premier ait dégagé la gare de Lozanne, 95 km plus loin pour envoyer le second au départ de Paray-le-Monial. C'est ce qu'on appelle un canton, et quand vous pensez que sur la ligne Villefranche – Anse, on a des cantons tous les 1300 mètres environ, là on a un canton 95.000 mètres donc on n'a pas de circulation. Pour revenir plus spécifiquement au Nœud ferroviaire lyonnais, je pense que la solution souterraine n'est pas à la hauteur des attentes parce que les trains de fret ne pourront pas circuler dans ces voies souterraines. La solution de surface, et à cet égard, le budget économisé sur la gare souterraine par rapport aux installations de surface, on pourrait fort bien les mettre pour développer les petites lignes, la ligne de Roanne, la ligne de Paray-le-Monial, y compris les 500 millions d'euros en travaux complémentaires qui pourraient bien se mettre ailleurs. Voilà c'est tout. Merci.

750

760

Mme Barbara SERRANO membre de la Commission particulière du débat public :

Très bien, merci. Je vous donne la parole.

M. Cyril REBOULET Directeur adjoint du Pôle prospective et émergence à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

770 Donc qu'est ce qu'on peut dire là-dessus : le constat est effectivement aberrant en termes d'offre et de desserte. Ce que je peux dire, c'est que d'un point de vue du projet, je ne sais pas ça a peut-être été dit au début, on a pris des hypothèses de capacité en heures de pointe. Il est vrai que lorsqu'on vient de la ligne de Villefranche, ancienne Paris-Lyon Méditerranée naturelle la ligne historiquement, la ligne est sur Lyon Perrache, on a donc des fonctionnements qui sont plutôt ceux-là aujourd'hui et qu'insérer des trains au niveau de Saint-Clair qui est déjà une bifurcation où il y a trois groupes de voies qui arrivent, c'est compliqué de rajouter des trains. Donc dans nos hypothèses, comme l'a dit Yves SIMOND, on a quelques développements. Maintenant développer le centre peut permettre des opportunités plus ou moins fortes sur

780 l'extrémité et c'est bien là l'enjeu ; c'est d'arriver à faire émerger et de mettre en relation la demande en volume. Est-ce qu'il est plus intéressant d'avoir des trains longs, capacitaires avec un réseau performant qui permet d'avoir des trains plus près les uns des autres et de faire du transport massif ou est-ce que sur certains axes il y a des choix qui sont faits de mettre des bus à haut niveau de service. Aujourd'hui, on est là plus pour échanger plus sur les enjeux, donc moi je n'ai pas de réponse à vous apporter, effectivement, les installations sur cette ligne-là, voie unique du bloc important, la performance n'est peut-être pas à la hauteur des attentes de la clientèle sur l'axe. Est-ce qu'il y avait d'autres questions ? Et je ne saurai pas vous répondre sur la passerelle parce qu'elle n'est pas équipée d'ascenseur je crois que ça, la passerelle a un escalier, je ne sais pas comment est classée la passerelle en schéma d'accessibilité.

Mme Barbara SERRANO membre de la Commission particulière du débat public :

D'accord très bien je vous remercie, est-ce qu'il y a une autre question ? Oui, Monsieur ici ?

790 **M. Yves WAKOSA :**

Bonjour, je suis Yves WAKOZA, j'habite à Limas ; donc j'habite tout près d'ici. Je suis un utilisateur. Je vois comment les choses se passent. J'ai travaillé sur des longues distances parce que je me rendais à Brest, à Lille, je me rendais en Bretagne. Quand on veut partir de Villefranche le matin pour prendre le train à Lyon, ce n'est pas possible puisque de toutes façons, il n'y a pas de train ou alors très peu ; les trains partent avant, alors en plus si le train qui part de Villefranche a du retard, vous ratez votre correspondance à Lyon et vous n'arrivez pas à destination, première chose. Deuxième chose, si vous voulez aller à l'aéroport de Saint-Exupéry, ce n'est pas possible en train, donc il faut prendre la voiture. Donc aujourd'hui les personnes qui habitent sur l'agglomération, moi je vous parle en tant qu'utilisateur, mais c'est obligé de prendre la voiture. On a vu ce que ça faisait en termes de CO2 tout à l'heure entre un voyageur en train et un voyageur en voiture. Donc ça c'est la première remarque, je pense qu'il y a des enjeux, vous avez parlé d'enjeux démographiques et d'enjeux climatiques, je pense que c'est vraiment des enjeux dont on ne tient pas assez compte, et là je m'adresse même à la Région : je pense que la Région a des finances. M. WAUQUIEZ met en avant les excellentes finances de sa Région et je pense qu'aujourd'hui il faut investir dans la Région et la Région n'investit pas à la hauteur de ce qu'on pourrait attendre par rapport à ce qu'on attend au niveau démographique. On n'a pas de risque à se mettre en rouge aujourd'hui quand on voit ce qui arrive au niveau démographique et après il faut prendre en compte l'aspect climatique. On va dans le mur en ce moment niveau climatique. Personne ne s'en rend compte : dans quelques temps on ne pourra peut-être plus voyager en voiture. Regardez, juste le temps qu'il fait aujourd'hui, on est en plein dedans. Donc là je vous parle en tant qu'utilisateur. Dernier point, moi ce qui m'a intéressé, c'est ce que disait monsieur par rapport au tram-train, je ne comprends pas qu'il n'y ait pas un tram-train entre Belleville et Lyon parce que ce serait bien plus simple, beaucoup moins polluant. Aujourd'hui on n'a pas de moyen de se déplacer. Je vais juste faire une parenthèse mais on ne peut pas non plus se déplacer à vélo, moi j'essaie d'aller de Villefranche à Anse, ou de Villefranche à Belleville mais c'est mortel et puis dans Villefranche, vous êtes mort si vous vous déplacez à vélo. C'est juste des petites parenthèses, donc je trouve que cette région elle a un gros gros gros travail à faire sur les transports pour substituer la voiture à autre chose. Donc voilà c'est juste des remarques de citoyen.

800

810

820 **Mme Barbara SERRANO membre de la Commission particulière du débat public :**

Très bien, merci beaucoup. Donc deux questions pour la maîtrise d'ouvrage : la question de la fiabilité Villefranche - Lyon et la question de la desserte de Saint-Exupéry. Après, moi je retiens aussi une question pour la Région. On verra après.

M. Yves SIMOND, adjoint au Chef de mission débat public, Responsable des études à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

Je vais répondre déjà sur la qualité de service : on disait déjà la première conséquence d'un nœud saturé, c'est effectivement qu'il se trouve par la dégradation du niveau de service et c'est donc ce qu'on expliquait tout à l'heure, on travaille d'ores et déjà à rendre cette qualité de service.

830 Ensuite, il y a une question que vous mettiez en avant, c'est l'intermodalité et comment rendre plus attractif à partir du moment où on a un service qui est mis à disposition dans les gares, il faut rendre plus accessible au train et donc effectivement, si on veut que le projet réussisse et qu'il aboutisse dans ses objectifs de report modal, il faudra aussi qu'il y ait un accompagnement et un travail fait au niveau des gares pour le rabattement, pour l'accueil des vélos, pour l'accueil des véhicules. Donc ça, c'est tout un travail qui ne concerne pas directement le gestionnaire d'infrastructure mais qui concerne la collectivité.

840 Ensuite, la question de l'accessibilité à Saint-Exupéry : je présentais tout à l'heure les grands projets ; ça, ça interroge l'accessibilité à Saint-Exupéry qui est actuellement impossible mais ça interroge aussi les différentes fonctionnalités de tous les projets qui sont prévus dans l'agglomération de Lyon et notamment le contournement de Lyon qui dispose de contournements voyageurs à Saint-Exupéry. Donc, au travers la réalisation d'un certain nombre de ces projets, on peut offrir, si ces services s'avéraient pertinents et qu'ils répondaient à un besoin effectif, on pourrait offrir dans une vision long terme des possibilités d'accès à Saint-Exupéry.

M. Cyril REBOULET Directeur adjoint du Pôle prospective et émergence à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

850 Juste un complément. J'ai noté aussi, Monsieur, le sujet des correspondances, c'était bien ça votre première réaction par rapport à votre arrivée de Villefranche à Part-Dieu -Perrache. Voilà il y aura peut-être une réponse s'il y a des trains au quart d'heure, donc plus de fréquence peut être que les correspondances. Il y aura moins d'impact si elles sont rompues. Donc c'est peut-être une ouverture.

M. Yves WAKOSA :

Je voudrais juste ajouter une chose, c'est que quand vous arrivez le soir à Part-Dieu, si votre train a du retard la correspondance pour Villefranche, il n'y en a plus, et là vous prenez le taxi. Je ne sais pas si vous le savez, mais le soir il y a plus de train. A 23h, il n'y a plus rien pour venir ici. Voilà.

M. Yves SIMOND, adjoint au Chef de mission débat public, Responsable des études à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

860 On entend beaucoup parler de RER métropolitains, donc on parle ici de service au quart d'heure en heure de pointe mais il y a aussi la question de l'amplitude avec laquelle on propose le service et donc c'est collectivement qu'il faut qu'on définisse quel est le service le plus adéquat à mettre en relation avec les besoins. Mais en tout cas merci pour ce témoignage.

Mme Barbara SERRANO membre de la Commission particulière du débat public :

On a ici aussi présent un représentant de SNCF Mobilité, je me demandais si vous aviez aussi des compléments à ajouter sur les dernières questions qui ont été posées. Pas spécialement ?

Représentant SNCF Mobilité :

870 Merci, non je n'ai pas spécialement de complément à apporter sur l'offre qui est proposée aujourd'hui et les correspondances. On a bien noté le sujet du pas assez tôt le matin par rapport au premier TGV et du pas assez tard le soir par rapport au dernier TGV. Si les trains se goupillent mal, on est bien conscient de ça, mais l'offre existe quand même. C'est quand il y a un problème, si je comprends bien, que le client n'est pas satisfait.

M. Cyril REBOULET Directeur adjoint du Pôle prospective et émergence à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

Le projet permettra d'un point de vue de son infrastructure, on a dimensionné sur l'heure de pointe, donc après j'ai envie de dire de 6h à 23h, juste le temps peut-être de laisser les travaux pour la nuit mais le projet permettra d'activer des trains et d'activer une offre. SNCF Réseau, notre objectif c'est aussi de faire rouler plus de trains, notre modèle économique dépend de ça aussi et donc on est bien sûr très moteur pour avoir plus de trains sur notre réseau.

Mme Barbara SERRANO membre de la Commission particulière du débat public :

880 Très bien, merci. Il y avait aussi une question pour la Région qui était interpellée. On a parlé de sous-investissement, d'un travail insuffisant sur les questions de report modal, aussi des vélos, donc est-ce que vous avez une réponse ?

Mme Anne DUBROMEL Direction des Transports Région AuRA :

Je voudrais quand même préciser que je ne suis pas une élue de la Région mais j'appartiens au service donc il ne m'appartient pas de répondre à Monsieur sur des choix politiques. Ce que je peux répondre à Monsieur bien sûr, c'est que le budget transport dans le budget de la Région, c'est un budget très important, près de 40% du budget de la Région. C'est le budget transport, c'est un peu plus 1,3 milliard, le budget de la Région Auvergne Rhône-Alpes. Voilà bon, c'est un point important.

890 Sur la question des économies de fonctionnement qui sont réalisées, elles sont justement réalisées pour pouvoir augmenter la capacité d'investissement de la Région, donc elles sont faites dans cette optique-là. A ce stade je ne peux pas vous répondre autre chose que ça. Sur la question de l'intermodalité et de la connexion entre les différents modes, oui c'est une préoccupation forte de la Région d'arriver à articuler tous les modes pour simplifier le plus possible le parcours du voyageur. On sait très bien que ce qui est déterminant, c'est la rupture de charge et quand elle est difficile, pas souple, c'est décourageant de prendre les transports collectifs donc il faut travailler là-dessus.

Mme Barbara SERRANO membre de la Commission particulière du débat public :

D'accord, je vous remercie beaucoup. Est-ce qu'il y a d'autres questions ?

900 **M. Patrick ROBIN :**

Bonjour, Patrick Robin. Donc je suis juste usager et moi je voulais intervenir sur l'accessibilité aux gares. Donc, je suis très sensible à l'accès des PMR parce que ça ne sert à rien de mettre des trains en plus si on ne peut pas accéder aux gares. Donc il y a le problème des PMR qui est très important. J'ai compris qu'on pourrait avoir une liste des gares accessibles, donc ça serait important de la communiquer pas uniquement de la diffuser entre nous. Mais il y a aussi l'accessibilité par rapport au parking, aujourd'hui vous pouvez rajouter des trains mais il y a plus de place dans les parkings. Les voitures vont se garer en centre-ville. Il n'y a plus de place dans les parkings autour des gares, donc qu'est-il prévu pour aménager, faire des étages supplémentaires pour qu'on puisse garer les voitures ? Il faut que les gens puissent garer leur voiture aussi, autrement s'ils tournent en rond pendant une demi-heure pour trouver une place, ils se disent cette demi-heure là je peux la passer pour aller à Lyon.

910

Mme Barbara SERRANO membre de la Commission particulière du débat public :

Alors en effet c'est une question très importante, je ne sais pas si vous avez des réponses à donner.

M. Cyril REBOULET Directeur adjoint du Pôle prospective et émergence à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

Disons comme on l'a vu, il y a plusieurs parties prenantes dans les projets et la multimodalité. Il faut que chacun se coordonne. Plus il y a de parties prenantes, plus la coordination est compliquée, on l'a vu, c'est un peu les mêmes principes des limites de régions. Et il y a une vraie volonté, ça se voit au travers des contrats de plan Etat-Région, au travers des plans de déplacements urbains, il y a une vraie volonté de travailler ensemble. Après c'est vrai que la question des parkings, elle est entière. Il y a aussi des réflexions qui sont en cours parce qu'on se rend compte qu'il y a des parkings qui sont utilisés aujourd'hui, non pas par des clients du train mais par d'autres personnes pour d'autres usages, et alors peut-être il y a des idées qui émergent de réserver, ça arrive à certains endroits, de réserver des parkings près des gares aux clients du train. Donc ça, ça fait partie je pense des enjeux. La modalité, comme le disait Monsieur tout à l'heure, c'était l'alternative à la voiture, se construit certes avec du ferroviaire mais pas que, avec du vélo, du matériel, enfin des trains qui acceptent des vélos, des trottinettes électriques, et que les gares soient compatibles avec tout ça. Après le temps du ferroviaire est assez long, celui des parkings est un peu plus rapide, donc peut-être qu'on pourrait commencer par ça voilà c'est une suggestion.

920

930

Mme Barbara SERRANO membre de la Commission particulière du débat public :

Oui, Monsieur, je vous en prie. Attendez...Monsieur, si vous pouviez vous lever et vous présenter s'il vous plait.

M. Denis BIDAULT :

940 Donc, Denis BIDAULT, Trévoux, donc usager du train. Est-ce-que dans votre budget de 4 milliards justement il y a quelque chose qui est prévu sur les parkings parce que, que ce soit à Anse, à Saint-Germain ou même à Villefranche c'est le grand problème. Donc sur 4 milliards est-ce que quelque chose est prévu ? Parce que vous dites il faut penser, penser, penser. Là, il faut penser à ça.

M. Yves SIMOND, adjoint au Chef de mission débat public, Responsable des études à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

Alors non, pas dans le cadre du projet, c'est plutôt des éléments qui sont portés par les Communautés de communes, par les Communes, donc en fait, par le territoire.

Mme Barbara SERRANO membre de la Commission particulière du débat public :

Oui, j'ai une réponse de ce côté. Un début de réponse.

M. Daniel Pomeret, Maire de Anse :

950 Pas une réponse, un complément d'avis : il faut quand même reconnaître que tous les interlocuteurs qui parlent du transport sont parfois très incohérents. On nous demande de mettre des gares au milieu des villes, de construire autour des gares et on voudrait qu'il y ait des places de stationnement autour des gares ou alors on met les gares comme Saint-Exupéry, on les met à la campagne, on crée 10.000 places de parking et tout le monde prend sa voiture comme vous disait mon ami là-bas, tout le monde prend sa voiture pour aller à Saint-Exupéry parce qu'il n'y a pas de train pour y aller.

960 Si on met les gares comme on nous l'a demandé dans les SCoT, là où elles étaient, mais ce que le SCoT a demandé, c'est de construire, n'est-ce pas Christian, autour des gares, alors on construit autour des gares très bien, et après on dit il n'y a pas de parking. Oui, si on construit il n'y a pas de parking. Donc la vraie question, c'est le rabattement sur ces gares. Je remercie d'ailleurs tout le secteur de Trévoux avec le Saônibus qui est une liaison de navette qui alimente la gare de Anse et qui fonctionne bien ; c'est vrai c'est la Communauté de communes qui prend ça en charge et j'en suis très heureux parce que c'est quand même des dizaines de personnes qui viennent par ces deux bus qui ne viennent pas en voiture puisque vous ne pourriez pas venir autrement de votre secteur qu'en voiture on est bien d'accord.

970 Donc la vraie question c'est qu'il faut quand même régler des problèmes de fond. On construit autour des gares ou on fait des parkings autour des gares ? Moi je ne suis pas d'accord avec la remarque que vous avez faite en disant : il y a des gens qui viennent sur les parkings, qui ne viennent pas pour prendre le train. Je peux vous garantir que les parkings ils sont « archi » pleins par les gens qui viennent de prendre le train, mais comme ça ne suffit pas quand vous avez à peu près 230 places de parking autour de la gare, on a 1.600 usagers, heureusement ils ne viennent pas tous en voiture mais nous avons au moins 2 fois plus de voitures que de places de parking. Donc nous avons des parkings de supermarchés privés qui sont assaillis par les derniers parce que quand c'est ouvert, ils vont squatter les places des privés. Nous avons des quartiers complets de voitures tampons et nous, ce que nous allons faire, c'est empêcher les voitures tampons dans la ville par des moyens très simples, interdire le stationnement plus de 4 ou 5 heures. Conclusion, tous ceux ne trouvant pas où se garer devront retourner voir leur collectivité en disant

d'organiser des navettes. C'est la seule solution, voilà, je ne vois pas comment si on ne fait pas du rabattement sur les gares, on n'y arrivera pas.

Mme Barbara SERRANO membre de la Commission particulière du débat public :

On va vous redonner le micro parce que nous sommes enregistrés.

980 **M. Denis BIDAULT :**

Juste on rajoute actuellement des trains, donc on part du principe que les gens prennent leur voiture. Donc s'ils ne peuvent pas se garer, ils vont continuer à prendre la voiture et on aura des trains vides a priori. Etant donné que j'ai le micro, je n'ai pas tellement compris tout à l'heure : Vous parliez de 370.000 personnes d'ici quelques années et vous vous êtes sur 1 million, donc c'est trois fois plus.

Mme Barbara SERRANO membre de la Commission particulière du débat public :

Je donne le micro à M. PACCOUD.

M. Daniel PACCOUD :

990 Oui tout à fait, mais j'étais sur l'aire métropolitaine tandis que le million c'était sur la Région Auvergne Rhône-Alpes. Et je vous ai dit qu'on était plutôt sur l'hypothèse haute que sur l'hypothèse basse.

M. Denis BIDAULT :

Oui, tout à fait, merci.

Mme Barbara SERRANO membre de la Commission particulière du débat public :

Très bien merci pour ce complément. Est-ce qu'il y a encore d'autres questions ? Ou est-ce qu'on peut commencer à faire la synthèse ? Oui, encore une question : Monsieur. Après ce sera Monsieur et encore Monsieur.

M. Nicolas CIANFARANI :

1000 Peut-être un moment pas en guise de conclusion mais presque si vous me le permettez. Les échanges que nous avons eu là ont montré quand même l'importance de la désinsatisfaction dans notre zone mais c'est vrai également dans d'autres coins de l'agglomération ; c'est vrai à Givors, c'est vrai à l'Est lyonnais, c'est vrai dans les monts du lyonnais etc. Ce qui me fait dire que le projet du Nœud ferroviaire lyonnais ne pourra pas provoquer d'adhésion s'il n'est pas complété par des réponses aux besoins locaux et aux besoins du déplacement quotidien des habitants de notre agglomération. Moi je veux bien qu'on puisse aller à Paris facilement, qu'on puisse aller dans toutes les capitales européennes facilement tant mieux. Mais au quotidien, moi j'ai besoin de me déplacer, de faire 15 ou 20 km et aujourd'hui je suis obligé de les faire en voiture. Et peut-être un moment sur le dernier échange qu'il y a eu sur les parkings, on peut concilier les deux. Alors les solutions de rabattement existent, elles sont ce qu'elles sont, mais
1010 elles sont limitées parce que les ponts sont saturés, on ne peut plus circuler, les trains aux heures de pointe sont saturés sur la ligne de Villefranche, on a régulièrement des usagers qui restent à

quai en gare de Collonges et qui sont obligés de remonter dans leur voiture pour remonter jusqu'à Lyon etc. Et sur la ligne inexploitée Lyon-Trévoux, les différentes collectivités ont anticipé cette question et ont fait des réserves foncières pour les parkings ce qui ne nous empêche pas de construire, de densifier. Moi dans ma commune Fontaine-St-Martin, il y a un programme d'une centaine de logements qui démarre. Mais il y a un parking qui est prévu à proximité de l'ancienne gare de Fontaine-Sur-Saône, peut-être qu'il ne servira jamais puisqu'on dit qu'on a plus besoin de train. Mais en tout cas on peut concilier si on veut et c'est vraiment une réponse politique qu'il faut apporter aux besoins qui sont les nôtres.

1020 **Mme Barbara SERRANO membre de la Commission particulière du débat public :**

Très bien merci. Donc une intervention qui ne demande pas de réponse, je passe directement à la prochaine question. Donc il y avait monsieur par ici.

M. Éric VINCENT :

1030 Bonsoir, Éric VINCENT, merci d'avoir organisé cette conférence-débat. On parle d'attractivité de la Métropole, on peut en être content, l'attractivité économique, le développement démographique qui s'annonce devant nous, on est là pour parler et débattre d'un projet qui va être mis en œuvre en 2040/2050. J'aimerais qu'on puisse peut-être se pencher sur la problématique de l'étoile qui visuellement tout à l'heure était assez éclairante. On a un centre, un hyper centre, c'est la Part-Dieu, un petit peu Perrache. Vous avez bien voulu mettre une troisième gare à Lyon à Saint-Exupéry mais, est-ce vraiment encore une gare accessible pour les lyonnais ? Il faudra quand même se poser peut-être la question compte tenu du développement économique et démographique de cette région, d'une quatrième gare ou alors une troisième à Lyon peut-être mais d'une quatrième gare. Moi j'ai beaucoup voyagé, j'ai beaucoup été parisien en d'autres temps. Il faut compter le nombre de gare qu'il y a à Paris en capacité de recevoir le TGV : il doit y en avoir une dizaine, je crois que ça doit être ça. Alors c'est des gares finissantes, c'est des gares cul de sac ce ne sont pas des gares passantes mais enfin bon il faudrait peut-être poser cette question-là.

1040 Et deuxième point puisqu'on est sur du 2040/2050, puisqu'on parle du contournement lyonnais des trains, il faut quand même parler du Lyon-Turin. Il faut quand même intégrer ce développement à venir des voies qui, cette fois-ci ne passeront pas dans la Part-Dieu je pense, mais elles passeront dans la région et elles auront forcément un impact sur ce qu'on est en train de programmer sur le NFL. Voilà merci.

Mme Barbara SERRANO membre de la Commission particulière du débat public :

Donc c'est une question qui vous interroge sur centralité de la Part-Dieu quelque part et l'idée d'une quatrième gare, qu'est-ce que vous répondez ?

M. Yves SIMOND, adjoint au Chef de mission débat public, Responsable des études à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

1050 Donc moi je vais peut-être aborder la dernière question qui a été soulevée : le NFL Long Terme tient compte de la possibilité d'accueillir d'éventuels trains supplémentaires liés aux grands projets qui sont prévus à long terme. Donc on a prévu toute la capacité nécessaire à l'accueil des

trains, des éventuels trains supplémentaires en provenance de l'Italie ou des trains supplémentaires prévus dans le cadre du POCL.

M. Cyril REBOULET Directeur adjoint du Pôle prospective et émergence à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

1060 Sur la centralité de la Part-Dieu effectivement pourquoi pas une autre gare, il faudrait le foncier pour. Ce que je comprends aussi là-dedans c'est qu'il y a déjà quelques gares qui existent aussi, qui sont connectées aux transports collectifs urbains au sein de Lyon qui jouent un certain rôle. Il y a des gares telles que Lyon Vaise, telles que Oullins, Vénissieux. Il y a déjà quelques gares, Jean Macé effectivement, gros succès de la gare de Jean Macé donc pourquoi pas, moi je comprends ça au sens la centralité de la Part-Dieu certes mais avec les enjeux, les montants qui sont annoncés ici pourquoi pas d'autres gare tant qu'on a l'intermodalité et l'interconnexion ? C'est des choses qui peuvent faire évoluer le projet complètement.

M. Yves SIMOND, adjoint au Chef de mission débat public, Responsable des études à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

Et en cohérence avec les transports en commun lyonnais.

Mme Barbara SERRANO membre de la Commission particulière du débat public :

Oui ? Vous voulez compléter votre question ?

M. Éric VINCENT :

1070 Non, mais merci d'abord de prendre cette possibilité en compte : les terrains on peut les trouver, on peut avoir des idées, on vous fait confiance mais que deux voies sur la Part-Dieu règlent le problème du contournement et du Nœud ferroviaire lyonnais, même si elles sont en sous-terrain ou en surface c'est toujours que deux voies quoi. Et les perspectives de développement que nous avons et que vous présentez trouvent-elles leurs solutions dans ces seules deux voies ?

M. Yves SIMOND, adjoint au Chef de mission débat public, Responsable des études à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

1080 Alors deux voies ne règlent pas toutes les perspectives de développement envisagées. Le projet NFL Long Terme s'inscrit dans un cadre d'infrastructure où effectivement on a tous les projets qui sont réalisés y compris le contournement donc quand on veut doubler la capacité à faire circuler des trains de fret à l'intérieur du nœud lyonnais il faut à terme avoir le contournement ferroviaire. Il faudrait peut-être qu'on mette la diapo 84 : donc on a bien dans le paysage, dans le schéma global à long terme plusieurs projets. Donc on a le contournement de Lyon qui permet d'accueillir une croissance significative des trains de fret qu'ils soient train de fret en nord-sud ou à destination de l'Italie via les accès alpins au Lyon-Turin. Il y a un projet en cœur de nœud qui permet d'accueillir les trains supplémentaires en lien avec le développement des services voyageurs, après c'est une vision de long terme, il appartient au débat et puis il appartient à tout le monde de voir quelles sont les priorités, quels sont les éléments les plus urgents à développer dans la perspective de réaliser les premiers aménagements les plus pertinents.

M. Cyril REBOULET Directeur adjoint du Pôle prospective et émergence à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

- 1090 Juste un complément, vous disiez, deux voies est-ce que cela va suffire. J'en ai parlé un peu tout à l'heure : SNCF Réseau travaille sur un réseau haute performance en améliorant déjà l'existant et en essayant de fluidifier on va dire les circulations. On parlait tout à l'heure d'espacement de cantons, Monsieur disait 1.300 m. Il y a des technologies qui émergent avec des standards européens qui permettent d'arriver à faire passer plus de trains avec des cadences importantes. Donc ça aussi ce sont des sujets sur lesquels on travaille. Il y avait aussi un éclairage sur les gares, effectivement. Il y a une proposition qui n'était pas mal sur la 29. C'est vrai qu'on aurait pu projeter ça : les fréquentations des gares, juste pour vous donner quelques éléments d'évolution en 10 ans sur la fréquentation des gares de Part-Dieu, Perrache, Saint-Exupéry et des autres gares. Bon il n'y en a pas 10 mais pour répondre à votre question Monsieur effectivement. Il y a
- 1100 beaucoup de gares, toutes ne reçoivent pas le TGV certes, mais on a vu que le TGV dans les préoccupations, ce n'était pas forcément la chose qui venait en premier et que le projet Long Terme devra aussi intégrer les besoins quotidiens, transports de proximité. Donc on voit des croissances, on a parfois des + 50% des doubléments effectivement. L'attractivité des gares, on peut le constater avec Jean Macé qui n'est pas ouverte depuis très très longtemps, mais remporte un franc succès et c'est notamment parce qu'elle est connectée aux transports collectifs urbains du SYTRAL.

Mme Barbara SERRANO membre de la Commission particulière du débat public :

- Très bien merci. Alors là l'heure avance, on va être obligé de conclure bientôt. Il y a Monsieur qui demandait la parole. Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui ont des questions à poser encore ?
- 1110 Encore Madame ? D'accord, et puis après on arrêtera. Merci, je vous en prie.

M. Michaël KHAMISSI :

- Bonsoir, Michaël KHAMISSI, je suis utilisateur quotidien de la ligne TER Lyon-Mâcon. Je représente un groupe d'utilisateurs qui s'est fédéré sur le réseau social Twitter pour évoquer ses conditions de transports au quotidien. Donc là on est en train de parler de perspectives à assez long terme et on a déjà réfléchi entre usagers pour savoir quel est le diagnostic de notre ligne et éventuellement quelques suggestions, quelques premières pistes qui pourraient déjà permettre d'améliorer rapidement nos conditions de transport. Parce que c'est marrant, je n'ai pas entendu parler encore, pourtant il y a vraisemblablement beaucoup de monde qui fait ce trajet au quotidien en partant de Mâcon, de Villefranche, de Saint-Germain jusqu'à la Part-Dieu, Vaise et
- 1120 Perrache pour l'autre ligne. C'est un tronçon qui est constamment saturé, les trains sont surchargés en réalité et il y a un certain nombre de propositions, de points qu'on peut constater notamment tous ces trains-là qui desservent Dijon, Mâcon, Villefranche, Part-Dieu sont des trains Corail et les trains Corail pour une partie viennent de matériels venant de Bourgogne, une autre partie venant de la région Auvergne - Rhône-Alpes.
- Les trains venant de la région de Bourgogne ont 9 voitures Corail. Les trains venant de la région Auvergne - Rhône-Alpes n'en ont que 7 au maximum subissant des aléas de fonctionnement, des avaries venant sur certaines voitures de ce type de matériel ancien. Donc la première chose qui ressort de tout ce diagnostic qu'on a fait c'est vraiment la capacité plus que la ponctualité plus que la fréquence, la capacité des trains. Tout le reste, la ponctualité, les retards, ce sont juste des

1130 anomalies qui sont d'abord dues au fait que les gens vont prendre plus de trains, rentrer dans le train, mettre plus de temps à monter dans le train, voilà c'est ce genre de choses-là. Pour préciser, parce que je ne sais pas si j'aurai le temps d'exprimer tout, il y a actuellement une consultation sur le site de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Je participe pour le bassin nord-lyonnais, donc ce diagnostic-là, nous l'avons proposé sur ce site-là. Nous avons fait ce diagnostic donc vous aurez l'occasion de le lire et comme il est public tout le monde aura l'occasion de le lire et de voir s'il s'y retrouve dedans.

Un autre point, à part la capacité, ça a été évoqué tout à l'heure, c'est les amplitudes horaires, les trains du matin, les trains du soir. Pour venir de Lyon, si c'est le weekend, le dernier train qui retourne à Mâcon part à 21h15 de la Part-Dieu, c'est-à-dire que ça limite énormément les correspondances TGV pour les retours de weekend. Finalement en augmentation du nombre de trains, on s'est rendu compte que dans l'état actuel des choses, il n'y a pas besoin de beaucoup de trains en plus. Il y en aurait besoin de deux, il y aurait besoin d'un train à 18h45 partant de la Part-Dieu direction Mâcon et d'un train le matin à 6h25 qui arriverait autour de 7h15. Donc on parle de trains au quart d'heure et tout mais finalement je ne sais pas si ça va correspondre aux besoins des utilisateurs ou si simplement on ne pourrait pas essayer d'améliorer leurs conditions en améliorant la capacité des trains actuels, passant tous les trains en 9 voitures y compris ceux de la région Auvergne - Rhône-Alpes et puis derrière s'adapter et augmenter progressivement avec les travaux du NFL. Ce sont différents points à aborder, voir ce qu'il y a actuellement à étudier soit par SNCF Mobilité, la Région ou par SNCF Réseau.

1150 **Mme Barbara SERRANO membre de la Commission particulière du débat public :**

Oui tout à fait. Je pense que je vais vous passer la parole et puis après je passerai la parole à SNCF Mobilité.

M. Cyril REBOULET Directeur adjoint du Pôle prospective et émergence à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

1160 Ce que je peux dire c'est que SNCF Réseau a en charge l'accueil des trains selon leur composition donc c'est-à-dire les longueurs de quai, les gabarits etc. Donc en général quand il y a des arrivées de matériel ou des allongements de composition, soit les gares permettent de le faire soit si elles ne le permettent pas ça nécessite des investissements. Donc c'est en fonction d'une prévision. Le temps ferroviaire est assez long : aujourd'hui pour faire des travaux de quai si on ne le planifie pas 3 ou 4 ans avant, c'est très compliqué avec des logiques d'axes, quand on fait des travaux de quais on ralentit des trains et si on cumule tous les retards, on n'arrive plus à articuler les trains à Part-Dieu. Donc il y a un temps pour planifier tout cela mais SNCF Réseau à chaque fois qu'elle en a l'occasion, se mobilise pour faire les études, les estimations de coût pour que l'infrastructure corresponde. Il y a les quais mais il y a aussi la traction électrique, il y a certains endroits sur Lyon - Ambérieu notamment où la puissance électrique n'est pas suffisante ; donc plus les trains s'allongent et s'alourdissent. Pareil, on pense souvent aux quais mais on ne pense pas à la puissance électrique, donc c'est aussi des choses sur lesquelles il faut s'y prendre à l'avance. Voilà pour la partie infrastructure.

Mme Barbara SERRANO :

1170 Très bien merci beaucoup. Donc oui pour la partie Mobilité qu'est-ce que vous pourriez répondre à ces questions donc sur la capacité des trains, la question de l'amplitude horaires.

Représentant SNCF Mobilité :

Tous ces sujets sont bien connus, on en discute avec vous régulièrement. Sur la capacité d'emport, il y a des réflexions en cours pour améliorer la situation notamment en utilisant différemment nos différentes séries de matériel et en l'occurrence vous citez le problème des trains Corail qui viennent de Dijon-Mâcon vers Lyon-Part-Dieu. Donc il y a des réflexions pour voir si on ne pourrait pas utiliser d'autres types de matériel.

1180 Sur l'amplitude, on en a parlé un petit peu tout à l'heure, je pense que c'est plus un sujet de marché, parce qu'un train ça coûte quand même cher, est-ce que ça vaut le coup de le mettre très tard en fonction de son remplissage, qu'un sujet de fréquence. Le projet NFL Long Terme va effectivement plutôt permettre d'augmenter la fréquence, dans certains cas ce sera une réponse ; on en a parlé tout à l'heure. Mais le sujet de l'amplitude c'est plutôt un sujet de marché. Et je voulais juste faire une précision : je sors un peu de mon rôle mais un complément de réponse à une question qui a été posée tout à l'heure disant est-ce que 2 voies d'accès à Part-Dieu ça suffit.

1190 Pour la bonne compréhension de tout le monde, je pense que Monsieur le sait, mais il faut se rendre compte que ce sont deux voies qui s'ajoutent aux quatre qui permettent l'accès par le nord donc ça fait plus de 50%. Pour le cas où certains dans l'assistance penseraient aux onze et bientôt douze voies qui sont en gare, ce n'est pas de ça qu'on parle. Ce n'est pas deux de plus que les douze, c'est bien deux de plus que les quatre qui permettent l'accès. Donc c'est quand même plus 50%, ce qui est considérable et quand on parle de la partie sud du projet c'est plus 100% parce qu'on passe de deux à quatre.

Mme Barbara SERRANO :

Oui oui tout à fait. Je crois que Madame voulait prendre la parole.

Mme Evelyne GOUFFÉ :

1200 Oui bonsoir, habitante du Beaujolais. Je m'interroge sur l'engagement de la SNCF par rapport au plan climat, les accords de Paris qui ont été signés. Donc moi je vous parle plus par rapport au fait d'être une citoyenne qui respire un air de plus en plus irrespirable et il me semble que la SNCF, le train, est un outil très important pour lutter contre ça. J'aimerais aussi qu'on continue de parler de la SNCF comme un service public et c'est vrai que je suis un peu choquée quand j'entends les histoires de marché, d'économie, de clients. C'est-à-dire que nous ne sommes plus des usagers, ce qui fait que la communication entre nous et vous, les usagers et vous, les fournisseurs de service, peut devenir un peu plus compliquée.

Je trouve que ce soir, on a peu parlé du climat, on a peu parlé de cette qualité d'air et c'est vrai que ça me choque aussi quand sur la ligne de Trévoux on nous dit tram-train pas possible donc bus. Pour moi c'est incohérent avec ce qui nous attend. En plus, vous dites qu'effectivement la population va augmenter et ce n'est plus possible, on ne peut plus fonctionner, il faut vraiment que tout le monde se mette à l'esprit que la voiture se n'est plus la modernité.

1210 Et peut-être possibilité vous dites dans la Métropole de refaire des gares ; très bien, mais s'il vous plaît, gardez celles qui existent dans le monde rural. Elles sont là, vous en fermez de plus en plus.

A quoi ça rime ? Ce qui veut dire que les gens qui habitent en campagne sont obligés de faire plus de kilomètres, d'utiliser plus la voiture pour aller à une gare qui s'est éloignée de chez eux.

Mme Barbara SERRANO :

Merci beaucoup. Est-ce que vous avez une réaction ?

M. Yves SIMOND, adjoint au Chef de mission débat public, Responsable des études à la Direction territoriale de SNCF Réseau :

Pas vraiment, on partage ce constat, on souhaite que le mode ferré se développe donc on vous remercie de cette contribution.

Mme Barbara SERRANO :

1220 Très bien, donc je crois qu'on a déjà dépassé le temps, on vous remercie beaucoup. Les thèmes étaient très riches, très variés. On a parlé de report modal, de vélo, de climat, d'accessibilité des personnes à mobilité réduite, de saturation, de fiabilité et j'en passe. Donc on va vous proposer de faire une petite synthèse pour la vérifier avec vous parce que plutôt qu'aller faire notre synthèse dans notre coin, écrire notre rapport, on préfère faire la synthèse ici devant vous afin que vous puissiez réagir. Je donne cette tâche difficile à ma collègue Madame Dorothee BRIAUMONT.

Mme Dorothee BRIAUMONT :

1230 Merci, mais enfin tu as déjà relevé des mots clés. J'avais l'impression que ce soir on avait constaté finalement plusieurs déficits : un déficit de mobilité d'où l'idée d'augmenter la fréquentation sur les petites lignes. Le nombre de gares : on parlait d'une quatrième gare à Lyon mais pas seulement ; on vient de parler du maintien des gares en zone rurale.

Déficit de mobilité parce qu'il y a eu un projet de tram-train et qui a disparu. Et puis un déficit d'intermodalité puisqu'on a eu un témoignage nous expliquant qu'il y avait des problèmes de correspondances et puis des problèmes de mobilité au quotidien.

1240 Un déficit aussi d'accessibilité, d'accessibilité à la fois pour les personnes à mobilité réduite mais on l'a bien vu, d'accessibilité qui rejoint l'intermodalité puisqu'on n'a pas suffisamment de places au parking. Donc on avait l'impression que finalement, je vais le dire d'une façon négative et puis d'une façon positive, le constat c'était plutôt que rien n'était fait pour qu'il existe un report vers le ferroviaire et donc finalement vos suggestions c'est effectivement de faire tout pour qu'il y ait un report vers le ferroviaire. Et puis notre Président va lui aussi donner sa vision.

M. Jean-Claude RUYSSCHAERT :

Ça va être une vision très rapide là-dessus avant qu'on ne vous présente la suite des opérations. J'ai noté à propos de M. PACCOUD qui disait les collectivités doivent pouvoir s'organiser. J'y vois là tout l'intérêt de ce débat, c'est-à-dire qu'on se projette sur le long terme et on nous a dit souvent au démarrage de ce débat à quoi ça sert de faire un débat pour des projets qui vont se faire dans 20 ans.

L'organisation et l'aménagement, ça se projette sur 20 ans et donc les premières décisions doivent être prises à l'issue de ce débat et ça permet effectivement à tout le monde de s'organiser. Mais pour pouvoir s'organiser il y a besoin effectivement d'une complémentarité

- 1250 d'actions entre les différents partenaires et c'est aussi un élément que je retiens de cette discussion, et vous l'évoquez. Je ferai juste un tout petit, non pas une synthèse, mais un élément de synthèse, mais pour répondre en complément sur les gares et Saint-Exupéry : nous avons souhaité, enfin la ministre a souhaité que dans le cadre de ce débat, SNCF Réseau est face à un certain nombre d'études complémentaires sur l'utilisation de Saint-Exupéry et sur la facilité d'accès à Saint-Exupéry. Nous avons demandé à ce que ces études qui sont en cours puissent être un peu accélérées et être présentées à la fin du mois et mises dans le débat. SNCF a répondu favorablement à ça puisqu'ils pourront nous présenter lors de la réunion du 25 avril, si je ne me trompe pas, à Pusignan, donc. Ces études complémentaires faisant un certain nombre de propositions ou d'hypothèses de dessertes de Saint-Exupéry d'une autre manière que ce que l'on connaît aujourd'hui pourront être présentées, donc je voulais simplement le signaler et vous redonner la parole sur la suite.
- 1260

Mme Dorothée BRIAUMONT :

- Oui alors le débat se poursuit vous l'aurez compris. Donc là, vous avez effectivement le calendrier des réunions donc on en a eu une qui était sous forme d'atelier sur le fret, il y a eu une réunion publique à Givors, la prochaine c'est mardi prochain à l'Arbresle et puis Pusignan. Jean-Claude RUYSSCHAERT vient de vous l'annoncer, donc vous avez plusieurs formats de réunion, vous l'avez bien noté, des réunions publiques, des ateliers-débat, donc là il faut vous inscrire. Tout ça bien évidemment est prévu sur le site internet. Donc j'invite sur le fait que nous avons eu un focus aujourd'hui mais vous avez bien évidemment la possibilité de vous exprimer via internet et sous des modalités qui sont tout à fait différentes : vous pouvez poser des questions, vous pouvez aussi argumenter via un cahier d'acteur donc c'est un format court mais qui vous permet de détailler votre argumentation. Nous prévoyons aussi des questionnaires sur vos déplacements. Effectivement nous avons des stagiaires de Lyon 2 et des 3^{ème} avec l'association Robins des Villes qui pourront creuser la question ferroviaire.
- 1270

Mme Barbara SERRANO :

Nous avons deux stagiaires de Lyon 2 en Sciences politiques qui ont préparé un questionnaire et qui vous l'ont distribué à l'entrée et donc ce serait très aimable de votre part d'y répondre et de donner vos réponses dans une urne qui est sur la table juste en sortant.

M. Jean-Claude RUYSSCHAERT :

- 1280 Je vous remercie de votre participation, je vous invite à aller sur le site, à poser toutes les questions, à compléter vos questionnaires, j'insiste un tout petit peu sur les commentaires que vous avez fait. Si vous les refaites sur le site internet, présentez votre argumentaire. Ce que nous allons retenir nous dans notre compte-rendu, ce sont bien les arguments que vous avez développés en appui de vos positions. Merci encore et merci de nous avoir accueillis dans cette salle, bonne soirée à tous et à bientôt je l'espère soit sur une autre réunion soit sur notre site.