

Débat public

NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

Du 11 avril au 11 juillet 2019

Compte-rendu intégral Atelier-débat Lundi 13 mai 2019 à Lyon

SALLE / ADRESSE :	Maison de l'Environnement Métropole de Lyon
PARTICIPANTS :	53 personnes
DÉBUT > FIN :	17h04 à 20h28
QUESTIONS-RÉPONSES :	26 questions

En tribune

CNDP

M.	Jean-Claude	RUYSSCHAERT	Président de la Commission particulière du débat public
Mme	Adeline	HEITZ	Membre de la Commission particulière du débat public
Mme	Agnès	POPELIN	Membre de la Commission particulière du débat public
M.	Francis	BEAUCIRE	Membre de la Commission particulière du débat public

Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

M.	Denis	CUVILLIER	Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale
M.	Lionel	COLLOMBIER	SNCF Réseau
M.	Yves	SIMOND	SNCF Réseau, adjoint chef de projet
M.	Ferry	Jérôme	SETEC / Prestataire SNCF Réseau

Intervenants :

M.	Bonnafous	Alain	Professeur émérite à l'Université Louis Lumière-Lyon2, ancien directeur du LAET
M.	Bossuet	Philippe	Sytral
M.	Breuil	Alexandre	Métropole de Lyon
Mme	Dubromel	Anne	Responsable du service Grands projets - Région Auvergne-Rhône-Alpes
M.	Grouthier	Jean-Philippe	Directeur régional INSEE
M.	Hervier	Sébastien	TER Rhône Alpes
Mme	Le Priol	Tiphaine	DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
M.	Pelé	Nicolas	Chargé d'études en exploitation et sécurité des déplacements CEREMA

COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

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

Nous prendrons le train en marche, c'est le cas de le dire dès lors que le réseau n'est pas saturé et qu'on peut encore prendre le train en marche. Je vous propose de faire un rapide tour de table mais très rapide de façon à ce que chacun mette un nom sur un visage. Donc je commence par moi contrairement à tous les usages, donc Jean-Claude RUYSSCHAERT je préside cette commission particulière du débat public et puis je vous propose de démarrer par la droite et on fera le tour.

Philippe BOSSUET, je suis le directeur de la prospective des études amont et du plan de déplacement urbain au SYTRAL.

10 **René MARCAND**, habitant du 7^{ème} arrondissement.

Robert RIVOIRE, Collectif Fracture.

Yves DÉAL, habitant du 5^{ème}.

Olivia DESROCHES, riveraine dans le 6^{ème}.

Tatig TENDJOUKIAN, riverain dans le 6^{ème} aussi.

15 **Frédéric DUCHENE**, de la SPL de Lyon Part-Dieu.

Claire AUFAUVRE-TRUIGI, SNCF Voyages.

Jean-Paul LHUILLIER, France Nature Environnement, Auvergne Rhône-Alpes.

Joël DUBOS, DARLY, Fédération Nationale des associations d'usagers des Transports pour la Région Auvergne Rhône-Alpes.

20 **Louis BACHELIER**, en stage auprès du comité pour la transalpine Lyon-Turin.

Nicolas PELÉ, je suis au CEREMA Centre-Est.

Adeline HEITZ, je suis ici en tant que représentante de la CPDP.

Sébastien HERVIER, je suis de SNCF Mobilité TER Auvergne Rhône-Alpes au service Marketing.

25 **Anne DUBROMEL**, je suis à la direction des transports de la région Auvergne Rhône-Alpes en charge du service des grands projets.

Didier LORRENS, directeur général adjoint de la ville de Vénissieux.

Carine COUTURIER, A3CFAL et maire adjointe sur la commune de Dagneux.

Alain BONNAFOUS, Laboratoire des communes et transports, Université.

Didier MARSAC, Bonjour Didier MARSAC, agence d'urbanisme de Saint-Etienne.

30 **Francis BEAUCIRE**, Bonjour Francis BEAUCIRE, membre de la CPDP.

Jean-Philippe GROUTHIER, Bonjour, Jean-Philippe GROUTHIER, directeur régional de l'INSEE.

Denis CUVILLIER, SNCF Réseau, directeur du projet long terme.

Jérôme FERRY, bureau d'étude SETEC en charge des prévisions de trafic pour le projet NFL long terme pour SNCF Réseau.

35 **Yves SIMOND**, SNCF Réseau adjoint au directeur de projet.

Lionnel COLLOMBIER, SNCF Réseau, responsable des études socio-économiques pour ce projet.

- Véronique FAURE**, Alors je vais parler pour l'absent qui va arriver, élu du Francheville, Alain GUILLON qui a déjà participé à l'Arbresle au Nœud Ferroviaire Long terme. Moi je suis Véronique FORT Lyon Divers droite et une association prendre deux temps d'avance.
- 40 **Jean-Jacques HOECHSTETTER**, je suis un habitant du 8^{ème} arrondissement.
Frédéric HENRIOT, de SNCF Réseau côté siège, sur les études de trafic et socio-économique.
Chen XU, bureau d'étude SETEC, étude de trafic et socio-économique.
Rémi GAUTHIER, président association A3CFAL.
Alexa PUGH, stagiaire pour la commission particulière du débat public.
- 45 **Jean-François BAU**, je viens à titre personnel mais j'ai passé plus de 30 ans à travailler sur les questions d'aménagement du territoire donc ça me chatouille le sujet.
Sonny TREBUCCO, SNCF Mobilité, direction TER Auvergne Rhône-Alpes.
Blandine PERICHON, cabinet NICAYA on a une mission d'assistance auprès de la SNCF pour la préparation amont du débat public sur les documents, la concertation.
- 50 **Gilles CHEVASSON**, DREAL Auvergne Rhône-Alpes.
Tiphaine LE PRIOL, DREAL Auvergne Rhône-Alpes.
Agnès POPELIN, membre de la CPDP.
Alexandre BREUIL, métropole de Lyon, service déplacement.
Séverine BOURGEOIS, CEREMA, je suis directrice de la direction territoriale du CEREMA, pour les régions Auvergne Rhône-Alpes et Bourgogne Franche-Comté.
- 55 **Romain DEPAQUIT**, Bonsoir, Romain DEPAQUIT, étudiant à Lyon.
Benjamin PUCCIO, agence d'urbanisme de Lyon.
Nicolas PECH, Nicolas PECH du SYTRAL.
Sébastien ROLLAND, Sébastien ROLLAND, agence d'urbanisme de Lyon.
- 60 **Marie DIAZ** : Marie DIAZ, étudiante en géographie.
- Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public :**
- Voilà tout le monde s'est présenté, donc pas de problème. Je vous propose de démarrer tout de suite dans le vif du sujet : notre atelier débat va se dérouler en deux, trois temps. Dans une première phase, SNCF Réseau et d'autres intervenants vont présenter un peu la situation
- 65 actuelle, c'est-à-dire l'offre, la fréquentation par ligne etc. C'est la photographie de l'existant essentiellement avec ensuite, un deuxième volet qui portera sur les perspectives, le troisième volet portant sur les modèles de trafic à proprement dit et puis si nous avons le temps, nous aborderons les problèmes socio-économiques mais vu le nombre de questions qui risquent de se poser, on risque d'être un petit peu court sur ce point. Mais ne soyez pas frustrés, on fera
- 70 un atelier sur ce point spécifiquement si nécessaire, on évoquera ça en fin de séance si on n'a pas eu le temps de faire la totalité.
- Alors, le principe de cet atelier débat c'est que la parole est libre bien entendu, on est dans une configuration qui n'a pas de « grand formalisme » donc chacun peut intervenir, la seule chose, ces éléments sont enregistrés parce qu'on fait un verbatim à chaque fin de ces réunions. Vous
- 75 voudrez bien vous présenter de façon à ce qu'on ait bien votre nom avec votre intervention lorsque vous interviendrez.

Je rappelle les règles de courtoisie et de bienveillance de tout débat public de cet ordre, on est là pour développer des argumentaires ou des éléments et pas aborder des invectives, ça va de soit ou des prises de position. On est donc dans une logique de travail en commun pour essayer d'y voir clair en toute transparence.

Nous avons nous-mêmes un certain nombre d'interrogations sur les chiffres qui figurent dans les différents documents sur ce point, c'est en ce sens que nous avons souhaité pouvoir expliciter ces chiffres avec vous et que les questions que vous vous posez sur un certain nombre de points puissent être abordées par l'ensemble.

Nous avons souhaité également nous faire accompagner, alors je ne vais pas reprendre le mot expert, mais du Directeur de l'INSEE sur les projections démographiques, puisque c'est un élément important du débat, et M. BONNAFOUS et M. PELÉ qui pourront intervenir à la fois sur les prospectives et les études de trafic en nous expliquant quel type de boîte noire on utilise pour passer de données à des trafics sur ce point, et quelles sont ces boîtes noires dont celle de la SNCF en particulier. Donc voilà je vous propose de rentrer tout de suite dans le vif du sujet en laissant la parole à M. COLLOMBIER.

Lionel COLLOMBIER, SNCF Réseau :

Alors on va commencer par la description de la situation actuelle, du point de vue ferroviaire. Je pense qu'on s'arrêtera à la fin de ce chapitre pour une première séance de questions réponses.

Et on va commencer par le trafic ferroviaire de voyageurs. Donc, un petit rappel avant de rentrer dans le détail, on a deux grands modes d'exploitation des trains : on a ce qu'on appelle l'exploitation conventionnée avec une autorité organisatrice qui définit les dessertes et les tarifs et subventionne le service et on a une deuxième catégorie, l'exploitation non conventionnée donc ce sont toutes les dessertes mises en place à l'initiative d'un transporteur et aux risques et périls de celui-ci.

Donc c'est une distinction importante qui va permettre de comprendre par la suite les trois catégories de trains de voyageurs qui circulent actuellement sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais NFL.

Nous avons, première catégorie, les TGV. Donc eux ne sont pas conventionnés avec une autorité organisatrice. Il y a plusieurs marques commerciales plus ou moins connues, *Inoui*, marque récente, *Ouigo*, pour les TGV low-cost, *Lyria*, donc c'est le service à destination de la Suisse etc.

Ensuite, deuxième catégorie, les trains dits *Intercités*. Donc ça aussi c'est une marque commerciale. Ces trains *Intercités* nous avons deux types de trains : les Trains d'Équilibre du Territoire (TET en abréviations) qui sont conventionnés avec l'État et puis un autre type de train moins connu, ce sont les *Intercités* 100% éco. Ce sont des trains non conventionnés qui circulent sur certaines lignes classiques en France. On verra précisément sur le NFL où cela se situe. Et enfin dernière catégorie, les TER, conventionnés avec la Région.

Alors commençons par décrire un petit peu l'offre TGV. Donc vous avez ici sur cette carte la desserte TGV de Lyon Part-Dieu en 2018. Vous voyez qu'il y a près de 70 villes desservies quotidiennement depuis cette gare, donc un peu partout en France ainsi que dans les pays limitrophes. La même carte pour Lyon Saint-Exupéry, donc là c'est une gare un petit peu différente à l'extérieur de Lyon, desservie essentiellement par des trains *Ouigo* ; il y a quand même 27 dessertes quotidiennes essentiellement vers le Nord et le Sud de la France. Alors, autres chiffres qui ne figurent pas sur la diapo, nous avons environ 200 TGV par jour qui

arrivent au Nord de Lyon, deux sens confondus et à peu près une centaine contournent Lyon par le contournement à grande vitesse, passent par Saint-Exupéry et sur ces 100 trains à peu près une trentaine desservent Saint-Exupéry aujourd'hui.

125 En terme de fréquentation, cette carte représente le nombre de voyages quotidiens en TGV en moyenne, évidemment en 2017, en excluant le transit à grande vitesse contournant Lyon ; donc vous avez ici, tous les voyageurs qui montent ou descendent d'une gare lyonnaise ainsi que ceux qui transitent par le cœur du nœud ferroviaire lyonnais. On a volontairement exclu le grand transit, du type Paris-Marseille par exemple, qui ne s'arrête pas dans la région et qui visuellement complique la lecture des cartes.

130 On voit quand même la prédominance des trafics vers le nord. Il y a évidemment Paris-Lyon Centre qui représente une grande partie. Et au fond, côté Saint-Exupéry, vous avez uniquement les voyageurs qui montent et descendent à Saint-Exupéry sur cette carte.

Concernant les *Intercités*, vous voyez que c'est assez anecdotique en fait ; aujourd'hui nous n'avons plus que 2 dessertes *Intercités* sur l'agglomération lyonnaise : une en TET, Train d'Équilibre du Territoire, (en fait c'est une desserte Lyon-Tours à raison de deux allés-retours par jour qui est prolongée jusqu'à Nantes le week-end), et puis un *Intercité* 100% éco donc non conventionné (en fait c'est un aller-retour le week-end sur la ligne classique Paris-Lyon qui est pas très connu mais c'est en fait un retour aux trains Corail de l'époque avant le TGV qui dessert quelques gares entre Paris et Lyon avec des prix attractifs). Pour mémoire on a un Train d'Équilibre du Territoire Paris-Briançon de nuit qui traverse aussi le NFL mais qui ne s'arrête pas.

140 Et enfin concernant les TER, cette carte vous montre le nombre de circulations quotidiennes TER actuelles, enfin ce sont les valeurs 2016. Donc on n'a pas encore le zoom sur Lyon mais on voit l'importance du trafic TER à l'entrée de Grenoble c'est l'une des sections les plus chargées de la région. Quand on regarde le zoom sur Lyon donc là, on a sur les différentes branches un trafic assez comparable en volume, avec près d'une centaine de trains par jour, deux sens confondus. Alors évidemment là c'est un chiffre global. Donc on a parmi ces TER certains trains qui desservent toutes les gares, donc qui sont omnibus qui sont semi-directs, qui ne desservent que les gares principales. Donc voilà, tout ça s'additionne. On a quand même un niveau de desserte assez conséquent, c'est vrai que la branche Bourg-en-Bresse apparaît comme un peu moins bien desservie.

145 Qu'est ce que ça donne en terme de fréquentation ? Donc là, c'est un peu comme la carte représentant la fréquentation TGV. Vous avez tous les voyages en TER par jour, enfin tous les voyageurs qui montent ou qui descendent dans une gare lyonnaise ou qui traversent le cœur du nœud ; donc on a tous les trafics en direction ou en provenance de Lyon ainsi que le transit, par exemple des voyageurs qui font Saint-Etienne-Ambérieu sont représentés sur cette carte. Ce que cette carte ne montre pas c'est la charge complète du réseau en dehors de Lyon, c'est-à-dire que vous n'avez pas les trafics du type Ambérieu-Meximieux, les petits trajets qui ne vont pas vers Lyon ne seront pas représentés. Donc en fait, c'est vraiment tout le trafic qui se dirige au cœur du nœud ferroviaire lyonnais. Ça, ce sont des chiffres qui proviennent de notre modèle de trafic que l'on va détailler plus tard. Et c'est une reconstitution de la situation actuelle qui peut être considérée comme relativement proche de la réalité.

150 Qu'est ce que ça donne au niveau des gares ? Puisque c'est aussi un aspect important. Cette carte figure dans le dossier du maître d'ouvrage ; elle représente la fréquentation de l'ensemble des gares de la Région en 2017, montées + descentes annuelles, tout type de trains

confondus, donc TGV + TER. On peut noter le fait que la gare de Lyon Part-Dieu est de très très loin la gare la plus fréquentée de la Région avec près de 32 millions de montées/descentes annuelles. Vous voyez que la deuxième c'est Grenoble avec moins de 8 millions de montées/descentes annuelles ; ensuite vous avez Lyon-Perrache, Clermont-Ferrand, Saint-Etienne, Chambéry et ainsi de suite. Il y a également un zoom sur l'agglomération lyonnaise qui montre à nouveau la prédominance de Lyon Part-Dieu. On voit aussi Lyon-Perrache et Lyon Saint-Exupéry dont la fréquentation a doublé au cours des 5 dernières années du fait de la desserte des TGV *Ouigo*.

170 Ensuite, autre angle d'analyse, ce sont les fréquentations et les parts modales par relations. Donc là, vous avez dans ce tableau, pour plusieurs familles de trajets, le nombre de voyages en TER quotidiens actuels, 2017, ainsi que la part modale du TER estimée sur ces liaisons. Donc c'est un tableau que vous n'avez pas dans le dossier du maître d'ouvrage ; dans le dossier du maître d'ouvrage ce sont les trafics tous modes confondus qui ont été présentés, là ce sont les trafics ferroviaires. Donc vous avez dans la première partie du tableau ce qu'on peut qualifier de relations périurbaines. Ce sont les relations entre Lyon et les bassins de vie relativement proches de Lyon, donc Givors, Vienne, Ambérieu etc. Et dans la seconde partie, en violet vous avez les relations de plus longue distance vers les autres métropoles régionales, par exemple Givors à Saint-Etienne : cela signifie tout le trafic entre Lyon et le bassin de vie qui s'étend de Givors à Saint-Etienne donc qui inclut Saint-Chamond, Rive-de-Gier etc. Voilà donc on remarque que les parts modales sont relativement élevées sur les destinations de moyennes et longues distances, c'est assez logique. Et sur la courte distance on atteint parfois 15, 17, 18%, ça dépend vraiment des axes. Il faut croiser ça aussi avec les volumes et on note en particulier l'importance du trafic périurbain entre Lyon et Villefranche, près de 12.000 voyages par jour en TER. Sur les rations plus longues, on a des volumes plus faibles mais des parts modales plus élevées.

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

Juste une petite précision, vous pouvez expliquer ce qu'est la part modale ?

Lionel COLLOMBIER, SNCF Réseau :

195 Alors la part modale, c'est la part de marché, c'est la part des déplacements assurés en train par rapport aux autres modes. Donc là en l'occurrence, sur des relations comme ça vous n'avez pas énormément de modes en concurrence : vous avez le train, la voiture et éventuellement un transport collectif routier. Ça c'est la part du train, le complément souvent, représente la part de la voiture.

200 Pour finir, quelques données sur le remplissage des TER. C'est un aspect important à prendre en compte pour le projet comme le NFL Long Terme. Vous avez là quelques éléments issus des comptages qui nous ont été transmis par la Région sur le remplissage actuel des trains ; alors on peut noter que la situation est une nouvelle fois assez différente pour les TER périurbains et pour les TER de maillage régional.

205 Donc pour les TER périurbains, ce sont les TER qui desservent toutes les gares à proximité de Lyon en résumé. Les TER de maillage régional sont des TER qui s'arrêtent moins souvent, qui desservent moins de gares et qui vont jusqu'aux grandes villes de la Région. Donc pour les TER périurbains, on a un remplissage moyen aux heures de pointe à l'entrée de Lyon et en direction de Lyon de l'ordre de 70% pour la plupart des trains. C'est donc un taux moyen assez élevé. Et il

210 faut noter avec souvent une répartition inégale des voyageurs sur l'ensemble des voitures.
C'est-à-dire que vous pouvez avoir, si vous interrogez les voyageurs, ils peuvent vous dire : j'ai
un ressenti de remplissage 100% parce que beaucoup de voyageurs se concentrent sur les
voitures centrales alors que les voitures situées aux extrémités des rames sont moins remplies.
Donc un taux moyen de 70% sur l'ensemble d'une rame peut en fait masquer des taux
supérieurs ou égaux à 100% sur les voitures centrales. Donc ça, c'est un phénomène qui est
215 important. On a souvent une répartition inégale des voyageurs sur l'ensemble des voitures.
Pour les TER de maillage régional, le taux moyen de remplissage aux heures de pointe est plus
élevé ; supérieur à 80% pour la plupart des trains en général et même supérieur à 100% pour
les trains provenant de Valence, Saint-Etienne, Mâcon et Bourg-en-Bresse. Donc c'est déjà une
bonne partie des branches du NFL. Ce sont des trains qui se remplissent au fur et à mesure de
220 leurs dessertes, donc à l'arrivée sur Lyon ce sont les remplissages à l'entrée sur Lyon on
dépasse les 100% de remplissage moyen. Donc ce sont les taux de remplissage par rapport au
nombre places assises. Ça veut dire que si on dépasse 100% nous avons des voyageurs debout.
Et dernière précision par rapport à ce remplissage, il faut noter que là on parlait de valeur
moyenne sur la période de pointe du matin. Ces moyennes masquent le fait que certains trains
225 à certaines heures sont extrêmement chargés. Donc un train de 8h45 par exemple, à tel endroit
à l'arrivée sur Lyon, on a au maximum jusqu'à 750 voyageurs par train et des remplissages
supérieurs à 200% ponctuellement sur certains trains.
On voulait aussi parler un petit peu du FRET.

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

230 Avant que vous n'abordiez le FRET, on va peut-être laisser poser les questions si elles portaient
sur le trafic voyageur. Si c'est une précision.

Jean-Paul LHUILIER, FNE AuRA :

Oui alors, Jean-Paul LHUILIER, comme je connais bien la ligne Lyon-Grenoble-Chambéry, il y a
deux questions : la première, vous faites la différence entre le périurbain et l'interurbain sauf
235 que dans la section dite périurbaine pour prendre l'exemple de cette ligne-là entre Lyon et
Saint-André-le-Gaz, il y a des arrêts périurbains de trains dits inter-cités, c'est une première
chose, alors, est-ce-que vous faites la distinction ?

La deuxième chose, c'est la destination du matin et d'origine du soir de Lyon. C'est flagrant
dans tous les cas sur cette ligne-là, il y a une distinction de choix des TER selon si on va à Part-
240 Dieu, selon si on va à Perrache, que ce soit en périurbain ou en inter-cité, alors inter-cité au
sens région Rhône-Alpes et Auvergne. Est-ce-que ça peut être éclairci ou est-ce qu'on en reste
là ?

Lionel COLOMBIER SNCF Réseau :

Je parle sous le contrôle de SETEC qui a fait les analyses ; donc ce qu'on appelle TER périurbain
245 ce sont *a priori* les TER omnibus donc vraiment qui desservent toutes les gares. Du moment que
certaines gares ne sont pas desservies, ils rentrent dans la catégorie maillage régional alors
effectivement on peut avoir des TER de maillage régional qui ponctuellement desservent
plusieurs gares proches les unes des autres pour des raisons de grilles de services.

Jean-Paul LHUILIER, FNE AuRA :

250 Je souligne, ça a quand même des conséquences importantes dans les choix des usagers, c'est-à-dire que lorsqu'on travaille autour de la Part-Dieu ou alors lorsqu'on se fixe, comme Part-Dieu qui peut être aussi une forme quand même une plateforme multimodale parfois différente de celle de Perrache, le choix fait qu'on a des rabatements à différents endroits y compris de gare où il y a de l'omnibus. Mais ces gens ne prennent pas les omnibus, ils viennent donc aux gares
255 dites *intercités* pour faire des choix, ce qui fait qu'en fonction de la destination. Alors on ne va pas peut-être pas passer notre temps là-dessus, mais c'est quand même important d'avoir cette distinction qu'il y a deux destinations différentes le matin et qui fait que le choix des usagers est différent.

Sébastien HERVIER TER Rhône Alpes :

260 Peut-être pour compléter - Sébastien HERVIER du TER Rhône-Alpes-, vous avez raison, il y a des destinations qui sont différentes et il y aussi entre ces deux types de trains des temps de parcours qui peuvent être différents. Ce que l'on constate, et notamment sur les trains du maillage régional qui, comme on l'a dit, ont moins d'arrêts et sont parfois plus rapides pour des
265 relations de grand périurbain lyonnais, on s'aperçoit qu'on a des voyageurs qui n'hésitent pas à monter dans les trains dits de maillage parce qu'ils sont plus rapides. Ils gagnent quelques minutes par rapport aux trains qui s'arrêtent dans toutes les gares, ce qui explique qu'on a parfois des taux de remplissage à 100% qui peuvent apparaître. Il y a la notion du temps de parcours qui joue aussi, c'est-à-dire que certains voyageurs font délibérément le choix de voyager debout pour gagner du temps et puis arriver, vous avez aussi raison, dans les
270 arrondissements de Lyon et notamment celui de la Part-Dieu qui leur facilite après pour se diffuser dans Lyon.

Intervention de Jean-Paul LHUILIER hors micro

Sébastien HERVIER TER Rhône Alpes :

275 ...Qu'on est en train de renforcer, mais quand on regarde la diffusion dans Lyon qui n'est pas plus importante, ce qui change à la Part-Dieu par rapport à d'autres gares c'est qu'effectivement il y a un poids plus prépondérant après de la marche à pied pour se diffuser dans Lyon et je pense que ça joue dans le porte-à-porte au global quand on prend le déplacement.

Intervention de Jean-Paul LHUILIER hors micro

280 **Philippe BOSSUET, SYTRAL :**

Alors effectivement, on voulait faire une rapide présentation tout à l'heure, mais je crois que c'est plus de 60% des gens qui se diffusent à pied une fois qu'ils sont arrivés à Part-Dieu pour une durée maximale de 15 minutes environ et ces 15 minutes valent soit si les gens le font à pied soit éventuellement s'ils font une correspondance, une ou deux stations de TC urbain ou
285 en vélo/v.

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

Si c'est une question ou une précision vous avez un micro tout près de vous.

Alain GUILLON, association Prendre 2 temps d'avance Lyon :

290 Bonjour Alain GUILLON, association Prendre 2 temps d'avance Lyon qui se positionne pour 2020. Ce que nous constatons c'est un manque d'anticipation des élus dans la période précédente.

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

Je vais vous arrêter tout de suite, pour l'instant on travaille sur les chiffres.

Alain GUILLON, association Prendre 2 temps d'avance Lyon :

295 Oui c'est sûr, mais on est surpris quand même que les trains arrivent tous à Part-Dieu ou à Perrache alors qu'il y a une multitude de gares périphériques qui pourraient être desservies par le SYTRAL et que le SYTRAL ne travaille pas en coordination avec la SNCF c'est un peu choquant. Voilà c'est tout ce que je voulais dire.

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

300 On y répondra tout à l'heure. Si vous voulez bien on passe au FRET, il n'y a pas d'autres questions ou une précision ?

Yves SIMOND, SNCF Réseau :

305 Alors pour le FRET, je vais être assez rapide parce qu'on a eu un atelier sur cette thématique-là, mais pour avoir un panorama relativement complet il fallait l'évoquer quand même. C'était pour rappeler qu'une centaine de trains traversent les gares lyonnaises quotidiennement en se répartissant au nord et au sud par le biais de deux lignes, la ligne Paris-Lyon Méditerranée depuis Dijon qui emprunte un itinéraire jusqu'à Mâcon, Lyon-Perrache et puis qui traverse Lyon. Puis la ligne dite de la Bresse, une trentaine de circulations qui, quand elles font du nord-sud traversent la gare de la Part-Dieu. Et donc l'ensemble de ces circulations fait qu'on a une
310 répartition relativement hétérogène des circulations au cœur du nœud avec la majorité des circulations quand même. 51% de ces circulations sont des TER et ensuite à peu près à répartition égale les trains à grande vitesse qui étaient présentés tout à l'heure, 18% des circulations techniques, donc des trains à vide qui sont nécessaires à la mise en œuvre des services, et puis le trafic fret qui représente environ 15% de ces circulations.

315 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public :**

En parlant de ce point, j'avais une question vicieuse, pardonnez-moi mais il en faut de temps en temps, dans la répartition que vous venez de donner vous évoquez les circulations techniques. Expliquez-nous un peu plus dans le détail les chiffres ; en particulier, on nous a remonté que le trafic voyageur est stable depuis des années et que ce pourcentage de circulation technique
320 augmente. Donc on s'interroge sur les raisons de cet élément, d'abord si c'est avéré et pour quelles raisons.

Yves SIMOND, SNCF Réseau :

325 Alors, déjà il faut peut-être expliquer ce que sont les circulations techniques et pourquoi. Je pense qu'on avait une boîte à outils. Alors qu'est ce que des circulations techniques et pourquoi on a des circulations techniques. Je disais tout à l'heure qu'elles sont liées à la mise en place des trains. Donc quand on a un train qui est à l'origine ou à destination d'une des gares lyonnaises, on a besoin d'un train à vide pour mettre en place ce train qui provient de zone de garage. Et donc de ce point de vue-là, Lyon Part-Dieu et Lyon Perrache sont des gares qui sont

330 exploitées majoritairement, en grande partie en origine terminus et c'est ce qui explique que
l'on a des circulations techniques. Une des autres raisons de l'apparition de ces mouvements
techniques, c'est aussi lié à la maintenance de toutes ces circulations et le fait est que dans le
nœud lyonnais on a une assez forte dispersion de ces sites en fonction du matériel par exemple
335 en ce qui concerne la maintenance qui doit être entretenue et ce qui explique qu'on a un
certain nombre de circulations qui sont inhérentes et à la mise en place des services et à
l'entretien du matériel. Alors ensuite vous posez la question de l'augmentation des circulations
techniques. Moi je dirais qu'elles sont mieux comptées déjà, donc on n'a pas forcément plus de
circulations. En revanche on les compte mieux et elles sont prévues dans les grilles de
circulation et de ce point de vue-là, leur impact sur la circulation est ignoré parce qu'elles sont
340 prévues en tant que circulation et en même temps elles sont mieux contrôlées. Et donc mieux
comptabilisées.

Jean-Paul LHUILIER, FNE AuRA :

Je vais encore poser une question, c'est toujours possible ?

Vous avez là noté le nombre de trains. Je suppose que c'est entre Saint-Clair, vous ne parlez
que du nombre de trains entre Saint-Clair et la Guillotière.

345 J'aurais aimé que vous mettiez tout de suite à côté le nombre de voyageurs concernés ; alors
pourquoi je dis ça ? C'est qu'à chaque fois qu'on parle de véhicules, il faut aussi parler du
nombre de gens à l'intérieur. Ça concerne combien de personnes ? Alors si je vous dis ça c'est
parce que je suis toujours un peu étonné de voir la part des TER relativement faible par rapport
aux TGV, parce que dans nos déplacements, toutes les enquêtes déplacements, alors il y a des
350 représentants du Sytral ici, moi-même j'en ai fait dans ma carrière, fait faire en tout cas, qui
montrent que la part des circulations internes dans un territoire, on va dire de moins de 80 à
100 km, est de l'ordre de 80/85% dans ce territoire et que la part du transit ou d'échanges
serait avec les TGV (ceux qui s'arrêtent), serait de l'ordre de 20/30% selon les cas. Là je ne
retrouve pas ça. Il y a peut-être des explications mais c'est pour ça en ce qui nous concerne
355 puisqu'on se demande à ce qu'il y ait encore plus de monde dans les TER. J'aime bien la
question qui a été posée tout à l'heure sur pourquoi que la Part-Dieu. Il n'y a pas que la Part-
Dieu. Donc c'est intéressant de mettre qui ça concerne, au moins au cliché de l'existant et nous
on verra comment on peut faire mieux.

Jérôme FERRY, SETEC / Prestataire SNCF Réseau :

360 J'ai juste une précision : le trafic TER en nombre de voyageurs au cœur du nœud, donc sur la
section que vous évoquez, représente à peu près 60% des voyageurs en train dans le nœud.
Donc on a une configuration où dans la spécificité du nœud lyonnais fait qu'on a quand même
une part des voyageurs longue distance dans ce trafic qui n'est pas négligeable. Malgré tout
effectivement le TER représente quand même une majorité assez forte des voyageurs qui sont
365 présents dans les trains et dans cette section.

Rémi GAUTHIER, A3CFAL :

J'ai sous les yeux une carte fournie au moment du CFAL en 2005 où on avait une autre
présentation des chiffres : on nous l'a présenté en nombre de sillons, parce qu'on peut très
bien avoir des sillons qui sont réservés et non consommés alors qu'aujourd'hui on nous
370 présente des trains circulés. Du coup quand on dit il y avait 30 TER, il y avait peut-être 60 sillons

de réservés et donc ça ne nous permet pas d'augmenter la capacité sur les autres trafics. Typiquement, quand je regarde cette carte je vois 32 au-dessus du mot Vénissieux. Moi j'ai « voyageurs 90 sillons, fret 110, sources 2003/2004 SNCF » quand je vois le 96 au centre de la carte si je prends Part-Dieu « voyageurs 277 sillons et 661 pour le fret » donc si vous voulez j'ai une grosse problématique : c'est que vous nous vendez le constaté mais ça ne dit pas qu'on pourrait rajouter aujourd'hui des TER ou du fret si les sillons sont déjà en place, réservés pour eux. Donc est-ce qu'on pourrait avoir ce complément d'information sur la réalité des sillons réservés, consommés ou pas. Merci.

Yves SIMOND, SNCF Réseau :

Déjà, sur les chiffres qui sont présentés ici : ce sont des trafics moyens journaliers annuels, donc ce sont les circulations qui sont constatées au moment de l'année 2016 mais en moyenne annuelle. Donc c'est l'ensemble des circulations sur une année, divisé par 365 jours. Après, c'est bien du réel, ce n'est pas des chiffres qui ont été réservés.

Rémi GAUTIER A3CFAL :

Pour affiner complètement, nombre de sillons par jour de semaine et par type de train, les deux, c'est confondu, donc si on prend le cas du 32, moi je vous dis vous annoncez à l'époque « voyageurs 90 et fret 112 sources 2003/2004 ». Comment je peux traduire, faire le lien, avoir un élément de comparaison ? Parce que la problématique de tous ces projets c'est qu'on dit « on a besoin de plus » et quand on prend les cartes de 2003 et qu'on fait la prospective de tout ça, on n'est même pas aux circulations d'aujourd'hui. Ça crée des questions. Merci.

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

Alors est-ce que vous pouvez approfondir un peu la réponse ?

Denis CUVILLIER, SNCF Réseau :

Il faudrait se replonger dans les dossiers de l'époque, ça paraît difficile dans cette configuration mais on est tout à fait prêt à vous rencontrer pour vous reprendre spécifiquement ces chiffres qui maintenant ont une vingtaine d'année et pour faire la corrélation avec ce qui se fait aujourd'hui.

Après, il y a les trafics et puis il y a la notion de capacité. Je ne sais pas si ces chiffres sont les chiffres de trafic ou de capacité, on travaille aujourd'hui, quand on travaille sur la saturation du nœud lyonnais en capacité, on ne travaille pas en trafic moyen journalier annuel, on travaille sur les jours les plus chargés de l'année ou les heures les plus chargées de l'année et c'est à cette situation-là qu'on va essayer de répondre avec les investissements que l'on propose.

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

Merci, merci bien, encore une question.

Joël DUBOS, DARLY / FNAUT :

J'ai posé une question par internet d'ailleurs sur les trafics en 2009/2012 vous nous avez transmis ce genre de document qui concerne effectivement ce qu'évoquait Rémi GAUTHIER, les capacités du réseau. Est ce que vous pourriez actualiser ces données, savoir si aujourd'hui il y a des évolutions ou pas, parce que là, on a une répartition qui est caractérisée c'est-à-dire on a des sillons par type de circulation, TGV, TER, fret, etc. et les capacités résiduelles. Donc ça c'est

intéressant à voir et c'est notamment point par point au niveau de la Part-Dieu de Perrache, Saint-Clair et Guillotière.

415 J'ai posé une question sur les caractérisations des trafics dans les gares parce que là, vous nous
donnez dans le dossier, on a beaucoup de chiffres, sauf qu'on n'arrive pas à retrouver au niveau
du détail, combien de gens arrivent par exemple à la Part-Dieu en TER, combien arrivent en
420 TGV, combien prennent des correspondances. Tout à l'heure on a dit que beaucoup de gens
terminaient à pied quand ils arrivaient en TER à la Part-Dieu, je vous ai dit à l'occasion d'une
réunion que 12% des usagers des TER prenaient une correspondance à la Part-Dieu alors que
45% finissaient à pied donc il faudra qu'on précise ces éléments-là, au moins de les avoir gare
420 par gare pour savoir effectivement de quoi on parle.

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

On peut disposer de ces éléments à moins que vous ne les ayez déjà, auquel cas ce serait encore mieux.

Denis CUVILLIER, SNCF Réseau :

425 Ce n'est pas simple parce que nous, on est gestionnaire d'infrastructures, on accueille des
trains. Si je voulais caricaturer, que les trains soient vides ou soient pleins, ce n'est pas notre
sujet. Mais on est quand même un petit peu responsable, donc on s'intéresse à ce qu'il y a dans
les trains. Mais on a une limite qui est « le secret commercial du transporteur ». Aujourd'hui,
430 nous, gestionnaire d'infrastructures, nous n'avons pas à connaître ce qu'il se passe
commerciallement au niveau du transporteur. Il y a aussi des chiffres qui sont en transport en
commun urbain qui ne sont pas de notre domaine. Mais évidemment que les interfaces entre
les trains et les TCU c'est un sujet important et donc on a eu des échanges avec le Sytral qui
435 nous a donné un certain nombre d'éléments. Ça veut dire aussi que pour avoir vraiment le
détail de tous ces chiffres, ça demande à réunir les gestionnaires d'infrastructures et les
entreprises ferroviaires tous ensemble et de voir ce qui peut être effectivement dit à la réserve
du secret commercial. Alors je ne sais pas si un transporteur veut compléter mon propos.

Jean-Paul LHUILIER, FNE AuRA :

440 On connaît suffisamment pour ne pas accepter ce discours que je connais et c'est pareil pour la
route de plus en plus, c'est inadmissible. C'est-à-dire que quelque part on est en train de
discuter de milliards d'euros, de milliards on est dans les plusieurs milliards même, et on ne sait
pas pour qui ni pour quoi, donc je suis un petit peu désolé. En TCU pour le moment, on a
encore des données parce qu'il y a une maîtrise publique. Si vous nous dites, SNCF Mobilité est
445 de moins en moins public et devient de plus en plus commercial, ce que je veux bien croire, de
plus en plus en attendant, voilà le résultat, c'est qu'on ne sait plus de quoi on parle. Eux, ils ne
vendent que du train, point. Nous, ce n'est pas ça qu'on veut. Nous, on veut le transfert modal
maximum. Alors j'espère que mes amis routiers ne sont pas là, parce qu'on veut que le trafic
qui rentre dans Lyon soit divisé par 2. Alors quand je dis divisé par 2 c'est pour avoir un chiffre,
il y en a 150.000 qui rentrent, 150.000 voitures qui rentrent par l'A43. On veut diviser par 2,
450 comment on fait ? C'est ça qu'on veut, après vous nous expliquez oui mais c'est les chiffres
commerciaux. Quel est le taux de remplissage des trains ? Combien descendent dans nos
gares ? et après on réfléchit ; on n'est pas des idiots, on voit si c'est possible, pas possible. On
sait tous que la Part-Dieu, on a triplé son trafic depuis que la Part-Dieu, depuis presque une

455 trentaine d'années. Donc ça on le sait, donc c'est pour ça aussi qu'il faut accepter
l'agrandissement de sa capacité. Mais quand je dis il faut peut-être arrêter de tout concentrer
sur la Part-Dieu et mieux répartir les usagers certes, mais comment ils vont faire s'il n'y a pas de
trains, ou si la capacité est insuffisante. Moi j'insiste bien et j'espère que monsieur le Président
de la commission va le noter, nous on veut les chiffres. Peu importe si on nous dit c'est
commercial pas commercial, on considère les transports publics, publics avec tout ce qu'il y a
derrière. Qu'on raisonne et qu'on ne nous prenne pas pour des idiots. Mais ce n'est pas SNCF
460 Réseau que je vise par là, c'est l'air du temps, c'est ça, plus de chiffres, on ne sait plus de quoi
on parle, on vous parle de millions de tonnes de marchandise ici, de centaine d'usagers par là
mais en fait on ne les a pas les chiffres.

Denis CUVILLIER, SNCF Réseau :

465 Passagers dans les trains, on va aborder ça dans la partie relative à la fréquentation qui va
suivre, donc là vous aurez un nombre de personnes par train.

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

Encore une dernière question.

Jean-François BAU :

470 Oui, juste deux boutades. Vous connaissez le problème des parisiens, c'est qu'ils n'habitent pas
tous Gare de Lyon et l'autre boutade c'est que le diable se cache dans les détails. Qu'est-ce-que
ça veut dire ? Ça veut dire que pour rebondir sur la question de l'utilisateur, est-ce-que la
problématique du transport ce n'est pas du point de départ jusqu'à l'arrivée ? Vous êtes ici
dans une fonction ; si je devais raisonner en termes d'analyse fonctionnelle, dans une fonction
technique mais pas dans une fonction d'usage et donc vous êtes dans une logique d'offre en
475 essayant de promouvoir un certain nombre de moyens. Mais vu de l'autre côté dans une
fonction d'usage la problématique d'une personne c'est bien de partir d'un endroit et d'arriver
à un autre. Alors on a parlé de déplacement à pied, quelqu'un a parlé de vélo etc. etc.
Comment peut-on aujourd'hui avoir une capacité d'analyse critique consciente, chiffrée et de
perspective si on n'est pas dans une analyse systémique, dans une approche globale du
480 déplacement ? Et ça c'est bien une problématique. Tout ce qui est fait là est extraordinaire de
détails, de complexité etc. Mais quelle est la limite de cette analyse si on ne sort pas de la
fonction technique pour aller dans la fonction d'usage ? Accessoirement, j'ai juste une autre
question, on parle de Clermont-Ferrand, de Grenoble, de Chambéry, mais Genève ? Au dessus
de Mâcon, et donc la région est plus horizontale que verticale alors que les déplacements se
485 font dans l'équivalent d'une forme de « cercle ». Alors de ce fait là on risque de perdre des gens
qui sont plutôt dans le nord. Alors le problème de Genève c'est qu'on change de pays mais les
gens, ils s'en foutent de la frontière.

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

490 C'est noté sur ce point. Ce que je vous propose, c'est de compléter ces chiffres et ça va un peu
dans votre sens. Un certain nombre d'éléments portent sur les trafics automobiles. Si les
services de l'Etat peuvent nous donner un éclairage sur ces éléments, parce qu'après tout, il y a
le train mais effectivement comparativement au trafic automobile, quelle part ça représente,
quelle évolution ?

Tiphaine Le Priol, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes :

495 Alors nous, ce qu'on peut apporter, on a effectivement préparé des petits éléments sur les parts modales pour vous apporter les parts modales des différents modes de transports. Donc les chiffres que je vais vous apporter sont publics, sont issus du rapport qu'a publié le CGEDD en 2016. Vous pouvez trouver sur CGEDD qui est le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable. Voilà donc ce rapport n'est pas réactualisé tous les ans. Donc là, c'est un rapport qui date de 2016 et la situation qui est présentée c'est une situation 2012.

500 Alors, ce rapport présente les déplacements pour des déplacements supérieurs à 100 km, pour des déplacements inférieurs à 100 km à une échelle nationale. Donc j'ai les éléments de moyenne nationale et pour les plus grands déplacements, il y a des éclairages nationaux. Je vous présenterai les chiffres de l'ex-Région Rhône-Alpes. Donc on peut en tirer qu'en 2012, la part modale du fer pour des déplacements de plus de 100 km était à peu près de 20,5%, 20,6% exactement selon le rapport. La part modale de l'aérien était de 4,4% et donc on en déduit la part modale pour la route qui était de 75% pour le transport de voyageurs.

505 Un petit zoom sur la Région Rhône-Alpes où la part ferroviaire était plus importante, donc à 27,5%, l'aérien plus faible donc 1,5% et une part VP -véhicule particulier- qui était de 71%. Ça, c'était pour les déplacements supérieurs à 100 km. Pour des déplacements plus courte distance interurbains, on n'a pas le même découpage malheureusement, donc je ne peux pas exactement faire le parallèle avec les chiffres que je viens de vous présenter, mais on était sur une part modale pour les transports collectifs interurbains de 8,3%.

510 Après, je peux apporter quelques éléments un tout petit peu plus localisés à l'échelle de la métropole sur le trafic routier. Je voulais juste apporter un petit élément correctif, parce qu'on a parlé tout à l'heure du nombre de véhicules qui entraient sur l'A43 par jour : tous sens confondus sur l'A43 on est plutôt sur du 90.000 véhicules jour selon les données de comptages que réalisent les gestionnaires en continu donc 90.000 véhicules jour. Ça veut dire 45.000 véhicules dans un sens 45.000 dans l'autre et que du coup depuis ces dernières années, on a une hausse de 1,5% du trafic routier, donc en 2016 c'était 1,4%. Je peux aussi vous apporter des éléments sur le trafic de transit routier sur la métropole où à l'échelle du territoire métropolitain de Lyon, où on a environ 60.000 véhicules jour qui passent sur le territoire sans s'y arrêter dont 18.000 PL qui passent en transit sur le territoire de la métropole. PL -poids lourds-, plus de 6,5 m de longueur. Voilà, je ne sais pas s'il y a des questions.

525 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public :**

Merci. Est ce que quelqu'un souhaite des précisions sur ce point, si on peut l'avoir. C'est donner en fait des points respectifs pour ordre de grandeur, d'autant que dans les objectifs affichés, il y a du transfert modal donc de la route vers le fer, ce qui me permet d'assurer la transition sur les perspectives sur ce point.

530 Peut-être laisser la parole au directeur régional de l'INSEE. Les projections en population ou en emplois sur la Métropole, la Région : un certain nombre de chiffres ont été mis dans le dossier du maître d'ouvrage, sont-ils avérés ? Quels sont les éléments que vous pouvez nous donner sur ces points ?

Jean-Philippe GROUTHIER, Directeur régional INSEE :

535 Je vais parler dans un premier temps sur des projections de population plutôt pour vous dire comment elles sont faites et ce qu'on peut leur faire dire ou pas dire. Le premier point, comme

leur nom l'indique, c'est des projections et pas des prévisions. Je ne lis pas dans le marc de café, dans les entrailles des animaux, ni dans les jeux de tarots. Donc je sais faire des projections, je ne sais pas faire des prévisions.

540 Après des projections, comment ça marche ? Ce n'est qu'une machine à faire des multiplications et des additions. En fait, on fait quoi ? On part d'une population présente sur un territoire donné ventilée, on la fait vieillir année après année. Et le seul intérêt d'un outil de projection, c'est qu'on fait ça de façon cohérente. Je me souviens d'un de mes directeurs généraux, il y a longtemps, qui nous disait : un outil de projection que ce soit démographique

545 ou économique, l'intérêt c'est que c'est comme dans un restaurant où vous n'auriez que des menus et pas la carte ; en gros si vous savez que vous prenez un menu, si vous prenez ça en entrée vous aurez ça en plat et ça en dessert mais vous ne pouvez pas avoir l'entrée du premier menu, le plat du deuxième et le dessert du troisième. C'est tout.

Donc pour faire vieillir une population, c'est relativement simple, vous prenez les gens allant de

550 42 ans l'année N et habitant sur un territoire ; l'année suivante, il n'y a que 3 possibilités : soit ils habiteront toujours sur le même territoire et ils auront 43 ans, soit ils seront morts, soit ils seront allés habiter ailleurs. Donc pour savoir ventiler entre les trois, qu'est-ce qu'il me faut ? Il me faut une table de mortalité par âge, et donc première hypothèse d'un outil de projection, c'est de disposer et de projeter une table de mortalité. Et puis pour avoir la population

555 présente sur le territoire il me manque deux morceaux : les bébés, ceux qui l'année N+1 auront moins d'un an. Pour savoir combien il y en aura, et bien il me faut une table de fécondité, la fécondité par âge, et puis il faut que je connaisse ceux qui n'habitaient pas sur le territoire et qui sont venus y habiter, de la même façon qu'il y en a qui sont partis. Ça veut dire que je fais des hypothèses sur les taux d'arrivées et de départs. Concrètement, sur : quelle est la

560 probabilité pour qu'un individu de 42 ans habitant dans le territoire migre dans l'année qui suit pour aller habiter ailleurs, ou à l'inverse quelle est la probabilité pour que quelqu'un habitant dans un autre territoire migre dans la zone. Donc vous voyez qu'un outil de projection, ce n'est que ça et ça veut dire qu'on fait 3 hypothèses : une hypothèse sur les taux de fécondité par âge - comment est-ce qu'ils vont évoluer et on se les fixe et on peut en fixer différents jeux -, des

565 taux de mortalité par âge, pareil, on se les fixe et on peut fixer différentes possibilités, et puis des probabilités de migrer d'un point A à un point B. Donc probabilité de migrer au départ ou à destination de la zone pour aller vers d'autres endroits. Puis une fois qu'on a ça, vous voyez qu'on fait vieillir la population année après année et on obtient une population au-delà d'une trentaine ou d'une quarantaine d'année, ça commence à devenir un peu sportif, pourquoi ?

570 Parce que quand vous dépassez 40 ans, vous commencez à faire naître les bébés des bébés qui ne sont pas encore nés, donc les hypothèses commencent à devenir un petit peu fragiles on va dire.

Donc voilà ce que c'est. Après je vais dire presque l'inverse de ce que j'ai dit en disant que ce n'est pas des prévisions. La démographie, c'est quelque chose qui est relativement inerte, où il

575 y a beaucoup d'inertie dans les comportements. Certes, on peut toujours faire l'hypothèse que dans les 5 ans qui viennent l'espérance va diminuer de 25 ans, si on a envie de s'amuser la machine saura le faire, bon maintenant, c'est peu probable. Imaginer que la fécondité soit multipliée par 3 dans les 10 ans qui viennent, c'est peu probable aussi. Sur les mouvements migratoires, si on prend des zones relativement vastes, on peut espérer qu'il y ait une certaine

580 inertie des mouvements migratoires sachant que là, c'est sensiblement plus fragile. Si vous travaillez sur des zones très petites, si vous avez eu beaucoup d'arrivées, mettons dans une

585 commune donnée, il est probable que dans les 15 ans qui viennent, il y en aura relativement peu, tout simplement parce que si on a rempli l'espace, on ne va pas mettre des maisons au dessus des maisons. Si vous avez des comportements qui sont liés à des phénomènes économiques sur 20 ans, 25 ans, les choses peuvent varier. De la même façon, et c'est une chose à laquelle il faut être attentif et notamment dans le cas qui nous intéresse là, il peut y avoir une interaction entre les éléments de projection de population et les éléments au sens large d'aménagement du territoire. Vous voyez qu'il n'y a pas automaticité, c'est pour ça que c'est des projections.

590 Dans un certain nombre de cas, quand je veux un petit peu provoquer mes auditeurs, une bonne projection, une projection aura servi à quelque chose si dans 25 ans quand on se reverra, la projection s'avère fautive. La projection, c'est uniquement pour qu'on puisse se dire si vous prolongez les tendances actuelles, on va là. Est-ce qu'on a envie d'aller là ou pas et si on veut aller ailleurs, quels sont éventuellement les leviers d'actions ou les moyens d'actions qu'on peut avoir. Je dirais que la projection, elle sert si elle est venue alimenter la projection, ce n'est pas une prévision. Il y a un certain nombre de levier d'actions. Après, c'est inerte. Si vous venez me raconter que la population du Rhône va vieillir dans les 25 ans qui viennent, je vais vous dire si c'est écrit dans la structure actuelle de la pyramide des âges. Mais il peut y avoir notamment au niveau des mouvements migratoires différents jeux d'hypothèses qui peuvent venir fléchir pas du tout au tout, mais à la marge. Si j'ai bien compris, les hypothèses qui ont été prises sont les hypothèses qu'on appelle nous standards, c'est-à-dire, des hypothèses où l'on maintient la fécondité dans les années qui viennent. Il y a une relative stabilité de la fécondité globale depuis quelques années, il y a eu une phase où je dirais l'âge de la première naissance pour les femmes a eu tendance à reculer. Ce mouvement se ralentit assez fortement tout simplement parce qu'il y a quand même un moment où physiologiquement ça ne marche plus. On a une hypothèse de maintien ou de poursuite de l'augmentation de l'espérance de vie dans le modèle, de mémoire dans les hypothèses qui ont été prises, on augmente entre 4 et 5 ans l'espérance de vie des femmes et aux environs de 7 ans l'espérance de vie des hommes. On fait l'hypothèse que l'espérance de vie des hommes va se rapprocher de l'espérance de vie des femmes, parce que ça c'est la première inégalité hommes-femmes, c'est que les femmes vivent plus longtemps quand même. L'une des raisons c'est que les femmes les plus âgées ont moins fumé, ont moins bu que les hommes donc il y a moins de mortalité précoce essentiellement. Après, quand je veux provoquer, je me souviens qu'on avait titré sur un article où les gens finissaient leur vie en disant les hommes meurent chez eux et en couple et les femmes meurent veuves et en maison de retraite.

615 Et puis sur les migrations, l'hypothèse qui est faite c'est le maintien des probabilités de migrer entre les différents territoires. La probabilité de migrer, ça ne veut pas dire que le nombre d'arrivées ou de départs reste le même ; par exemple, alors que la probabilité de migrer, que la Région Auvergne Rhône-Alpes dans ses projections en gros garde son attractivité, le nombre d'arrivées va baisser, pourquoi ? C'est parce qu'avec le vieillissement de la population, passé un certain âge, les gens ne bougent plus et donc même si vous avez la même probabilité, mais si vous avez plutôt moins de gens dans les tranches d'âges qui bougent dans les régions d'où viennent les habitants, il va y en avoir un peu moins. Donc attention dans les résultats, le fait qu'il y ait moins d'arrivées ou moins de départs ne veut pas dire qu'on a infléchi les mouvements migratoires, les comportements migratoires, ça veut simplement dire qu'avec le vieillissement de la population française générale, il y aura dans les 10/20/30 ans qui viennent,

moins de mouvements migratoires parce que grosso modo passé 65 ans pour faire simple, les gens ne bougent plus ou alors ils bougent la dernière année pour aller dans un EPAD où ils ne restent pas très longtemps. C'est la réalité des choses. Donc voilà ce qu'on peut dire.

630 Après on peut tester et on peut faire des projections de populations avec des jeux d'hypothèses différents. Soyons clairs, ça va quand même jouer en partie à la marge sauf si on suppose un renversement fort des comportements migratoires mais là je dirais que nous, INSEE, on n'a pas de raison d'aller là-dessus. On peut simplement mettre notre machine à calcul à disposition.

635 Après, je crois que si on fait sur des territoires assez vastes, on veut tester des inflexions très fortes des mouvements migratoires, il faut quand même se dire : quels sont les déterminants qui font que je peux légitimement penser que les mouvements migratoires vont fortement bouger ? Pour ne pas être trop polémique, j'étais précédemment en Occitanie, en Midi-Pyrénées. Avant, je me souviens d'une intervention sur le SCoT de Tarbes où le SCoT de Tarbes, nous, dans nos différents jeux de projections à peu près réalistes, soit il perdait un peu de la population soit il en gagnait 2.000. Le SCoT avait été fait avec un gain de 45 ou 50.000 habitants. Et donc, création de zones d'activités, de zones constructibles qui aillent avec. Je me souviens d'une intervention devant les élus du SCoT où je disais « Je veux bien, faites ce que vous voulez, mais c'est quoi ? » Et ils m'ont dit, « mais c'est évident, tous les habitants de Pau vont venir habiter à Tarbes ». Je n'ai rien contre Tarbes, mais honnêtement, quand on se promène dans le centre de Tarbes ou qu'on se promène dans le centre de Pau, on a du mal à penser que d'un seul coup tous les habitants de Pau vont venir habiter à Tarbes.

640 Voilà donc, vous pouvez parfaitement tester des jeux je dirais d'hypothèses différentes ; la seule chose, j'ai envie de vous dire, c'est collectivement dites-vous « Est-ce qu'on a réellement des raisons un peu sérieuses de penser ou des outils nous permettant d'infléchir fortement les flux migratoires » ? À la petite réserve près, mais là c'est une étape ultérieure, qu'il est clair que dans certains cas l'existence ou pas de services de transport peut conduire à des localisations, je dirais résidentielles, indépendamment des localisations d'emplois qui peuvent être différentes. Si vous rapprochez un point d'un autre, vous pouvez dans certain cas avoir une action non négligeable sur les flux migratoires entre les deux tout simplement parce que le

645 point que vous avez rapproché peut devenir une possibilité résidentielle qui n'existait pas précédemment.

Sur les aspects d'emploi, je ne dirais rien. On se refuse à l'INSEE à faire la moindre projection en termes d'emploi pour la bonne raison que là, on estime qu'on a aucune vraie visibilité sur ce que ça peut devenir. Après faire l'hypothèse, je ne sais pas, que l'emploi va évoluer comme la population en âge de travailler. Mais vous voyez qu'implicitement derrière ça, ça veut dire deux choses : ça veut dire que le partage actif ayant un emploi et chômage va rester stable et ça veut dire qu'on suppose que la part des déplacements d'une zone à une autre, ce qu'il est convenu d'appeler les migrations alternantes va rester la même.

Mais là-dessus, ne me demandez pas mon avis, je n'en ai pas parce qu'on refuse à en avoir.

665 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public :**

Merci, je retiens de vos propos que SCNF Réseau est parti des hypothèses standards, c'est-à-dire sans interpréter, sans modifier, sans etc.

Monsieur, vous aviez une question sur ce point.

Rémi GAUTIER, A3CFAL :

670 On parle d'une prospective à 20 ou 30 ans. Le NFL en ce moment, on est d'accord, la logique c'est on parle de 2020, 2030 même 2040. Il y a un mot dont on ne parle pas qui peut quand même casser les modèles, c'est le *peak oil* et donc l'explosion du prix de l'essence. On voit bien que tous les flux du TER typiquement les gens qui viennent de loin, quand vous dites Pau ne va pas aller à Tarbes, Ambérieu ne va peut-être pas venir à Lyon quand la voiture sera impraticable économiquement. Qu'est-ce qu'il se passe en termes de modèle ? Et ça, est-ce qu'on peut le rentrer un jour pour dire : qu'est-ce qu'il se passe si je double le prix du super en termes de besoins et donc de rapprochement de population ? On parle à 20 ou 30 ans, je sais bien que ce mot *peak oil* est un petit peu banni de tous les discours publics mais c'est une réalité technique, on ne pourra pas produire le pétrole à l'infini.

680 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public :**

Je ne crois pas, je pense que ce n'est pas la question qu'on peut poser à l'INSEE sur ce genre de choses, en revanche sur les modèles du trafic, je pense que tous ces éléments vont être pris en compte.

Rémi GAUTIER, A3CFAL :

685 Mais c'est quand même un modèle de rupture. C'est de savoir si un jour ou l'autre l'INSEE peut faire une prévision en disant et qu'est-ce qu'il se passerait si dans les 10 ans le prix du pétrole doublait.

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

690 Je vais laisser le directeur de l'INSEE y répondre mais je pense qu'on est plutôt sur les modèles du trafic où on modifie des hypothèses.

Jean-Philippe GROUTHIER, Directeur régional INSEE :

695 En termes de population, concrètement, le fait que des gens ou pas vont s'installer à Ambérieu et reviennent travailler sur Lyon, ça se traduit de fait par un certain nombre de migration résidentielle, je dirais de Lyon ou de la première couronne de Lyon vers ce qu'il est convenu d'appeler le périurbain. Derrière ce que vous dites, il y a deux possibilités : soit vous dites, est-ce-que vous pouvez nous faire fonctionner le modèle en supposant que les flux se renversent c'est-à-dire qu'un jour les gens qui depuis 10 ans 20 ans sont allés s'installer à Ambérieu et reviennent travailler à Lyon vont se dire c'est plus possible, ils vont tous revenir à Lyon. Et ça je vous ai dit, on peut imaginer de faire fonctionner le modèle en disant si je renverse les flux migratoires, voilà éventuellement ce que ça donne. Là on est bien en termes de population totale par âge, je vous ai bien dit que je ne sais pas vous dire où est-ce que ces gens vont travailler et encore moins quel mode de transport est-ce qu'ils vont utilisés, comme dit le Président on est plus dans le domaine des projections de population.

700 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public :**

705 Alors je vous donne la parole juste après, est-ce-que par contre les représentants des agences d'urba, parce qu'il faut être logique, ont une idée sur la question de la répartition géographique qui permet d'influer sur ces éléments. Est-ce que l'un d'entre eux veut compléter le propos ou pas ?

Olivier ROUSSEL, Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise :

710 On va compléter le propos mais de façon très simple et schématique. En fait nos travaux de prospective effectivement s'adossent la plupart du temps sur la question de l'aire métropolitaine lyonnaise sur des commandes passées à l'Institut National dans sa représentation régionale qui fait tourner son modèle Omphale. En règle générale, on est adepte plutôt d'approximations qui ont une certaine véracité, plutôt que de faire tourner des modèles avec des projections détaillées qui peuvent dire des choses assez erronées.

715 Et donc, à partir de là, on essaye essentiellement de travailler sur des fourchettes plutôt que sur des chiffres précis. C'est vrai que souvent nos élus sont friands de chiffres, de passage de cap, 2 millions, 3 millions, 4 millions... On préfère travailler sur des fourchettes et à partir de là, on va faire un travail de répartition géographique ; on va regarder aussi comment le système

720 s'est comporté si on projette à 20 ou 30 ans. On essaye de regarder il y a 20 ou 30 ans ce qu'était la représentation des populations et des emplois dans l'aire métropolitaine : ce que l'on peut constater sur la période longue, à savoir 2 générations c'est qu'on assiste à une relative forte concentration des emplois dans quelques pôles urbains et une diffusion de l'habitat, une diffusion résidentielle, qui est à proportion, en fonction que les valeurs montent

725 et que les équipements se renforcent dans les centres. On a un système de diffusion des populations, un phénomène de diffusion qui ne se dément pas, en ampleur, en taux et en volume, avec un phénomène récent sur la dernière génération qui est le rebond de l'agglomération lyonnaise qui a déjoué un petit peu les pronostics, qui voyait sa population stagner. Lyon avait perdu près de 100.000 habitants dans les années 1970/1980. Il y a un

730 rebond très fort démographique de l'agglomération lyonnaise que ne connaissent pas les autres territoires, les autres aires urbaines de l'aire métropolitaine. Voilà ce qu'on peut dire au global, ce qui est sûr aussi, c'est qu'on assiste à ce phénomène de métropolisation des emplois et de périurbanisation des résidents qui coexistent et qui voisinent avec un autre phénomène qu'il faut vraiment prendre en compte c'est l'archipelisation. J'ai un géographe à côté de moi

735 qui connaît bien mieux ces phénomènes. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, on a une tendance à une spécialisation de plus en plus forte des territoires dans certains types de populations et certains types d'emplois qui fait que la prévision notamment en termes de mobilité sur un axe ou sur un grand bassin de vie est de plus en plus difficile à établir puisqu'on a un processus de spécialisation des territoires à des échelles fines qui est de plus en plus forte.

740 **Jean-François BAU :**

Moi j'ai une proposition extrêmement concrète à vous faire, c'est toutes les cartes que vous utilisez utilisent essentiellement comme instrument de mesure la distance. Je vous propose cette fois-ci, quand vous regardez la distance entre Lyon et Clermont-Ferrand versus Lyon-Paris, il y en a une qui est trois fois plus grande que l'autre. Je vous propose maintenant de faire des

745 cartes qu'on appelle les isochrones, c'est-à-dire de prendre le temps, et vous verrez à ce moment là que Paris est proche de Lyon par rapport à Clermont-Ferrand etc. Alors ce type de carte là c'est extrêmement intéressant, pourquoi ? Parce qu'on lit le territoire. Je reviens sur la question d'usage que j'évoquais tout à l'heure : on lit le territoire d'une façon fondamentalement différente et si on en fait un millefeuille, C'est-à-dire qu'on fait l'isochrone

750 en fonction du type de moyens mis en œuvre et si on superpose ces couches. Alors il y en a un certain nombre qui deviennent extrêmement transparents. Ce type de modèle-là, ça marche déjà, un certain temps, c'est éclairant et ça permet accessoirement pour reprendre à la question de Monsieur par rapport à des évolutions à terme ne serait-ce que le pétrole, ça

755 permet de faire un scénario en disant demain, il y a tel élément macro économique, macro politique, macro sociologique qui intervient, j'influence mon modèle et là je vois la carte qui va bouger et qui permet de comprendre un certain nombre d'éléments. Essayez, vous verrez c'est incroyable comment ça peut éclairer une situation.

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

Vous avez raison. Monsieur et Monsieur après.

760 **René MARCAND :**

Oui, quand j'écoute le directeur de l'INSEE et les représentants d'agence d'urbanisme il y a deux choses qui me paraissent importantes : c'est le vieillissement de la population qui est à prendre en compte quand on s'inscrit dans une perspective à 20 ans, et deuxième élément, le rebond récent de la démographie sur Lyon, le cœur de l'agglomération.

765 Sauf erreur de ma part, on a observé une chose importante sur l'agglomération lyonnaise, c'est la baisse de la mobilité quotidienne malgré le rajeunissement de la population. Comme en périurbain, le vieillissement va s'accélérer. On risque également d'avoir une baisse de la mobilité quotidienne. Ces éléments-là n'apparaissent pas du tout dans les documents de SNCF Réseau. Moi je pense que ça serait intéressant de voir si vos prévisions sont sensibles à ce phénomène qu'on peut peut-être anticiper de baisse de la mobilité quotidienne.

770 Sur Lyon cela s'est traduit en même temps que la baisse de la mobilité par un transfert massif sur la marche à pied et sur les modes doux ; on utilise beaucoup moins la voiture, l'évolution a été rapide. Est-ce qu'on peut imaginer une diffusion de ce type de phénomènes sur des territoires un petit peu plus périphériques ? Je ne sais pas.

775 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public :**

Alors, Monsieur LHUILIER.

Jean-Paul LHUILIER, FNE AuRA :

780 France Nature Environnement. Là, on est parti dans un débat on peut aller très loin et je remercie Monsieur le Directeur de l'INSEE d'avoir précisé un certain nombre de choses qu'au niveau associatif on connaît. Mais on a quand même du mal à dire que l'INSEE ce n'est pas un magicien : il constate, il fait des projections et non pas des prévisions. Donc ça, très bien vous avez rappelé les choses telles qu'elles étaient.

785 En revanche, on parle de ferroviaire. Le ferroviaire s'est fait plutôt pour des moyennes distances et non pas pour des courtes distances. Pour les courtes distances, le Sytral vous en parlera, c'est plutôt le métro ou le tramway - qui est aussi un petit ferroviaire soit dit en passant -, mais on va parler du ferroviaire plutôt SNCF, donc c'est plutôt de la moyenne jusqu'à 100 km pour ce qui nous concerne en TER on peut aller au-delà certes, Grenoble est à 130 km. Ok.

790 Je pose une question, j'ai quelques éléments de réponses mais je ne suis pas spécialiste. Quid de la gentrification de Lyon et du cœur de Lyon et des communes environnantes avec le vieillissement de la population, avec de fait peut être plus de monde mais qui bouge moins, en tous les cas en déplacement plutôt à pied ou à vélo, ça c'est vrai et le périurbain qui, si je sais lire un peu les chiffres, est plutôt un habitat diffus mais qui est plutôt en croissance. Alors l'agence sort un certain nombre d'études, alors c'est ça ce qui me préoccupe, c'est cette
795 clientèle périurbaine et au-delà c'est plutôt à eux qui vont utiliser les TER que je demande à ce

qu'ils utilisent plus les TER que l'autoroute. Est-ce qu'on peut dans des études comparer ce qu'il se passe dans le centre de Lyon, on va dire la Métropole et l'AML, et comparer les deux territoires. Ce qu'on appelle le pôle urbain, donc il y a le cœur, l'unité urbaine et puis le périurbain. Est-ce qu'on peut savoir la réalité de ce qu'il se passe en périurbain ? Pourquoi ? En
800 Nord Isère, il y a 300.000 habitants sur 5 EPCI, et que la croissance est peut-être 2 fois supérieure à celle de la France en tous les cas, qui est à +1%, ce qui est très très fort par an. Donc ça, ça provoque forcément des déplacements.

En revanche autre chose, et ça j'insiste bien parce que j'ai la parole : c'est, oui les gens ce n'est pas pour le plaisir qu'ils vont faire 50 km, c'est bien plus pour l'emploi ou l'école. Mais oui.
805 Aussi ce qu'on appelle le déplacement en navette n'est pas aussi énorme que ça, c'est de l'ordre, si je comprends bien les études, de l'ordre plutôt de 15 à 20% et non pas les 100% pour tout le monde du Nord-Isère ; enfin la grande majorité de la population du Nord-Isère travaille sur le Nord-Isère - et effectivement j'ai fait parti de ceux qui travaillaient sur Lyon, mais la grande majorité travaille sur le Nord-Isère donc pas clientèle du TER - mais donc, c'est ça que je
810 voudrais savoir : c'est quelles perspectives on peut avoir sur le périurbain qui va être plutôt client en tous les cas c'est mon vœu massif sur les TER par rapport au centre de Lyon où eux seront plutôt clients du vélo du métro et du bus.

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

815 Quelqu'un peut apporter une réponse ou ... ? Monsieur le Directeur ou Monsieur BONNAFOUS ?

Jean-Philippe GROUTHIER, Directeur régional INSEE :

Sur le partage de ce qu'il est commun d'appeler l'aire périurbaine, l'unité urbaine et le périurbain, je peux vous décrire des travaux qui se sont passés au cours des 5, 10 ou 15 dernières années ; quel type de population s'est installée ; qu'est ce qu'ils sont en train de
820 devenir. En revanche, utiliser l'outil de projection pour dire ce que ça va devenir ne me paraîtrait pas très raisonnable. Pourquoi ? C'est parce que justement, là pour le coup, la prolongation des comportements migratoires entre les deux types de territoires est une hypothèse extraordinairement forte ; il y a plein d'éléments externes qui sont susceptibles de l'influer. Donc en termes d'estimation ou de projection de population maintenant, moi, INSEE,
825 je ne sais pas faire.

La seule chose qu'on pourrait imaginer de faire, et qui est inscrite dans les chiffres, c'est de vous dire « je fais vieillir la population sur place en supposant qu'elle ne bouge plus », mais même ça c'est une hypothèse très forte. Est-ce que ce qu'on commence à constater, est-ce que ce que certains avaient appelé le retour au centre ou autre, c'est pas si massif que ça au moins
830 pour l'instant ? Est-ce que les gens sont allés se mettre à 50 km de Lyon il y a 20 ans ou 25 ans, qui commencent à se dire qu'à l'âge qu'ils ont, d'avoir le pavillon ou maintenant que les enfants sont plus là ce n'est pas vraiment utile et puis il n'y a pas énormément de services juste autour, et puis c'est fatiguant et qu'ils reviendraient bien à Lyon mais que revendre leur pavillon c'est la galère etc. Tout ça, je ne sais pas le chiffrer. Enfin qualitativement, on peut tenir un tas de
835 discours, mais vous voyez que faire l'hypothèse quid « est-ce que dans 15 ou dans 20 ans les gens qui sont allés s'installer dans le périurbain et qui à ce moment-là auront 70 ou 75 ans ? Est-ce qu'ils auront envie de revenir plus vers le centre-ville ou pas », j'en ai strictement aucune idée. Donc là, par rapport à votre question, moi je ne répondrai pas à cette question.

840 Après, faire tourner en changeant les modèles migratoires on peut le faire, c'est-à-dire mettre de la cohérence en disant si je fais l'hypothèse que d'un seul coup tous les gens qui sont allés se mettre à 50 km de Lyon veulent, tous passer un certain âge, revenir en première couronne ou dans le centre ville pourquoi pas, enfin ...

Jean-Paul LHUILIER, FNE AuRA :

845 Ce n'est pas ça ; je pensais que de fait on pouvait imaginer, je vais quand même dire un mot sur Saint-Etienne, je ne sais pas s'il y a des stéphanois là. Le problème de Saint-Etienne qui nous encombre paraît-il, l'A47, c'est qu'il leur manque d'emplois sur Saint-Etienne. C'est ça le vrai problème. Alors bon, on peut faire l'hypothèse que peut être à Saint-Etienne, l'emploi croîtra 2 ou 3 fois plus vite qu'à Lyon et comme ça il y aura moins de monde sur l'A47. On est d'accord. Enfin en tous les cas, moi c'est ce que je dis. Alors ça, c'est de la modélisation d'urbanisation ;

850 on peut passer des jours et des jours mais néanmoins oui, peut-être que l'âge étant, on a envie de revenir à des services. Mais la question est le modèle d'urbanisation. Est-ce que c'est forcément sur Lyon ; est-ce qu'il n'y a pas, alors ça aussi c'est l'une des questions. Mais ce n'est pas le sujet d'aujourd'hui.

855 Quel modèle d'urbanisation on veut dans l'agglomération : Est-ce qu'il faut du multipolaire avec des pôles fortement attractifs en dehors de Lyon pour que les personnes vieillissant viennent à Bourgoin Jallieu plutôt qu'à Lyon, puisque j'habite Bourgoin Jallieu ou ailleurs, ou Ambérieu si c'est Ambérieu qu'il faut développer. Mais ça, c'est un modèle à caractère de fait un peu politique, néanmoins on fait des choix après, et on le voit dans les SCoT ; et effectivement on a des déceptions sur la réalité. Mais en attendant moi je recherche à savoir

860 plutôt à court et moyen termes, même si je vieillis, de savoir comment puisque, j'insiste, les usagers, les clients, j'aime pas le mot, ferroviaire, ce mode ferroviaire en TER c'est plutôt le périurbain que le centre-ville de Lyon voilà. Alors sauf Saint-Etienne massivement. Saint-Etienne - Lyon pour les raisons que je vous ai dis, mais Grenoble Lyon c'est de mémoire 250 peut être par jour mais pas plus. Alors ça c'est les chiffres que je souhaiterais avoir. Mais la réalité c'est

865 plutôt massivement plutôt le Nord-Isère qui alimente la ligne qui va sur Lyon. Voilà, ça c'est une réalité, donc c'est ça que je cherche à savoir, c'est pour ça que je veux les chiffres par gare. Qu'est-ce qu'il faut faire avec nos gares ? Est-ce qu'il faut les multiplier ? Est-ce qu'il faut multiplier les parkings ? Là, j'ai plutôt tendance à dire non, mais comment on fait pour les rabattre etc. ? Quel modèle d'urbanisation par rapport à quel transfert de date que l'on va

870 avoir sur nos trains ?

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

On est effectivement sur un autre champ là, Monsieur BONNAFOUS et puis Monsieur PELLÉ après.

875 **Alain BONNAFOUS, Professeur émérite à l'Université Louis Lumière-Lyon2, ancien directeur du LAET :**

Moi je me contenterai d'évoquer le problème des projections, pour faire une petite remarque sur la manière dont on considère les données de l'INSEE quand on en est des consommateurs. Dans mon labo, on avait une petite règle, pour ceux qui se lançaient dans des modèles de simulation, qui montre un petit peu ce que pouvaient être les transformations de l'espace. Moi

880 je vais suggérer une règle toute simple : avant de les utiliser en donnant des résultats à 20 ans à

30 ans, d'abord assurer un défi qui est de faire le travail rétrospectivement. Donc on se place 20 ans plus tôt en général, au moment d'un recensement pour faire simple, et puis on regarde 10/15 ans plus tôt, 1, ce qu'il s'est passé, 2, ce que sont les projections de l'INSEE et 3, ce que sont les simulations. J'emploie le mot simulation parce qu'on fait des hypothèses sur les variables hexogènes qu'on essaie de construire.

885 Première remarque : les projections de l'INSEE sont quand même d'une très grande solidité et ça, tout ceux qui ont travaillé avec les données de l'INSEE dans la durée, à différentes décennies, à différentes périodes etc., le reconnaissent volontiers.

890 Deuxième remarque : C'est très dur, mais vraiment très dur de faire mieux que les projections de l'INSEE. C'est très difficile et si on s'aperçoit qu'on n'est pas capable de faire mieux que les projections de l'INSEE, monsieur le Directeur vous a expliqué, ça s'est fait sur des bases démographiques avec la seule véritable incertitude qui concerne fondamentalement les soldes migratoires fondamentalement. Si on n'est pas capable de développer un outil qui fait mieux, à ce moment-là, il faut changer de sujet de recherche. Alors quand on arrive à trouver quelque chose qui soit un tout petit peu mieux, c'est-à-dire qui arrive à simuler rétrospectivement, c'est-à-dire sur des observations d'il y a 5 ans, on simule en calibrant les modèles 20 ans plus tôt ; si on arrive à simuler des choses un tout petit peu mieux, c'est-à-dire à trouver des différences sur la manière dont les espaces se remplissent ou se vident etc., à ce moment-là, on peut s'amuser à faire le pari que, l'instrument de simulation, et bien on peut le faire tourner dans les 10/15 ans qui viennent. C'est ce qu'on a fait sur un espace que tout le monde connaît ici, qui est celui de l'aire urbaine - c'est concept de l'INSEE l'aire urbaine, je le signale pour faire simple. Vous voyez l'ensemble Lyon – Villeurbanne ; vous y ajoutez 650.000 habitants à peu près, enfin j'arrondis, ça fait la Métropole ; vous y ajoutez encore 650.000 habitants ça fait l'aire urbaine. Donc l'aire urbaine, ce n'est pas rien ; les espaces extérieurs ce n'est pas rien, et en termes de mobilités, de transport et d'occupation de ce qu'est la rareté fondamentale, c'est-à-dire la voirie, c'est quand même quelque chose de très fondamental. alors là-dessus, on s'est amusé, et pour ceux que ça intéresse, c'est gratuit, c'est des publications qui se trouvent sur un truc qui s'appelle HAL-SHS, vous trouverez ça, vous mettez simplement le nom de deux des auteurs, BONNAFOUS - MERCIER, vous trouverez ça malheureusement c'est souvent écrit dans la langue des sauvages parce qu'on est obligé quand on travaille au CNRS, on est obligé de publier en anglais, mais enfin, ça se lit facilement, il y a des cartes, il y a de la couleur, etc. On a fait cet exercice sous trois hypothèses, pour l'aire urbaine, on a fait une hypothèse - alors naturellement, situation de référence, on considère que c'est la continuité, il se passe vraiment rien-, on a fait une hypothèse de péage cordon et puis on a fait une hypothèse de péages de zones et puis on a fait une hypothèse, alors ça n'est pas parce qu'on imaginait le *peak oil*, parce que la raison n'en serait sûrement pas le *peak oil*, une hypothèse d'augmentation très sensible du prix des carburants. J'ai dit *peak oil*, la problématique du *peak oil* est complètement transformée. Ce n'est pas là que se situe le problème. Il se situe dans les gaz à effet de serre qui peuvent en résulter, mais sûrement pas par les limites physiques de la ressource. Et donc là, on a des choses qui sont amusantes ; mais encore une fois, ce ne sont que des simulations. On peut me dire « mais tout ça, c'est bidon ». On sait simplement que par exemple, on brise la redynamisation du centre de Lyon si on fait un péage de zone ; c'est à dire, enfin tout le monde comprend ce que ça veut dire, on va payer, par exemple en Corse, c'est un petit peu différent, les choses sont d'autant plus différentes si on fait un péage cordon. Par exemple l'étalement urbain est fortement ralenti, on pouvait s'en douter, mais on peut préciser les endroits où c'est

905

910

915

920

925

le plus sensible, s'il y a une augmentation très sensible du prix des carburants. Alors donc voilà ce sont deux problèmes un petit peu différents. Nous on utilise les données de l'INSEE parce qu'on en est des consommateurs et on leur reconnaît une qualité exceptionnelle. D'ailleurs ce qui a été dit quand l'INSEE dit « nous on ne simule pas sur les emplois », c'est parce qu'eux, ils savent bien que ça n'aurait pas la même qualité. Les universitaires peuvent prendre des risques parce qu'on est complètement irresponsables, on peut produire n'importe quoi.

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

Monsieur PELLÉ puis on passera à la suite.

Nicolas PELÉ, Chargé d'études en exploitation et sécurité des déplacements CEREMA :

On a parlé de données de mobilité à un moment. Si j'ai bien été attentif, ça n'a pas été évoqué les enquêtes ménage déplacement et pour le coup, c'est vraiment une source d'information complète et qui permet de parler d'évolution parce que ce sont des enquêtes qui ont lieu tous les dix ans. Donc quand on parlait dans Lyon, on parlait des chiffres, il faudra les vérifier, mais moi ce que j'ai en tête, c'est une relative stabilité de déplacement, une stabilité de la durée des déplacements. Par contre des variations assez sensibles comme vous l'avez dit, sur la part modale avec en effet une baisse de l'utilisation de la voiture, et une hausse de l'usage de la marche à pied et des transports collectifs. Donc là j'avais noté des petits chiffres, + 3 points pour la marche à pied et les transports collectifs entre 2006 et 2015 et une baisse de moins de 6 points pour la voiture.

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

Merci, par ailleurs oui, c'est en termes de données, après il y a des objectifs politiques ; enfin vous l'avez évoqué en matière d'aménagement, d'urbanisme de choix, il y a d'autres objectifs qui sont effectivement la lutte contre la pollution, le SRADDET, fixe, ça c'est en nombre d'orientations dans ce cadre-là. Est-ce que Madame DUBROMEL vous pouvez nous donner quelques éléments caractéristiques du SRADDET très rapidement.

Anne DUBROMEL, Responsable du service Grands projets - Région Auvergne-Rhône-Alpes :

Oui, alors avant je voulais juste, par rapport à la question qui a été posée, je crois que c'est quelqu'un qui est derrière moi, par rapport à l'impact du renchérissement du coût de l'énergie on va dire ça : il y a une étude intéressante, des travaux qui ont été menés en 2015 par le CEREMA donc Séverine pourrait nous les retrouver, c'est David CAUBEL qui avait mené ça, sur l'impact d'un renchérissement de l'énergie sur la vulnérabilité des ménages dans l'aire métropolitaine de Lyon et c'est tout à fait intéressant de voir l'importance des ménages impactés. C'était 20% de la population de l'aire métropolitaine lyonnaise qui allait être en difficulté dans ses besoins de mobilité et l'étude est assez riche d'enseignements. On pourrait tout à fait la fournir parce qu'elle est très intéressante et elle est récente en plus, donc elle est intéressante. Voilà, alors sur la question, oui, mais rapidement, alors le SRADDET : je redis, peut-être parce que ce n'est pas forcément universellement connu, c'est un nouveau schéma puisque les régions sont amenées à produire ces schémas depuis la Loi NOTRe, c'est le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires. C'est un schéma qui regroupe trois grandes thématiques qui avaient été élaborées par les Régions. Ça regroupe l'environnement et l'énergie, l'aménagement du territoire, les infrastructures et la mobilité. Voilà donc en gros ses trois thématiques.

970 Alors effectivement le SRADDET de la Région Auvergne Rhône-Alpes, il n'est pas complètement abouti. C'est un projet qui a été arrêté par l'Assemblée plénière du Conseil Régional en mars dernier et qui est aujourd'hui soumis aux consultations des personnes publiques associées et qui sera soumis pour enquête publique ; donc il sera consultable pour le grand public à partir de septembre prochain. Alors, chacun pourra s'exprimer sur ce document qui est à horizon 2030 et qui fixe les grands objectifs de la région Auvergne Rhône-Alpes avec ses partenaires sur ces trois grandes thématiques.

975 Sur les problématiques environnement, il y a effectivement dans le SRADDET les objectifs qui étaient auparavant inscrits dans les SRCAE et les schémas de corridors écologiques. Donc les schémas air climat énergie et schémas corridors économiques, ces schémas-là sont aujourd'hui intégrés dans le SRADDET. Mais les objectifs qui avaient été négociés et établis dans ces schémas se retrouvent dans le SRADDET. Donc il y a des objectifs d'amélioration de qualité de l'air, des objectifs de consommation de l'énergie et des objectifs effectivement de lutte contre le changement climatique. Sur l'amélioration de la qualité de l'air, on va retrouver selon les différents polluants, des objectifs chiffrés qui sont fixés pour lutter contre le dioxyde d'azote, contre l'ammoniacque, contre les composés organiques volatiles, les particules fines, les particules très fines ; ces différents polluants font l'objet d'un objectif de réduction et d'un certain nombre d'actions que la Région conduit avec ses partenaires pour arriver à réduire leurs impacts, avec aussi des actions plus spécifiques dans 9 territoires prioritaires dans la Région Auvergne Rhône-Alpes, dont l'aire métropolitaine, dont la Métropole de Lyon et aussi les vallées alpines par exemple.

985 Sur l'accompagnement des territoires dans le changement climatique, l'objectif est de réduire les gaz à effet de serre de 30% à horizon 2030, notre année de référence c'est 2015 ; donc voilà, c'est l'objectif qui est fixé dans le SRADDET. Et puis sur la consommation énergétique, l'objectif que fixe le SRADDET c'est de diminuer de 15% la consommation énergétique par rapport toujours à notre année de référence 2015, 15% si on tient compte des projections d'évolution de la population et dans le SRADDET on a repris les projections de l'INSEE, ça veut dire qu'il faut faire un effort de réduction de 23% par habitant si on veut obtenir ce chiffre de 15% par rapport à aujourd'hui. Pour la réduction énergétique, ça veut dire qu'il faut agir à la fois sur les grands phénomènes de consommation énergétique, c'est-à-dire le logement et la mobilité ; et sur la mobilité un des objectifs, c'est le report modal ; c'est diminuer les mobilités subies, c'est augmenter les capacités des transports publics ferroviaires mais aussi interurbains, puisque maintenant la Région est compétente sur ces domaines-là. Voilà, c'est travailler sur tous ces phénomènes donc. Vous pourrez retrouver ces éléments, le projet de SRADDET a été mis à disposition sur la plateforme du débat donc vous pouvez le consulter.

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

Merci. Est ce que quelqu'un veut compléter ou intervenir sur ces points ?

1005 **Joël DUBOS, DARLY / FNAUT :**

1010 Moi je voulais savoir comment sont prises en considération justement les orientations qui sont définies dans les SCoT de multipolarité pas seulement d'habitation mais développement économique et est-ce qu'on peut dans ces projections faire des hypothèses en se disant que plutôt que de concentrer tous les emplois tertiaires notamment à la Part-Dieu, s'ils étaient répartis sur l'ensemble de l'aire métropolitaine ça pourrait changer éventuellement les flux

1015 migratoires, notamment d'emploi ? Et je voulais en revenir aussi aux hypothèses qui ont été
présentées à Pusignan pour le développement de Saint-Exupéry : Comment on prend en
considération justement les attentes des individus ? Parce que j'ai l'impression quand même
dans ce débat, il faut effectivement une base pour pouvoir commencer à débattre des dossiers
de SNCF Réseau, proposer le problème ; comment on répond aux attentes des habitants parce
que j'ai l'impression qu'il y a une offre qui est celle du dossier qui est mise en débat et à côté de
ça, on a des besoins qui sont exprimés par les gens qui s'expriment dans toutes les réunions qui
ne sont pas à l'opposé, mais qui sont très différentes par rapport à ce qui est proposé dans le
dossier. Donc comment dans vos modèles, dans vos hypothèses de solutions, on peut prendre
1020 ça en considération au fur et à mesure un petit peu de l'avancement du débat ?

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

1025 C'était juste un élément de réponse sur ce point : le débat sur le nœud ferroviaire
effectivement, il vise du long terme, on est bien dans une logique long terme. Dans toutes nos
réunions préalables qu'on a évoquées sont apparues comme une urgence majeure les
interventions sur les transports du quotidien et à court terme. Alors il y a des premières
réponses qui seront apportées par SNCF sur le plan de mobilisation, sur la fiabilisation, la
robustesse. En revanche, ce qu'on souhaitait aborder nous dans le cadre du débat et pour
lequel on a été saisi, ce sont bien les aménagements à long terme. On a bien entendu et on s'en
fera l'écho, bien entendu, dans nos comptes rendus, des urgences que vous évoquez et qui sont
1030 évoquées à toutes les réunions. Donc je n'ai aucun état d'âme pour en faire l'écho sur ce point,
sur la qualité de service, sur le niveau de service, sur le cadencement, sur tout un tas
d'éléments de ce type qui vont réapparaître dans le compte-rendu qu'on sera amené à faire. En
revanche, ce qu'on souhaitait faire notamment au cours de cet atelier, c'est de se projeter à
horizon 20 ans, 30 ans et de pouvoir voir comment on pouvait s'y projeter. Effectivement en
1035 termes de projection comme vous le disiez et non pas en termes de prévisions, mais en termes
de projections avec toutes les incertitudes que ça a, avec un certain nombre de fixation
d'objectifs politiques. Vous avez raison sur le choix de l'aménagement, ça a un impact
nécessairement sur la mobilité de dire j'urbanise telle zone plutôt que telle autre ; enfin à ma
connaissance, ça a un impact peut-être mineur par rapport aux chiffres globaux dans les
1040 transports du quotidien ça peut être important. Alors je voulais peut-être faire réagir la
Métropole sur les derniers éléments qu'on comptait apporter justement en termes de projets
d'aménagement de la Métropole et son impact sur la mobilité si on peut le mesurer
aujourd'hui.

Alexandre BREUIL, Métropole de Lyon :

1045 Alors Alexandre BREUIL, je suis de la Métropole de Lyon. Tout à l'heure j'entendais « on
concentre tous les emplois tertiaires sur la Part-Dieu, ça pousse ensuite à renforcer l'offre sur
ce secteur. » Je pense qu'on peut voir les choses différemment : aujourd'hui la Part-Dieu
constitue un pôle d'échanges très important, très bien desservi et du coup, il y a une très grosse
attractivité et les employeurs souhaitent s'implanter là. En fait on essaye de répondre à cette
1050 demande parce que mine de rien, c'est ce qui crée de l'emploi. Par ailleurs, je ne pense pas
qu'on puisse dire que la Métropole concentre tout sur la Part-Dieu ; elle a quand même aussi
l'objectif de développer d'autres secteurs tertiaires. On a vu avec Carré de Soie, on l'a vu avec
Gerland, on le voit avec Confluence et aujourd'hui c'est plutôt des secteurs qui sont de plus en

1055 plus loin du centre mine de rien. Carré de Soie, on est passé au-delà du périphérique si on le regarde bien. Voilà donc il y a une histoire de poule ou d'œuf. Est-ce qu'on induit une demande de transport supérieure en ayant des projets de développement économique sur tel ou tel secteur ou bien finalement ces projets de développement économique spontanément viennent parce que l'offre est déjà significative ?

1060 Et tout à l'heure, au tout début de la présentation, on parlait de part modale sur des grands axes, je ne sais plus Nord-Isère, Lyon. On était à chaque fois en transport en commun inférieur à 50% donc ça ne paraît pas forcément choquant non plus de se dire que sur des liaisons où il y a autant de demandes de déplacements, tous modes confondus aujourd'hui, on pourrait augmenter l'offre. J'ai aussi beaucoup entendu de passe au quart d'heure, c'est une des attentes qui ont été exprimées aujourd'hui. Alors les gens aimeraient bien que ce soit demain, nous on leur dit il va falloir un effort d'investissement significatif pour que ce soit faisable dans 20 ans. Donc il y a encore une marge de progression ne serait-ce qu'avec la répartition actuelle des emplois et aujourd'hui les grandes origines et destinations qu'on constate, elles viennent jusqu'au centre de Lyon.

1070 Dernier point, tout à l'heure on parlait du fait que la périphérie vient sur Lyon. L'inverse est vrai. On le constate avec les enquêtes ménages notamment, c'est-à-dire qu'on constate que dans les flux des navetteurs, la croissance est encore plus rapide sur les mouvements de Lyon vers la périphérie. Alors ils sont en proportion moindres que le matin, mais leur croissance est plus rapide dans l'autre sens. Donc mine de rien, on n'est pas seulement en train de desservir des zones d'emploi dans Lyon mais on est en train de faciliter les liens dans les deux sens entre 1075 l'agglomération lyonnaise et ses territoires voisins. Voilà je voudrais un petit peu compenser la caricature de temps en temps telle qu'on peut le ressentir en tous cas, du point de vue de la Métropole, sur une Métropole qui aspirerait les emplois, les richesses, etc. Je pense que la réalité qu'on voit est plus nuancée que ça et les ambitions de l'exécutif métropolitain sont également plus nuancées que ça.

1080 **Philippe BOSSUET, SYTRAL :**

Philippe BOSSUET du Sytral. Pour compléter ce que dit Alexandre, un certain nombre d'éléments alors effectivement pour trois personnes de l'extérieur, voisins de l'agglomération lyonnaise qui rentrent chaque matin, il y a une personne de l'agglomération lyonnaise qui sort. Par contre, il y a une très grosse différence du mode de déplacement. Il y a une espèce d'effet de complémentarité, de logique, et là-dessus, on reviendra sur les aspects Part-Dieu que vous évoquiez. Finalement, vous, votre interprétation c'est de dire c'est d'autant plus facile quand on prend un train et que à l'arrivée, soit on peut très facilement et rapidement - j'en reviens aux aspects d'isochrone dont parlait Monsieur. C'est des outils qu'on utilise effectivement sur l'agglomération lyonnaise depuis de très très nombreuses années. Donc c'est d'autant plus 1090 intéressant de prendre le train quand une fois qu'on est arrivé à la gare soit à pied, soit avec une correspondance facile et rapide de transport en commun ou de vélo, on vient en 10/15minutes à son point de destination finale. C'est un petit peu plus compliqué quand effectivement, on est dans le sens inverse, c'est-à-dire qu'on sort de l'agglomération lyonnaise et qu'on va dans des agglomérations qui sont à l'extérieur, ce n'est pas qu'elles soient moins 1095 fréquentables, mais elles ont une autre histoire, une autre densité, ... etc., et il nous semble que ça, ça joue sur les parts modales. C'est-à-dire que pour des gens qui rentrent sur l'agglomération lyonnaise, un corridor par exemple comme le Nord-Isère, la Capi que vous

1100 évoquiez, quand on cumule l'écart interurbain et le ferroviaire pour des gens qui viennent sur
Lyon, on est presque à plus de 40% de part modale transport en commun. Par contre, dans le
sens inverse, on est seulement à 7 ou 10%. C'est-à-dire que l'aspect de la diffusion sur son point
d'arrivée, il nous semble qu'il prend un certain nombre d'importances. Après, moi je fais écho à
ce que vous évoquiez effectivement et ce que disait Alexandre : c'est que la Part-Dieu comme
vous le disiez, est quand même une gare centrale au milieu d'un bassin de population sur Lyon -
1105 Villeurbanne d'un peu plus de 600.000 habitants et d'un peu plus de 360.000 emplois. C'est à
peu près la moitié des emplois de l'ensemble de l'agglomération lyonnaise, c'est-à-dire la
Métropole + la Communauté de communes de l'est lyonnais + 6 communes de l'ouest ; c'est le
périmètre de TCL grosso modo qui fait agglomération. Donc ça veut dire qu'à partir de ce point,
je veux dire, on peut le déplorer, on peut dire tout ce qu'on veut, c'est une réalité et c'est ce
qui en fait comme le disait Alexandre probablement son attractivité, pour autant d'autres
1110 points je dirais avec du tertiaire etc. se développent sur les projections qu'on fait à 2030 et
qu'on s'essaie de faire à 2040 avec l'Agence d'Urbanisme, avec le SEPAL qui est le syndicat qui
s'occupe du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération. Grosso modo c'est une
tendance et en matière d'emploi effectivement c'est très compliqué. Le SCoT là-dessus dit
1115 finalement peu de choses. On pousse les agences d'urbanisme à nous dire les choses, mais
effectivement c'est un peu aléatoire. Mais ceci dit, ce qu'on entrevoit c'est qu'à des périodes
2030 avec plus de certitudes et 2040 avec un peu plus d'incertitudes, c'est que les
augmentations d'emplois sur l'agglomération lyonnaise grosso modo suivront l'évolution ou
seront en proportion de ce qu'on connaît. C'est-à-dire que la moitié des emplois nouveaux
seront plutôt sur Lyon-Villeurbanne et l'autre moitié d'emplois sera répartie sur l'ensemble de
1120 l'agglomération. Donc ce que je veux dire c'est que cette espèce de poids, en tout cas jusqu'à
2030 et probablement en prolongement jusqu'à 2040, ce poids respectif des différents
territoires, pour nous, il a plutôt vocation, je dirais, à se prolonger de cette façon-là. Alors
après, c'est effectivement la poule et l'œuf qu'évoquait Alexandre BREUIL. Le pôle d'échanges
de la Part-Dieu, ce n'est pas un hasard et s'il y a un quartier autour, ce n'est pas un hasard non
1125 plus. C'est-à-dire que c'est le plus gros pôle d'échanges, le plus gros point modal du réseau de
transport urbain de l'agglomération et c'est effectivement la plus grosse gare. Pour rappeler,
Part-Dieu, c'est à peu près 130.000 voyages par jour et après Perrache c'est 25.000. Gorge de
Loup, Saint-Paul et Saint-Exupéry c'est à peu près pareil ; c'est 6 à 8.000 donc ce n'est pas
beaucoup. Saint-Exupéry, c'est en gros 10.000 emplois autour et pour revenir sur les
1130 isochrones, effectivement, en un quart d'heure à pied ou à vélo ou en transports en commun
même, effectivement de Saint-Exupéry, on n'a pas 360.000 emplois à portée de main.

Joel DUBOS, DARLY / FNAUT :

1135 C'est bien parce qu'il y a eu une volonté politique de développer ce quartier qu'il s'est
développé. En 1983, la Part-Dieu n'existait pas. Ça veut bien dire que c'est une volonté
politique qui a fait qu'on a développé ce quartier et qu'on y a amené des emplois. Pourquoi on
ne pourrait pas le faire ailleurs ? C'est tout. C'est la question que je pose et comment on prend
ça en considération dans les années à venir ?

Philippe BOSSUET, SYTRAL :

1140 J'entends bien, sur 2030/2040 par rapport à un peu plus de 700.000 emplois de
l'agglomération, on estime qu'on pourrait gagner 100.000 emplois. Il est peu probable que les

1145 100.000 emplois aillent tous ailleurs que dans le centre de l'agglomération lyonnaise. C'est très peu probable, c'est impossible. Il n'y a pas de revirement de tendance à ce point-là, donc ce que je veux dire par là, c'est que le poids de l'existant par rapport à des évolutions à venir, il pèse extrêmement longtemps et à notre avis, il pèsera au-delà de 2040 le NFL et celui-ci aura le temps de fonctionner lorsqu'il aura été réalisé.

Jean-Paul LHUILIER, FNE AuRA :

1150 Ce que l'on dit là, il y a un modèle d'urbanisation qui a été choisi sur lequel on pèse relativement peu - sauf peut-être par nos bulletins de vote mais ça, c'est autre chose, c'est le constat. Je revois encore plus ou moins Gérard COLLOMB, enfin dans ma carrière dans tous les cas, fin des années 1990, parler de La Défense comme exemplaire pour la Part-Dieu. On y arrive peut-être, sauf qu'il y a une petite différence : c'est qu'à La Défense on n'y va pas en voiture, c'est impossible. Je crois qu'ils doivent avoir presque 150.000 emplois. Tout le monde y va pratiquement en transport collectif ou en vélo, mais il faut savoir que quand même, ils ont mis les moyens à Paris. C'est juste une boutade.

1155 Je voudrais dire aussi une deuxième boutade tout de même et si on avait choisi que InCity soit à Saint-Etienne, peut-être qu'on n'aurait eu moins de problème sur A47 et définitivement on aura plus A45 ; ça c'est des boutades, ce n'est pas des choix qui ont été faits, on constate. Je reviens et là, je remercie quand même le Sytral d'être présent, parce que la problématique TER ou la problématique ferroviaire j'insiste bien, je l'ai encore redit, mais là j'insiste, c'est plus un problème périurbain allant jusqu'à Saint-Etienne, jusqu'à Bourgoin Jallieu, Vienne, Ambérieu, qu'il y a un problème vraiment centroïde de la Part-Dieu et la Métropole, même si parfois on aimerait qu'à Saint-Priest, on prenne un peu plus le train qu'actuellement.

1165 Mais c'est là-dessus que j'attends quand même de ce débat et des prévisions et des perspectives puisqu'il faudra quand même faire des perspectives, au moins avec l'agence même si souvent on se casse la figure. Mais alors ce n'est pas à l'INSEE que je demanderai ça. C'est plutôt à l'agence et à tous ceux qui tournent autour, de faire des perspectives pour savoir comment en doublant ou en triplant la capacité, alors là je parle de capacité TER, on aura moins de circulation sur nos autoroutes. C'est ça que je cherche, ce n'est pas autre chose. Dans un premier temps, tant que nous, alors ça a été dit par la Région et j'en suis ravi, on est parti

1170 prenante du SRADDET Auvergne Rhône-Alpes pour que de fait, on ait beaucoup moins de voitures polluantes sur nos routes et nos autoroutes. C'est ça ce qu'on cherche, et l'un des modes - je ne dis pas que c'est le summum- mais l'un des modes possible compte tenu des choix qui sont faits au niveau de l'urbanisation c'est effectivement les TER qui en 30 mn/45 mn - c'est le temps qu'il faut avoir dans la tête pour pouvoir d'aller à un point à un autre raisonnablement dans la journée-, les grenoblois mettent un petit peu plus de temps, ils

1175 mettent 3 heures aller retour, donc 1h30 l'aller - donc ça c'est une contrainte, c'est pas du volontaire. Mais sur nos communes de l'AML, on met 45 mn quand tout se passe bien et que la SNCF le veut bien. Mais c'est ça ce que l'on cherche, c'est, est-ce qu'on est capable d'augmenter fortement ? Alors j'entends qu'à court terme, le long terme moi me gêne

1180 beaucoup parce que quand on parle de long terme moi j'entends au-delà de 2050 voire même jamais. Non, c'est la continuité de ce qu'il se fait actuellement du NFL à la Part-Dieu - actuellement sur lequel moi, je n'ai pas d'avis particulier. Il fallait le faire, on est d'accord là-dessus. En revanche, qu'est-ce qu'on fait ensuite ? Et par quoi on commence ? C'est une continuité du terme. Ce n'est pas 30 ans c'est maintenant.

1185 **Philippe BOSSUET, SYTRAL :**

Je peux vous donner 2/3 éléments un peu plus globaux. J'avais une petite présentation, mais ça risque d'être un peu long. La Région à SRADDET a une très grande échelle. Ce SRADDET, il est complété, ou précédé en l'occurrence, puisque sur l'agglomération lyonnaise il y a des plans de déplacement urbain depuis 1997, donc par ce genre de documents eux, qui raisonnent tous modes. C'est-à-dire : c'est le Sytral, effectivement sur l'agglomération lyonnaise, qui est pilote, maître d'ouvrage de ce plan de déplacement urbain. C'est-à-dire qu'on a une autre casquette que celle de transporteur de transport en commun. Je dirais avec l'ensemble des collectivités concernées, on travaille de façon très partenariale : on conçoit et on met en œuvre ce plan de déplacement urbain tous modes. Ce qu'on constate à la fin des années 1990, c'est sur l'agglomération lyonnaise qu'on a constaté que, pour la première fois, la part modale des déplacements voiture était descendue en dessous de 50%. Donc depuis 1995, c'était 53%, 2006 50%, 2015 44% et les objectifs du plan de déplacement urbain à horizon 2030, c'est 35%. Donc ça veut dire qu'entre 2015 et 2030 c'est moins 450.000 déplacements quotidiens en voiture. Aujourd'hui il y a 2.2 millions déplacements en voiture sur l'agglomération lyonnaise ; beaucoup plus dans sa périphérie que dans son centre. C'est une moyenne sur l'ensemble de l'agglomération, donc si on met en parallèle qu'à peu près 25% des emplois de l'agglomération lyonnaise sont occupés par des gens qui résident à l'extérieur, tout comme on l'a dit, il y a aussi des habitants de l'agglomération lyonnaise qui vont travailler à l'extérieur, mais en proportion moindre. Donc un plan de déplacement urbain c'est à la fois, je dirais, on travaille sur des projections de population, des estimations d'emplois à l'horizon qu'on vise, en l'occurrence 2030, et je dirais en fonction d'un certain nombre de tendance du passé. C'est-à-dire qu'on est éclairé par les résultats qu'on a pu avoir.

Le premier plan de déplacement urbain effectivement, tout le monde l'a dit, ce n'est pas possible. C'est le troisième plan de déplacement urbain, donc on est sur une tendance relativement bien ancrée. Un jour, il y aura une limite. Il y aura toujours des déplacements en voiture bien sûr, mais ça nous semble réaliste et donc une fois qu'on fait cet exercice, on le modélise. Par exemple, on travaille avec Rhône-Alpes parce qu'il y a un élément effectivement qu'évoquait Monsieur RUYSSCHAERT tout à l'heure, il y a aussi les aspects d'ambition politique, de nécessité environnementale, de contrainte, puisque l'Etat nous impose des normes de qualité de l'air, l'Europe, etc. Donc, on prend en compte ça. Donc ça veut dire que dans le plan de déplacement urbain pour répondre à votre question, non seulement, il y a un schéma de développement des transports collectifs, un schéma du développement de la marche à pied, du vélo - c'est la plus grosse ambition de ce PDU c'est + 300.000 déplacements vélo d'ici 2030, ça s'enclenche et pour la voiture moins 450.000 - donc quand on met en relation ça aussi, on parlait tout à l'heure d'à peu près 150.000 voitures qui rentraient sur l'agglomération le matin ou qui sortaient à minima rien que pour l'emploi. C'est là où probablement on se rejoint : c'est que le train ou le TER est sûrement un très bon outil. Et il est, à notre avis, un tellement bon outil que dans les modélisations qu'on a pu faire - c'est-à-dire qu'en dix ans on aura des populations, des emplois, des déplacements réalisés selon d'autres modes, on modélise ça on voit ce que ça donne en termes d'émissions de polluants, ... etc. Et bien sûr on prend en compte les déplacements ferroviaires, vélos, piétons et on voit au travers de ces modélisations qu'on arrive à atteindre les objectifs supra fixés par l'Etat, l'Europe etc. Et donc, on est, même sur l'agglomération lyonnaise, sur des propositions de performance en matière environnementale encore plus ambitieuses que celles du SRADDET.

1230 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public :**

Il y a une toute petite dernière question, puis après on va passer au modèle du trafic parce qu'il est déjà 19 heures passées.

René MARCAND :

1235 Juste je rebondis sur moins 450.000 voitures et +350.000 vélos d'ici 2030 : si je ne me trompe pas, dans les prévisions de SNCF Réseau c'est + 20.000 passagers en 2040.

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

1240 On va aller rechercher, mais il ne me semble pas que ce soit 20.000 de mémoire. Ça me surprend un petit peu, parce qu'on était au-dessus. On va rechercher ces chiffres, et peut-être demander à SNCF, à travers tout ce qu'on a évoqué, quelles sont les données d'entrées que vous utilisez pour vos modèles, et puis ensuite demander à Monsieur PELLÉ de faire une rapide présentation des différents modèles de trafic qui sont utilisés. Je vous en prie Madame.

Carine COUTURIER, A3CFAL :

1245 Madame COUTURIER, A3CFAL et Maire adjoint sur la commune de Dagneux. J'entends dans les discours que l'on parle essentiellement de la Part-Dieu. Alors je veux bien croire que le NFL est, par rapport au désengorgement de la Part-Dieu. Sur nos territoires par exemple de l'Ain, de la Côtière et de la Plaine de l'Ain. Moi, j'ai vu l'évolution sur les 15/20 dernières années : avant, le matin, il n'y avait des bouchons que pour aller sur Lyon et le soir, il y avait des bouchons que pour sortir de Lyon. Maintenant, il y a des bouchons dans les deux sens, matin et soir. Ce qu'on appelle le nœud des îles, juste pour information, pour faire 20 km, on met 45 mn voire 1 heure.

1250 Dagneux – Villeurbanne, 45 mn, 1heure, il y a 20km, dont 30 min pour n'en faire que 2, voilà à peu près.

1255 Sur nos territoires, on a ce qu'on appelle le SCoT Bucopa, le Schéma de Cohésion Territoriale Bugey, Côtière, Plaine de l'Ain, qui impose sur les communes et sur les zones d'activités des aménagements bien précis. Et on a le droit ou pas, de faire des aménagements pour palier à des évolutions de population et palier à des évolutions économiques et qu'on ne se retrouve pas sur des territoires avec des évolutions de population qui dépasse un certain pourcentage, on a des normes qui sont à respecter. Quand j'entends sur la Part-Dieu qu'on concentre beaucoup d'activités économiques etc. Effectivement je rejoins un peu ce qui a été dit auparavant, c'est que pourquoi tout est concentré sur le territoire de la Part-Dieu ? Alors c'est plus un débat d'urbanistes là, mais pourquoi on veut absolument tout concentrer sur la Part-Dieu, les transports, l'activité économique alors que sur d'autres territoires, comme la Côtière et la Plaine de l'Ain entre autres, on est en plein développement économique et que nous, sur notre territoire on ne nous apporte pas de solution entre autres, sur les TER et sur les transports et que c'est très compliqué.

1260

1265 J'avais un document intéressant que je n'arrive pas à télécharger - on n'a pas de réseau internet ici- qui montrait grâce à une étude de l'A3CM, le déplacement des gens de Lyon sur notre territoire chaque matin et que la proportion des gens qui viennent de Lyon sur notre territoire est de plus en plus importante. On a quasiment autant de personnes qui partent de notre territoire pour aller sur Lyon que l'inverse. Donc c'est bien qu'on a une problématique de transport et que tant qu'on n'aura pas résolu ce problème-là, on aura beau faire des perspectives à 20, 30 ou 40 ans, là actuellement, on a un point d'urgence à traiter.

1270

1275 Deuxième sujet, je sais que ce n'est pas le sujet et que le CFAL on ne veut pas trop en entendre parler dans le cadre du nœud ferroviaire lyonnais, mais dans le cadre du CFAL et dans le fuseau que nous proposons sur notre territoire, nous, on propose une alternative justement pour desservir la plaine de l'Ain. Et quand on propose de desservir la plaine de l'Ain entre autres sur du fret et sur du TER, c'est bien aussi pour désengorger les autoroutes ; c'est aussi pour que les gens de Lyon puissent aller travailler sur la Plaine de l'Ain et que les gens qui habitent sur la Plaine de l'Ain puissent aller sur la région lyonnaise plus facilement et que ça, on n'est pas entendu. Donc, on propose des alternatives, on demande des choses, et on n'est pas entendu sur notre territoire. Donc je veux bien entendre qu'à Lyon la Part-Dieu voilà, mais il y a aussi tous les territoires qui sont aux alentours et qui ont besoin de ça.

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

On va laisser le Sytral répondre en 10 secondes et puis je vous répondrai sur la deuxième partie de la question.

1285 **Carine COUTURIER, A3CFAL :**

1290 Vous souffrez tous de l'intitulé Nœud ferroviaire lyonnais je pense. Dans les autres réunions, la SNCF l'a bien expliqué, en tout cas c'est ce que j'ai compris, et c'est notre vision des choses, le nœud ferroviaire lyonnais, il se trouve qu'il se concentre comme son nom l'indique sur l'agglomération lyonnaise. Mais il sert à beaucoup de choses. Je veux dire, il y a des lignes ferroviaires qui vont sur la Plaine de l'Ain ou sur la Côtière de l'Ain. Donc on a tous intérêt et la même ambition, qu'effectivement ces lignes ferroviaires puissent gagner en termes de capacité et que des services ferroviaires soient mis en service directement dessus par SNCF au titre d'une de ses compétences ou du moins, d'acteur de mobilité ferroviaire ou par la Région en ce qui concerne les TER. Donc là-dessus, il n'y a aucun souci.

1295 Après, juste un autre élément par rapport aussi au sujet de développement économique, ce n'est pas mon sujet, mais ce que j'ai cru comprendre quand même en travaillant avec les agences d'urbanisme ou avec un certain nombre de gens qui font du développement économique, c'est qu'on constate sur l'agglomération, enfin sur l'aire métropolitaine lyonnaise, donc bien au-delà de l'agglomération lyonnaise, une espèce de forme de redistribution. C'est-à-dire, il y a certaines grandes métropoles où effectivement le cœur ou le centre de la métropole aspire la très grande majorité des emplois et bien souvent au détriment des territoires périphériques. Il nous semble que sur l'aire métropolitaine lyonnaise et donc autour de la métropole lyonnaise et de l'agglomération, il y a une forme de redistribution. C'est-à-dire que quand on regarde les prévisions en termes de population et d'emplois des différents SCOT voisins autour, il y a des prévisions et il y a eu une réalité sur les années passées de développement économique, la répartition d'emploi et sur le ferroviaire, il y a un ensemble là qu'il faut arriver à faire jouer. Et la réalité montre que sur le développement, ça fonctionne. C'est-à-dire il y a un fort développement de l'agglomération lyonnaise et un fort développement également des territoires alentours où on voit de plus en plus d'entreprises qui s'installent à la fois sur Lyon ou sur l'agglomération lyonnaise et qui ont soit des sous-traitants, des succursales etc., donc on a tous intérêt à ce qu'effectivement ça fonctionne.

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

1315 On ne va pas rentrer dans ce débat si vous le permettez parce qu'on est sur l'atelier débat. On est bien conscient, il y a un plan de mobilisation. Il y a d'autres hypothèses court terme qui doivent être loupées. Je voudrais juste répondre en termes sur le CFAL, on n'est pas entendu, etc. Ce n'est pas que vous n'êtes pas entendus, c'est que dans ce débat, il porte effectivement sur le nœud ferroviaire lyonnais NFL long terme. Le CFAL peut avoir des impacts sur le nœud ferroviaire, donc on entend bien ce que vous évoquez en termes de tracé etc. Nous ne sommes pas saisis dans la provocation à re-débattre du tracé du CFAL. Que par contre vous fassiez état et on le reprendra dans nos conclusions, c'est ce que j'ai dit à plusieurs occasions, que vous fassiez un cahier d'acteur explicitant la position des élus, des associations sur ce point là-dessus, me paraît tout à fait légitime pour qu'on le retranscrive nous dans le débat. En revanche, on ne pourra pas effectivement débattre ni en atelier, ni en réunion publique, du tracé à proprement dit ; on n'est pas dans cette hypothèse. Voilà, c'est ce que je voulais dire tout de suite mais je vous propose de passer au point suivant parce que là on est très en retard, on aurait dû finir déjà. Normalement, c'est deux heures d'atelier, on est déjà à deux heures quinze, mais ça me paraît intéressant, si vous n'êtes pas trop pressés de finir. Je vous propose de passer sur les modèles de trafic. On pourra revenir sur le CFAL après, entre nous. Peut être

1320

1325

1330 juste des éléments sur les données d'entrées que vous utilisez, Monsieur PELLÉ, juste après de manière très courte, désolé, avant de passer de nouveau sur le trafic SNCF.

Lionel COLLOMBIER, SNCF Réseau :

Oui, j'avais prévu de parler un peu des données d'entrée en décrivant le modèle et la phase de calage de l'outil puisque ces données servent à ça, ce sera peut-être plus compréhensible.

1335 Alors, modèle de trafic en d'autres termes, c'est notre outil de prévisions de fréquentation des trains. Je voudrais juste préciser en préambule qu'il ne faut pas oublier que nous sommes dans la phase d'émergence du projet, donc bien avant les études préliminaires, les études d'avant projet etc., bien avant l'enquête publique. Donc nos prévisions actuellement sont à considérer comme des tendances, des éclairages, ce ne sont pas les prévisions définitives qui seront

1340 soumises à enquête publique et donc notre outil en conséquence a des limites qu'on va évoquer et il est largement perfectible et nous avons prévu de le perfectionner lors des phases ultérieures.

Alors, quelles sont les principales caractéristiques de cet outil ? En fait nous avons deux modèles multimodaux interconnectés, c'est-à-dire qui interagissent entre eux. D'une part, un

1345 modèle pour traiter les flux de longues distances sur le NFL et d'autre part, un modèle qu'on peut qualifier de régional, pour les flux de courtes et moyennes distances.

Notre modèle longue distance provient d'un modèle national conçu par SNCF Réseau utilisé pour tous les grands projets ferroviaires et il a été adapté sur le NFL. Et notamment, cet outil longue distance à présent permet de modéliser 5 modes de transport : le train, l'avion, la

1350 voiture particulière, les autocars relevant des services librement organisés abréviation SLO, autrement dit, les cars Macron, et le covoiturage. À la base notre modèle national ne prend pas en compte les autocars et le covoiturage, en tout cas dans sa version actuelle. Mais là, on l'a perfectionné pour les besoins de l'étude NFL.

En ce qui concerne le modèle régional, il est centré sur l'agglomération lyonnaise - vous verrez

1355 le zonage tout à l'heure - donc il modélise avant tout les flux en provenance et en direction de Lyon. Il prend en compte 4 modes de transport. Donc, ce sont les mêmes modes que pour le modèle national excepté l'avion bien entendu. Dans ce modèle régional, il y a un module de

1360 choix de gare pour les gares lyonnaises puisqu'on a un certain nombre de gares en concurrence dans l'agglomération. Phénomène typique des grandes villes. Alors l'interface entre ces deux modèles se situe à deux niveaux : on a d'abord un traitement des flux en correspondance TGV/TER qui sont significatifs notamment à la Part-Dieu et puis cette interface permet également d'affecter les trafics par type de trains et par tranche horaires pour pouvoir ensuite estimer la fréquentation des gares et le remplissage des trains. Donc, en d'autres termes, notre modèle ne permet pas de calculer automatiquement le remplissage des trains. C'est un module à part qui le fait en tenant compte de la répartition des trafics entre TGV et TER et de la répartition horaire de la demande à différentes heures de la journée.

1365 L'année de base, c'est ce qu'on appelle année de calage et point de départ des projections, est actuellement l'année 2017. Je vais justement parler des données d'entrée à cette occasion. Juste une parenthèse : nous avons mis à jour ce modèle dans la perspective du débat public.

1370 Initialement, notre outil était calé sur la situation observée en 2012. Donc déjà on l'a recalé sur une situation beaucoup plus récente et on a pris en compte les modes autocars et covoiturage, ce qui n'était pas le cas dans la version initiale.

1375 Donc, pour ce recalage 2017, on a utilisé de façon assez classique toutes les données disponibles sur les déplacements actuels pour tous les modes. Donc par exemple, les enquêtes ménages-déplacements les plus récentes. A Lyon, ça s'appelle enquête grands déplacements des territoires. C'est une autre appellation des enquêtes cordons faites sur les réseaux routiers. Pour le mode ferroviaire, on a pu obtenir des enquêtes origine-destination de la région, donc enquête à bord des trains. On a également eu des données sur les flux issus de la vente de billets de la part de SNCF Mobilité, masse énorme d'informations qu'on doit consolider et qui permet de reconstituer la situation actuelle. Un des facteurs de fiabilité des modèles de trafic, c'est le fait qu'il puisse reconstituer une situation connue et observée.

1380 Alors justement, avant de déchiffrer plus précisément l'outil et la méthode, on va parler des facteurs de fiabilité et des limites. Alors, on a à peu près 4 facteurs de fiabilité. D'abord, il faut savoir que c'est un outil qui a été construit en partenariat avec les différents co-financeurs des études qui nous ont fournis un certain nombre de données très importantes pour le calage de l'outil. C'est un modèle qui a été partagé avec d'autres collectivités. On ne l'a pas construit nous-mêmes, seuls de notre côté. Il a été calé sur une situation connue et récente donc reproduisant les comportements les plus actuels. Il faut quand même avoir en tête que le contexte général de la mobilité a beaucoup évolué depuis les 5 ou 10 dernières années avec l'apparition de nouvelles pratiques, de nouveaux modes. Troisième facteur de fiabilité, l'outil avait été utilisé pour l'évaluation socio-économique du réaménagement du pôle d'échanges de la Part-Dieu. Donc ce sont actuellement les travaux que vous pouvez constater sur place. Donc cette évaluation socio-économique a été contre-expertisée par le Secrétariat Général pour l'investissement - c'est obligatoire maintenant pour tous les grands projets - et donc l'outil et les prévisions de fréquentation qui étaient associées n'ont pas été remis en question par cette contre-expertise. C'est un point important à noter. Et enfin, étant donné qu'on avait initialement un outil calé sur l'année 2012 et qu'on l'a recalé sur l'année 2017, on a pu regarder si les prévisions sur la période 2012-2017 étaient conformes à la réalité et c'est le cas globalement. Alors évidemment, quand on rentre dans le détail par train, par branche, on a des écarts qui s'expliquent. Mais globalement on a une fréquentation relativement conforme à ce que prévoyait l'outil sur cette période-là.

1385

1390

1395

1400

1405 Les limites - comme tout outil, on a forcément des limites - : une chose importante à noter c'est que dans son état actuel, l'outil ne permet pas de prendre en compte la capacité des trains. C'est-à-dire le nombre de places disponibles dans chacun des trains, nombre de places qui est directement lié aux caractéristiques du matériel utilisé, nombre de rames, de caisses, etc. Quel est ce phénomène ? En fait, si on a des trains complètement surchargés on pourrait avoir une partie des voyageurs qui renonce au mode ferroviaire à cause de ça puisqu'ils ne peuvent pas emprunter le train. On n'est pas dans cette situation aujourd'hui, mais on peut imaginer qu'à long terme, après avoir exploité toutes les possibilités en termes de matériels, on peut se retrouver dans cette situation. Aujourd'hui, notre outil ne permet pas de simuler ce renoncement, donc cette espèce de saturation du système ferroviaire. Donc on est obligé de procéder à des calculs connexes pour en tenir compte et c'est un peu lourd en termes de processus.

1410 L'autre souci, c'est que cela suppose de faire des projections à long terme sur le matériel roulant qui ne sont pas simples du tout à faire que ce soit en termes de caractéristiques ou de roulement tout simplement.

1415 Alors ensuite, on a 3 phénomènes qui ne sont pas pris en compte par le modèle et je dirais, par la plupart des modèles disponibles sur le marché. Premier phénomène, c'est le développement des nouvelles formes de travail – télétravail, coworking -, et donc leurs impacts sur la mobilité aujourd'hui. On n'a pas encore assez de retours d'expérience de ces phénomènes, de leurs impacts sur les déplacements, pour pouvoir les prendre en compte de façon très fine. Mais c'est quelque chose qui existe et qui va se développer.

1420 Ensuite, on ne peut pas prendre en compte les ruptures fortes dans le domaine de la politique des transports ou de l'aménagement du territoire. Ces outils sont calés sur une situation connue et sont faits pour étudier des phénomènes dans une certaine limite d'évolution. Par exemple, le passage d'une fréquence de la demi-heure au quart d'heure pour une desserte ferroviaire, des choses comme ça. Mais je dirais que si on passe de deux trains par heure à 60 trains par heure, l'outil risque d'être insuffisant. Pas de rupture forte simulable. De même, modification de comportement majeur. Donc ça, si vous voulez, ce sont les changements de mentalité, des phénomènes un peu de long terme qui ne sont pas modélisables avec notre outil actuellement. Si on prend aussi l'exemple du prix du carburant qu'on a évoqué on peut tester des variations du prix de l'essence dans certaines limites, doublement voire triplement mais pas au-delà. Au-delà, on rentre un peu dans l'inconnu.

1425 Alors, juste une illustration du zonage du modèle longue distance : donc en fait vous voyez que c'est un zonage quasi départemental en France et puis un peu plus grossier dans les pays limitrophes. Donc c'est sur cette base qu'on simule tous les trafics TGV. Pour le modèle régional, vous voyez qu'on a un découpage en zones relativement fin autour de Lyon et plus on s'éloigne, plus on a des zones vastes, mais il faut retenir que c'est un outil qui a été conçu pour les études sur le nœud ferroviaire lyonnais, on ne va pas s'en servir pour étudier des projets entre Grenoble et Chambéry par exemple. Il est vraiment centré sur le NFL. SETEC va vous détailler un peu plus la méthodologie.

1430 **Jérôme FERRY, SETEC / Prestataire SNCF Réseau :**

1435 Je vais vous présenter très rapidement comment le modèle fonctionne, les différentes briques élémentaires du modèle. Certains d'entre vous connaissent ça très bien, d'autres s'en doutent un peu moins.

1450 On va commencer par la longue distance. Donc on a besoin d'abord d'évaluer la demande future longue distance tous modes dans un premier temps par origine, destination. Donc on part des données d'entrées sur l'année 2017 qu'a évoquées Lionel, et puis on va là-dessus prendre en compte les hypothèses de croissance démographique, de croissance économique du PIB puisque la mobilité longue distance en particulier est liée aussi à la croissance de l'activité économique et avec ces phénomènes, on va modéliser une demande tous modes futurs. De l'autre côté, on va avoir l'offre de transport sur les différentes liaisons origine-destination Paris-Lyon, Marseille-Lyon etc. et là, on va modéliser l'offre future sur les 5 modes principaux de transport qu'a évoqués Lionel.

1455 Qu'est ce que ça veut dire l'offre ? Ça veut dire le prix et ce qu'on appelle le temps, ou le temps généralisé de transport. C'est-à-dire un temps de parcours, plus les temps d'accès aux gares, plus une prise en compte de la fréquence entre les trains et plus une prise en compte du nombre de correspondances que vous devez faire pour faire un trajet. Tout ça c'est l'offre en train, mais il y a aussi l'offre en voiture particulière, l'offre aérienne, les autocars ainsi que les services de covoiturage. Voilà les éléments principaux de l'offre qui sont modélisés sur tous ces modes.

1460 Donc on a la demande, on a l'offre sur les différents modes et on va faire jouer un modèle de partage modal qui va, en fonction de l'évolution différenciée de l'offre sur ces différents modes de transport, projeter les parts modales, les parts de marché des différents modes, les projeter en situation future. On va faire à peu près le même raisonnement pour la demande régionale. Alors ici on ne va pas utiliser le critère PIB, mais on va utiliser la croissance démographique et celle des emplois. On vous détaillera les sources tout à l'heure. On a l'offre ferroviaire gare à gare, on a le modèle régional qui va, à partir de l'offre ferroviaire gare à gare, pour chaque relation, vous choisir la gare préférentielle ou en tout cas, répartir le trafic entre les différentes gares possibles. C'est ce qu'on évoquait tout à l'heure, notamment le choix entre Part-Dieu et Perrache, les modéliser en fonction du temps de parcours, de la fréquence etc. que vous avez depuis votre origine. Il y a des gens qui vont plutôt préférer Perrache, d'autres Part-Dieu en fonction de leur destination finale.

1470 Vous avez aussi un module de partage modal qui va lui aussi faire venir les offres des autres modes et donc qui va vous donner la part de marché du ferroviaire en situation future. Ensuite, on va faire interagir les deux modèles sur un module d'affectation par type de trains où là, on va avoir le trafic TER par tranche horaire, le trafic TGV et l'intérêt de faire coïncider les deux modèles. C'est qu'on peut aussi prendre en compte le trafic qu'il y a en correspondance entre TGV et TER et donc aussi avoir le remplissage des TER par ceux qui font des correspondances TGV ensuite. C'est donc avec ça qu'on a une estimation du remplissage des TER en heure de pointe du matin, on vous le présentera tout à l'heure, estimation des remplissages qui se fait à capacité des matériels roulants constants pour l'instant. On peut difficilement faire des hypothèses sur l'évolution des matériels. S'il n'y a pas de questions, je repasse la parole.

Lionel COLLOMBIER, SNCF Réseau :

1485 Pour alimenter tous ces blocs, on a besoin d'un certain nombre d'hypothèses sur les différents modes de transport et sur le contexte économique et social. On ne va pas toutes les balayer, mais on a essayé de résumer en quelques diapos les hypothèses les plus dimensionnantes, celles qui ont le plus d'impact sur la demande de transport à long terme.

- 1490 À commencer par la croissance économique, donc croissance du PIB - produit intérieur brut. Alors pour la France métropolitaine, on s'est basé sur les dernières hypothèses du CGDD, le Commissariat Général au Développement Durable, mais en prenant l'hypothèse basse donc ça se traduit par des taux de croissance de 1,4% /an jusqu'en 2030 et 1,6%/an après 2030. Pourquoi l'hypothèse basse ? Parce qu'on est toujours dans un contexte de faible évolution du PIB et c'est aussi une directive nationale de SNCF Réseau de se baser là-dessus pour tous les
- 1495 projets en cours d'étude.
- Pour l'ex-région Rhône-Alpes, on a besoin d'avoir une hypothèse d'évolution du PIB régional. Donc on prend un différentiel de 0.1 point de pourcentage par an par rapport à la moyenne nationale puisque c'est quelque chose qu'on constate depuis très longtemps, le PIB Rhône-Alpin augmente plus vite que la moyenne nationale. Concernant la population, pour les grands
- 1500 territoires France et départements, on s'est basé sur les dernières projections du modèle Omphale de l'INSEE qu'on a évoqué, donc c'est la version 2017 scénario central. Ça c'est à l'échelle macroscopique, quand on rentre dans le détail puisqu'on a besoin de projection par zone, notamment pour le modèle régional. Là on s'est basé pour l'horizon 2030 sur les projections prises en compte dans un autre modèle qui est celui de la Métropole de Lyon et en
- 1505 dehors du territoire de ce modèle métropolitain. Puisque notre outil est régional on s'est basé sur un deuxième modèle qui vient tout juste d'être mis au point qui est un modèle régional sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat et de la Région donc qui permet de couvrir le reste du territoire. Les projections prises en compte dans le modèle de la Métropole ne viennent pas de l'INSEE mais d'estimations zone par zone faites par l'Agence d'Urbanisme locale. Donc c'est une
- 1510 démarche un peu différente. Cela dit on a procédé à un réajustement pour au final obtenir les projections départementales de l'INSEE. Globalement, on est conforme aux projections de l'INSEE mais après localement, on a des variations et des évolutions qui ont été établies par l'Agence d'Urbanisme. Au-delà de 2030 puisque le modèle de la Métropole ne va pas au-delà de cet horizon, on a pris en compte des taux d'évolution uniformes dans chaque département
- 1515 correspondant aux prévisions Omphale.
- En ce qui concerne le nombre d'emplois, là aussi on s'est basé sur les projections des deux autres modèles à l'horizon 2030 et au-delà de 2030, on a une évolution qui est indexée sur les projections de l'INSEE pour la population âgée de 20 à 64 ans donc la population en âge de
- 1520 travailler. On aurait pu prendre la population active, ça se discute. C'est une première approche. Autre série d'hypothèses importantes qui sont dimensionnantes, ce sont toutes les hypothèses tarifaires. Pour chaque mode, on a une hypothèse de croissance des prix hors inflation, donc c'est ce qu'on appelle les prix en euro constant. Pour le train, actuellement SNCF Réseau prend en compte des hypothèses relativement basses en tout cas de progression très
- 1525 lente, voire de baisse, pour tenir compte du développement des TGV low-cost et des promotions tarifaires qui se multiplient, vous le constatez si vous prenez souvent le train en tout cas le TGV. Donc pour les TGV dits radiaux, c'est-à-dire ceux qui relient Paris à la province, on est sur une hypothèse de baisse lente mais régulière jusqu'en 2030 et de stabilité ensuite. Pour les TGV dits inter-secteurs, donc qui relient une ville de province à une autre ville de province, par exemple Lille - Marseille, la baisse est un plus forte : -1% par an et pareil, stabilité
- 1530 après 2030. Pour le TER : Le TER, c'est un peu compliqué car il y a énormément d'abonnés. Là, on suppose qu'on aura une stabilité des prix hors inflation - hors inflation ça veut dire concrètement que les prix vont augmenter chaque année au rythme de l'inflation mais pas plus. Pour l'avion, on s'est calé sur les hypothèses les plus récentes du CGDD en faisant un

1535 réajustement sur la période 2017 - 2030 pour tenir compte des prix réels constatés depuis 2017 parce que les hypothèses du CGDD datent d'avant 2017, donc ne tenaient pas compte des évolutions récentes des prix. Ça se traduit par une hausse jusqu'en 2030 et une quasi-stabilité par la suite. Pour la voiture particulière, là aussi, prise en compte des hypothèses du CGDD réajustées pour tenir compte de l'évolution récente des prix. Donc on a 2 paramètres pour la voiture : on a le coût kilométrique d'usage des véhicules, donc ça inclut évidemment le prix du

1540 carburant mais pas uniquement. Donc là, on a une hausse assez importante jusqu'en 2030 qui se tasse par la suite toujours en euro constant et pour les péages autoroutiers on prend en compte une hypothèse de légère baisse régulière au long terme. Pour l'autocar et le covoiturage pour l'instant, on a pris une hypothèse simplificatrice de stabilité des prix. Avant d'aborder les prévisions de fréquentation, les résultats finalement de nos simulations, il est

1545 important de préciser quelles sont les hypothèses de desserte à long terme qui ont été prises en compte.

Yves SIMOND, SNCF Réseau :

1550 Alors ce sont des hypothèses de SNCF Réseau et qui sont déjà un des premiers éléments du débat public parce qu'ils sont portés au débat public en tant que tels. Quelles sont-elles ? On a un quasi doublement des TER périurbains donc les TER périurbains à destination de Montluel, Givors, Vienne, Bourgoin, Villefranche, tout autour de l'aire métropolitaine où on passe à l'heure de pointe de 1,2,3 circulations à 25. L'ambition c'est de porter au quart d'heure les principales gares autour de Lyon. La desserte au quart d'heure, on entendait tout à l'heure que les trains arrivaient principalement sur Part-Dieu et qu'on focalisait sur Part-Dieu. Là, la

1555 principale gare qui porte ces croissances de trafic, c'est Perrache et ce sont aussi toutes les gares qui sont intermédiaires et qui sont connectées au réseau de transports en commun, donc Jean Macé, Oullins ou Vaise.

En lien aussi avec les grands projets, vous voyez il y a écrit « Services futures NFL long terme », avec les autres grands projets il y a aussi la croissance de la desserte des métropoles régionales donc Vienne, Valence, Grenoble, Clermont-Ferrand etc. On a pris en compte aussi des hypothèses des trains à grande vitesse, donc en lien avec les projets à long terme POCL - Paris-Orléans-Clermont-Lyon, Lyon-Turin et enfin, pour ce qui concerne le fret, on a une croissance quasi doublement des capacités allouées au fret mais là, c'est par le biais et c'est là qu'intervient le grand projet de contournement de l'agglomération lyonnaise.

1560

1565 Lionel COLLOMBIER, SNCF Réseau :

Alors on enchaîne sur les résultats, avec d'abord une précision importante : Tout ce qui va être présenté, déjà concerne l'horizon 2050, donc c'est l'horizon cible à long terme en tenant compte de la réalisation du projet NFL long terme, objet du débat, avec l'option en surface parce que si vous vous souvenez bien du dossier, on a deux options sur ce projet. On a une

1570 option surface, une option souterraine. En fait l'option souterraine donne des résultats légèrement inférieurs à l'option de surface en termes de fréquentation. Pourquoi ? Parce qu'on a des temps d'accès à la gare souterraine qui sont un peu pénalisants, c'est des temps supplémentaires dans la chaîne de transport donc mécaniquement le modèle donne des résultats légèrement inférieurs, mais on ne les présente pas ici. Autre point à noter, donc les

1575 autres grands projets ferroviaires de la Région sont supposés être réalisés aussi à cette échéance. Donc on a en termes de desserte l'ensemble des trains qui viennent d'être détaillés.

En association avec tous ces projets, on a l'accroissement de l'offre ferroviaire qui a été évoquée. Sachant que ces hypothèses de dessertes sont évidemment à considérer comme des hypothèses de travail de SNCF Réseau qui n'engagent en rien les autorités organisatrices de transports, ni les transporteurs d'ailleurs pour des services non conventionnés.

1580 Première diapo sur les résultats : On voit ici l'évolution de la fréquentation globale des trains telle qu'elle est prévue par notre modèle. Donc l'exprimer en nombre de voyages annuels toujours en provenance ou en direction des gares lyonnaises ou traversant le cœur du nœud, donc vous voyez avec la distinction TER/TGV, les croissances prévues entre 2017 et 2050, + 76%

1585 pour le TER, +126% pour le TGV au global ça fait + de 99% donc autrement dit un doublement de la fréquentation du NFL dans les trains entre la situation actuelle et le long terme. Si on regarde quel serait le gain global par rapport à la situation qui prévaudrait sans le projet NFL long terme, à l'horizon 2050, - vous vous souvenez que notre outil ne permet pas de prendre en compte la saturation des trains -, donc ce gain tel qu'il est calculé par le modèle, est à

1590 considérer comme un minimum puisqu'on considère que si on ne fait pas le projet, on pourra quand même satisfaire la demande à cet horizon-là.

Donc cet effet projet, valeur minimale, il est réévalué à 8,2 millions de voyages annuels dans le dossier du maître d'ouvrage. On a indiqué l'ancienne estimation provenant du modèle avant sa

1595 mise à jour, elle était plus faible, de l'ordre de 5 millions aujourd'hui. On l'a réévaluée à 8 millions et quelques avec une forte part pour le TER +5,5 millions et un peu moins pour le TGV. Donc ça, c'est le gain de fréquentation généré par le projet par rapport à une situation qui prévaudrait sans ce projet à l'horizon 2050. Ce n'est pas le gain par rapport à aujourd'hui et ce gain on peut le décomposer en plusieurs catégories de voyageurs : donc ce sont des voyageurs nouveaux qui viennent prendre le train, on a une grosse partie, 83% qui correspond au report

1600 de la route, une petite partie est reportée de l'avion donc là, - c'est sur les liaisons de longue distance -, et une part non négligeable qui correspond à l'induction, c'est-à-dire des voyages en train qui ne sont pas effectués en l'absence du projet. Donc c'est typiquement des personnes qui se déplacent beaucoup moins souvent si on ne fait pas le projet. Par exemple, quand on a fait la ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon, on a des personnes qui vont plus souvent à

1605 Paris en train qu'autrefois, c'est ça l'induction. Il faut aussi noter par rapport à ces chiffres qui peuvent paraître un peu faibles, il faut avoir en tête que le projet apporte aussi beaucoup d'avantages à tous les voyageurs qui utilisent déjà le train avant la mise en service du projet ; les voyageurs existants qui sont extrêmement nombreux, plusieurs dizaines de millions par an. Donc, ces gens-là vont aussi bénéficier du projet puisqu'on va leur apporter des trains supplémentaires, des fréquences attractives donc, ils vont aussi quelque part gagner du temps, du confort etc. Donc il n'y a pas que le trafic supplémentaire à examiner quand on regarde les faits sociaux économiques d'un projet.

1610 Ensuite, on a sur cette diapo qui est l'avant-dernière, les estimations de fréquentation et de parts modales par relations. C'est le complément du tableau présenté pour la situation actuelle, avec les évolutions en termes du nombre de voyages et de part modale du TER. Vous voyez que sur de nombreuses relations, que ce soient périurbaines ou plus longue distance, on atteint un doublement. On le dépasse même parfois, en tout cas, on est au minimum à + 48% c'est quand même bien. Là, on est sur les trafics ferroviaires, mais on frise les 100% à beaucoup d'endroits et en termes de parts modales, on a des évolutions notables : la part modale en soit vous voyez

1620 qu'elle ne dépasse jamais 50%, on a du 42% sur Lyon vers Givors, Saint-Etienne. C'est quand même des parts très importantes pour du TER. Actuellement en France, il y a très peu de lignes

1625 ayant une part modale aussi élevée. C'est des chiffres significatifs et des évolutions, on a +100% sur des liaisons Lyon vers Aix-les-Bains avec des volumes plutôt faibles, donc il faut relativiser. Donc +100% c'est un doublement, mais on a quand même +70% à certains endroits, +50%, c'est une croissance notable de la part du TER. Évidemment, ce sont des parts sur des relations qui sont liées à des territoires plus ou moins vastes. Si on examine la part modale entre l'hyper centre de Lyon et l'hyper centre de Saint-Etienne par exemple, on aura des valeurs beaucoup plus élevées, il faut bien définir le zonage qu'on met derrière tout ça.

1630 Derniers éléments concernant les résultats, c'est par rapport au remplissage des TER. L'exercice, compte tenu des limites du modèle, est peut-être considéré comme incomplet puisque pour l'instant, en tout cas à ce stade des études, on n'a pas fait d'hypothèses d'évolution du matériel roulant, donc on a considéré un nombre de places assises par train identique à la situation actuelle, mais quand même beaucoup plus de trains qu'aujourd'hui.

1635 Avec cette hypothèse-là, on se retrouve pour les TER périurbains avec des niveaux de saturation légèrement inférieurs ou comparables au niveau actuel. Donc ça veut dire que nos hypothèses de dessertes sont raisonnables. En tout cas, il y a une certaine adéquation entre l'offre et la demande, on ne se retrouve pas avec des trains quasiment vides. Et pour les TER de maillage régional, on a toujours un niveau de saturation important et même plus élevé que le niveau actuel. Donc ça veut dire qu'il y a un travail d'optimisation à faire. Je crois que nos

1640 hypothèses de desserte en termes de maillage régional ne sont pas assez ambitieuses par rapport à la demande. C'est quelque chose qu'il va falloir travailler par la suite, prévoir plus de trains vers les autres métropoles que ce qu'on prévoit à ce stade des études.

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

1645 Merci pour cette présentation. Je laisse la parole très vite, on posera toutes les questions après. Je laisse Monsieur PELÉ - quels sont les autres modèles de trafic susceptibles d'être étudiés, etc. et puis on vous donne la parole.

Nicolas PELÉ, Chargé d'études en exploitation et sécurité des déplacements CEREMA :

1650 Je n'ai évidemment pas à juger ou pas de la pertinence du modèle, c'est tellement complexe que ce n'est pas avec une présentation comme ça qu'on peut donner un avis dessus. Ce que je vous propose, c'est de prendre un peu de recul. C'est quoi la modélisation ? C'est quoi un modèle de transport ? Parce qu'en fait là, ce qu'on voit c'est quelque chose d'assez complexe pour quelqu'un qui n'en a jamais vu. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'un modèle c'est une simplification de la réalité. Il faut bien identifier les différents processus qui font qu'on aboutit

1655 aux résultats de fréquentation des trains. Classiquement, il y en a 4 : la génération des déplacements, donc c'est le nombre de déplacements qui sont réalisés par des personnes. Ensuite, il y a la distribution, donc où ces gens vont se déplacer sur le territoire. Ensuite, il y a la répartition modale. Donc c'est ce qu'on a vu, via quel mode. Il y a des modes qui sont différents selon l'échelle : quand on est à l'échelle nationale il y a l'avion, à l'échelle régionale il n'y a pas l'avion. Et ensuite, il y a l'affectation : c'est quelle ligne vont prendre les gens et vers quelle gare vont aller les gens.

1660 De plus, c'est un modèle complexe parce qu'il emboîte plusieurs modèles, parce que vu que le NFL a des enjeux à la fois local et national, on utilise le modèle le plus adapté pour modéliser le plus finement chaque territoire. C'est pour ça que ça rajoute de la complexité à un modèle comme ça. Il ne faut pas oublier que la modélisation c'est simplement une simplification de la

- 1665 réalité et une mise en équation de tous les processus que je vous ai dit là : la génération, la distribution, la réparation et l'affectation.
Les différentes hypothèses que vous nous avez présentées interviennent à ces différentes étapes et il y a des hypothèses qui ont des effets plus ou moins importants sur le résultat final. Donc, on en est à une présentation comme ça. Mais quand on fait un modèle comme ça, il y a
- 1670 l'analyse de sensibilité du modèle qui est une phase très intéressante. On vient faire varier chacune des hypothèses qui sont prises. Donc typiquement dans l'hypothèse de génération et de distribution, il y a tout ce qui est les hypothèses de démographie : où sont localisées les personnes, les emplois ? Dans la répartition modale, il y a les hypothèses de coût, le prix du carburant, le prix du train et tout ça en évolution. Donc c'est intéressant de faire varier ces
- 1675 hypothèses-là de démographie, de coût et de voir quel est l'effet sur le résultat final. C'est une étape importante mais évidemment là ce n'était pas l'objet. Toujours dans un objectif de bien comprendre de ce que peut et ce que ne peut pas faire un modèle, vu que la modélisation, c'est la mise en adéquation de différents processus, c'est calé sur une situation de référence et en plus vous avez essayé de reproduire les situations passées. Donc, en fait on voit que le modèle
- 1680 cherche à reproduire des situations qu'on connaît donc c'est pour ça qu'essayer de modéliser ou de simuler des scénarios de rupture, c'est très compliqué parce qu'on ne sait pas comment vont réagir les personnes en termes de démographie, d'usages des modes et on ne peut pas caler le modèle parce que vu que c'est un scénario de rupture, on ne peut pas prédire comment vont réagir les gens. Donc c'est pour ça qu'à chaque fois on fait des évolutions à la marge de
- 1685 coupe de démographie. Donc voilà c'est ce que je voulais vous dire sur les modèles. Donc il a l'air bien construit, c'est intéressant. C'est un beau projet en tout cas.

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

Il y en a d'autres des modèles très différents de ceux-là ?

Nicolas PELÉ, Chargé d'études en exploitation et sécurité des déplacements CEREMA :

- 1690 Alors des modèles qui couplent à la fois du national et du régional, il pourrait y en avoir à chaque fois à l'intérieur de chaque zone. Mais là, à ma connaissance à l'échelle nationale c'est le plus adapté, parce qu'en plus ça reprend quelque chose qui a été fait en collaboration avec l'État, un modèle national et pour le modèle régional, c'est un modèle tout frais, il reste encore des étapes de validation et de stabilisation. Mais pour le coup, c'est le modèle qui sera le plus à
- 1695 jour, donc c'est celui qui sera le plus pertinent normalement.

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

- Ok, j'avais une question à poser avant de vous laisser la parole : vous avez fait toutes les hypothèses trafic avec tous les grands projets, et s'il n'y a pas les grands projets ? Est-ce que vous avez fait cette hypothèse qui n'est pas une hypothèse de rupture, on est sur l'utilisation
- 1700 d'un autre modèle, mais est-ce que testée cette hypothèse ?

Lionel COLLOMBIER, SNCF Réseau :

- Oui, on a fait, dans le cadre des études complémentaires réalisées dans la perspective du débat, on a fait un éclairage, un test sans ces grands projets. Donc évidemment avec des services réduits et on obtient à peu près les mêmes variations en termes de services et de trafic. C'est-à-dire si on a moins 10% de services, on a à peu près -10% de trafic. Enfin on ne va pas vous
- 1705 montrer tous les chiffres là mais c'est à peu près ça.

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

1710 Je pense qu'on avait dit qu'on verrait les études complémentaires, ces éléments viendront en appui de ces études. Monsieur BONNAFOUS, vous souhaitez réagir dessus ou pas ? Et après je vous passe la parole.

Alain BONNAFOUS, Professeur émérite à l'Université Louis Lumière-Lyon2, ancien directeur du LAET :

1715 Juste deux mots. C'est très délicat de dire cela, mais il y a des boutiques qui sont considérées comme des boutiques de bons professionnels et ça, ça vient d'une boutique de bons professionnels. C'est peut-être un hasard parce qu'ils sont lyonnais je ne sais pas, tout peut arriver dans le hasard des choses de la vie.

1720 Sur les travaux qui ont été faits jusqu'ici, il y a eu des exercices de confrontations prévisions-réalisations, y compris au niveau international. Ça a été fait il n'y a pas très longtemps à plusieurs reprises même par l'ITF qui est l'ancienne Conférence Européenne des Ministres des Transports, qui est maintenant pratiquement un morceau de l'OCDE. Il en est sorti que les moins mauvais en matière de simulations - je n'aime pas employer le mot prévision et non plus le mot projection parce que ça va au-delà des projections -, en matière de simulations, les moins mauvais, quand on confronte à ce qu'il s'est effectivement passé par rapport à ce qui a été simulé, c'est quand même en France qu'elles se font. Pour vous donner un exemple sur tout ce qui concerne le ferroviaire, ces exercices de confrontations qui ont été faits par un de mes collègues américains sur son territoire, il n'y a pas un seul projet qui ait moins de 25% d'erreurs sur le ferroviaire.

1730 En France, on en est quand même loin, le dernier que je connais un peu parce que j'avais la chance, c'est très intéressant d'ailleurs, de participer à ce qu'on appelle la commission d'évaluation des offres, c'était pour le Tours-Bordeaux. Ce n'était pas évident de faire des prévisions d'autant qu'il y avait une certaine rétention des données pour raisons de secret commercial de la part de la SNCF qui s'appelle maintenant SNCF Mobilité, et RFF a eu de grandes difficultés pour faire les choses proprement, pour simplement lancer un appel d'offre. Quand on lance un appel d'offre, il faut quand même avoir une petite idée de ce que représentent les trafics. A défaut, c'est un gag, et pour que ce ne soit pas trop gaguesque, RFF avait fait des prévisions livrées à tous les candidats potentiels et en particulier aux trois candidats qui se sont affrontés dans cette affaire. Ce que je peux dire de ces prévisions, c'est simple, il y avait une légère erreur sur ce qu'ont été les trafics qu'on appelait à l'époque la situation de référence. Ces prévisions avaient été faites en 2007/2008 par RFF, et 2007/2008 c'était juste avant une crise que RFF n'avait pas vu venir - tout le monde ici l'avait vu venir mais pas RFF. Donc il y a eu sur la situation de référence 2017 un peu moins de trafic que ce qui avait été supputé sur des hypothèses hexogènes, en particulier de croissance économique, qui n'ont pas été tout à fait les bonnes. Mais sur le trafic induit, les prévisions avaient été prudentielles. Et sur le trafic induit, ce qu'on peut observer - j'ai aussi la chance de présider le comité scientifique qui est en observation permanente de Tours Bordeaux -, on a pu observer après un an d'exploitation, c'est que les trafics sont non seulement au rendez-vous, mais qu'ils sont même débordés ce qui avait été anticipé. Ce qui veut dire que la sous-estimation des trafics nouveaux fait plus que compenser la situation de référence. Ça c'est pour RFF.

1750 Concernant le CEREMA, j'ai eu l'occasion de voir de près un exercice du même genre sur la RCEA qui avait été différée par rapport aux projets initiaux pour des raisons compliquées et qui

ont coûté quelques victimes supplémentaires. Mais c'était un travail exemplaire, de qualité, voilà ce que j'en dis.

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

Merci beaucoup. Monsieur, vous aviez une question à poser.

1755 **Jean-François BAU :**

Nous sommes ici pour parler du nœud ferroviaire lyonnais et dans nœud ferroviaire, il y a le train et ça a été le principal sujet de notre échange. Mais on voit simultanément qu'on ne peut pas parler du nœud ferroviaire sans parler de ce qu'il y a autour. On a parlé de la périphérie, de la Métropole dans des distances courtes et longues. Autour de ça, on voit bien que si je reprends l'exemple, c'est les premiers et les derniers kilomètres qui comptent. Alors, on en a parlé, on va de plus en plus à pied, en vélo, il y a les modes doux etc. Ceci dit moi, ça fait déjà 4 fois que je me fais renverser en vélo, ça commence à bien faire et quand il pleut ou quand il neige l'hiver, il y a quand même des conditions où c'est difficile de rouler en vélo. Donc, disons pour simplifier, qu'il y a la moitié de l'année où ce n'est pas évident.

1760
1765 L'autre problématique, dans cette dimension courte et dans cette dimension longue, on l'a bien vu au niveau de l'aménagement de ce territoire, de cet aspect un peu new-yorkais de la Part-Dieu avec cette espèce d'hyper concentration. C'est pratique New-York parce qu'avec l'hyper concentration ça simplifie les choses, on peut prendre le modèle un peu de La Défense, ça correspond à une certaine logique, la Part-Dieu répond à ça. Mais le problème c'est qu'il y a trop de quartiers, avec le déplacement de l'autoroute PLM, on voit que tout cet axe qui va dans le Nord-Ouest et qui va irriguer le Centre et le Sud, ça pose bien des problématiques à terme.

1770 Un exemple : le quartier Confluence, c'est génial, c'est impraticable. Il y a des jours et des heures où c'est impraticable : il y a un turnover de gens qui habitent là-bas qui est absolument énorme, on a ici tout le quartier de Gerland et autour qui est en train de se développer, on a toute la partie autour de Ecully pour faire simple. On a une certaine volatilité de l'emploi, mais on n'a pas de volatilité de l'emplacement où on habite. On n'est pas en Amérique du nord où les gens se déplacent facilement. L'emploi, on peut à un moment s'installer parce qu'on a un emploi à proximité mais au bout de 3 ans, 4 ans, 5 ans, 6 ans, l'emploi sera dans une volatilité, une mobilité pas l'habitat ou beaucoup plus difficilement.

1780
1785 quand même un truc où en France avec les autrichiens on est leaders mondiaux : on est capable dans les stations de ski de faire des systèmes de transport absolument incroyables avec des combinaisons extrêmement variées en débit, en qualité par rapport à des systèmes lourds. Parce qu'il y a 180 degrés dans l'Ouest lyonnais, où c'est impossible de faire des transports en commun si vous habitez à Sainte-Foy et ailleurs dans la banlieue lointaine, vous imaginez le transport avec des transports en commun, c'est impossible. Les transports en sous-sol, ça coute un prix fou. L'avantage des systèmes par câble - je vous donnerai juste une précision : on a à New-York un système qui passe au dessus de la baie avec des cabines qui ont 3 câbles ça a été le seul système qui a fonctionné pendant une tornade avec des vents de 120km/h - avec des systèmes qui sont extrêmement mobiles, parce qu'on voit bien avec les problématiques qu'on

1790 soulève, on se dit on est face à des investissements qui sont extrêmement lourds et on est dans une problématique où il faut qu'on raisonne non pas sur 10, 20 ans mais 30 ans. L'avantage du câble, infrastructure extrêmement légère, si au bout de 10 ans, il faut l'adapter, c'est pas un problème, on enlève un pylône, on le met ailleurs et donc on pourrait imaginer à moindre coût

1795 d'avoir une réponse non pas sur les problématiques du train dont on parle, mais à partir du moment où on parle du ferroviaire et c'est bien l'objet fondamental, on est obligé d'être dans une approche systémique, pourquoi en tant que leader mondial du câble en France avec les autrichiens, on n'est pas capable de faire une espèce d'airbus du câble ? On pourrait imaginer, Rhône-Alpes, à Lyon et ailleurs d'avoir des modèles intéressants, il faut 6 à 8 mois pour faire une implantation avec des coûts qui sont très faibles et des capacités de débit incroyables. On peut imaginer d'irriguer la Part-Dieu, Perrache qui est une ligne de chemin de fer en cul-de-sac, on peut imaginer de partir vers le Nord-Ouest, Ouest, Sud etc., Il y a des gisements autour de ça dont personne ne parle et il y avait une image que vous mettiez tout à l'heure, qui était la limite du modèle et bien quand on arrive à la limite d'un modèle il faut changer de modèle.

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

1805 Bien, monsieur.

Louis BACHELIER, Comité La Transalpine :

1810 Une question pour monsieur BONNAFOUS, SNCF Réseau et tous ceux qui ont des connaissances des projets d'infrastructures. On voit que ce modèle se base sur des hypothèses très prudentes et pessimistes, ce qui est quelque chose de louable. Avec votre expérience des autres projets ferroviaires ou d'infrastructures, à quelle fréquence sont réalisés les scénarios centraux et quels seraient les résultats du modèle en se basant sur des hypothèses un peu plus optimistes, les scénarios centraux des différents indicateurs et quelle est la probabilité que cela soit le scénario le plus pessimiste qui se réalise ou que ce soit le scénario central ?

1815 **Alain BONNAFOUS, Professeur émérite à l'Université Louis Lumière-Lyon2, ancien directeur du LAET :**

1820 C'est une très bonne question. A vrai dire je ne connais pas la réponse, j'ai eu un élément de réponse : il y a un certain temps de cela, autrefois il y avait quelque chose, le Commissariat Général du Plan et il y avait un atelier qui proposait ce que l'on fait aujourd'hui, le COI. Ils proposaient un certain nombre de projets sur la base d'évaluation assez précises etc. et il y en a qui ont eu l'honneur de présider ce machin. A une première session, j'avais demandé à ce que les services, ça a été fait d'ailleurs par les services de Bercy, ceux-là on ne peut pas les soupçonner de tricher pour les résultats pour des raisons que vous pouvez imaginer, c'était en fait la Direction de la prévision qui faisait ça, c'était la Rue de Rivoli, ou si, c'était Bercy, enfin, peu importe. Le résultat était très simple : Il y a eu une confrontation systématique des projets, des prévisions, des réalisations et on s'est aperçu qu'il y avait exactement autant de projets qui avaient été surestimés que de projets qui avaient été sous-estimés. Et chaque fois, on savait ce qu'avait été l'erreur. Par exemple, ici pour tous ceux qui habitent l'Est lyonnais, ils savent qu'il y avait une erreur qui avait été commise sur le bord d'autoroute qui partait vers Chambéry-Grenoble, tout simplement liée au fait que dans les calculs de présents trafics, on n'avait pas tenu compte du tracé exact de ce que seraient les échangeurs et cette erreur avait provoqué une surestimation qui avait été très vite expliquée. Dans d'autre cas, on a des sous-estimations. Mais là on ne peut pas dire cela dans la mesure où on a une ignorance sur ces exercices, ce qu'on est en train de faire ou ceux qui sont sortis il y pas longtemps, on a quand même une ignorance de ce que sont les détails de hypothèses. Le diable est dans les détails, quelques fois

1835 il faut très peu de choses pour que ça ne fonctionne pas. La seule grosse erreur qui ait été

commise, ça a été, et on croit savoir pourquoi, sur Orly-Val, ça a été un désastre et je suis d'ailleurs très content, car on avait suggéré de diviser par deux les présents trafics alors qu'il aurait fallu les diviser par un peu plus de 2.

1840 Mais on sait pourquoi, parce qu'avec Orly-Val, les usagers devenaient les champions du monde des correspondances.

Jean-Paul LHUILIER, FNE AuRA

Je remercie RFF de nous avoir présenté comment il avait fait ces modélisations. J'ai passé un temps de ma carrière comme client de modélisation sur les routes et autoroutes et je considère que ce sont des outils qui peuvent aider à la réalisation.

1845 Par ailleurs, deux questions : l'effet du vieillissement de la population couplée à l'abaissement du pouvoir d'achat. Dans les 50 ans, si on continue ce qui est en train de se passer mais pas tout de suite, moi je fais encore parti des générations riches au niveau des retraités mais ça ne va pas durer, donc quelque part, en termes de clientèle qu'est-ce qu'il va se passer ? Ne répondez pas tout de suite, je dis simplement une question moi qui m'intéresse.

1850 La deuxième question qui correspond à mon militantisme FNE : votre modèle doit permettre et doit être éclairant pour nous, de faire des modèles que j'appelle volontaristes et politiques. C'est-à-dire que puisque l'on souhaite diviser par deux, - je dis par deux mais par 3 ça serait aussi bien -, le trafic automobile ou celui qui est polluant actuellement pour les raisons qui ont été dites tout à l'heure, qu'est ce qu'il se passe dans le modèle ? C'est une question

1855 volontariste. C'est important pour nous, je vais dire le troisième point qui a été plus ou moins suggéré, mais moi je ne dirais pas de supprimer tous les projets POLC, Lyon-Turin ou autre, mais un par un, que l'on voit l'effet de l'un ou de l'autre pour répondre grosso modo à la question suivante : lequel est privilégié dans ces grands projets s'il devait y en avoir un ?

Rémi GAUTHIER, A3CFAL :

1860 Aujourd'hui, on a parlé du bénéfice attendu pour le grand public, des TER tout ça, mais le NFL a quand même une vocation à aussi faire évoluer le fret qui est quand même un aspect important et là par contre en termes de prévisions, les chiffres ont toujours fait mentir ou alors je vais trouver quelqu'un ici que je ne connais pas, mais toutes les prévisions, les grands projets ces 20 dernières années sur les prévisions de trafic du fret étaient à la hausse et le constat est à la

1865 baisse. Là je veux dire, j'ai relu les prévisions qu'on nous a présentées en 2005 pour, j'allais dire CFAL, ce n'est pas pour le ramener, mais c'est parce que j'ai cette base-là. Et le constat qu'on a présenté au NFL en 2010 ou aujourd'hui pour le NFL 2019, c'est qu'on n'a sûrement pas atteint les objectifs. Donc je trouve qu'il y a un paradoxe, on nous présente des chiffres globaux alors qu'il y a des problématiques qui sont complètement différentes. Le fret a besoin d'éviter les

1870 centres villes et il est bâti sur un réseau ferré qui passe par les centres villes. Donc la problématique du « je ne passe pas dans le centre ville entre 6h00 et 9h30 et entre 14h00 et 19h00 », elle sera toujours là.

Donc comment peut-on nous annoncer dans le projet NFL le passage au quart d'heure sur les TER ? Enfin, si vous voulez, j'ai l'impression que demain on rase gratis. On va passer de 2 à 4

1875 TER par heure et on va augmenter le fret alors que le paradoxe c'est qu'effectivement, pour augmenter le fret on nous avait dit qu'il fallait faire péter ce bouchon horaire. Donc si je double le trafic TER donc très clairement, dans ces deux fenêtres de tir, 6h-9h30 / 14h-19h, comment je vais permettre au fret de se développer si je continue à le boucher dans ces deux fenêtres de

1880 passage ? Le train qui part de Lille, s'il peut passer entre 6h et 9h à Dijon, s'il ne peut pas passer entre 6h et 9h à Lyon, s'il peut passer entre 6h et 9h à Valence ou cumuler 6h-9h pour l'un et 16h-19h pour l'autre, il n'aura jamais d'intérêt commercial.

1885 Donc n'oublions jamais que les chiffres qu'on nous présente sont globaux. Mais le fret a une problématique toute particulière, c'est qu'il est en train de plonger parce qu'il n'est pas viable commercialement et il n'est pas viable parce que le TER est en concurrence. Le besoin ferroviaire est antagoniste : Il y en a un qui est concentré sur des plages horaires et l'autre qui aurait besoin d'une régularité avec un cadencement par 24 heures. Quand on nous annonce des cadencements, c'est toujours dans cette plage 6h-9h30. On ne nous promet pas 4 trains de TER entre 10h15 et 11h30, ça n'a aucun sens, il n'y aurait pas de clients dedans.

1890 Donc je suis très étonné qu'on nous présente des chiffres toujours et que le projet NFL dans sa globalité nous est présenté aujourd'hui avec des chiffres toujours en bonus pour tout. J'ai vraiment l'impression qu'on rase gratis, on passe au quart d'heure sur les TER, on augmente le fret mais quand est-ce que ces deux modèles collisionnent ?

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

1895 Je vais laisser SNCF répondre, je fais juste deux remarques. Lors de l'atelier fret précédent, on a déjà abordé cette question sur les objectifs en termes de fret et l'explication, des chiffres ont été donnés, mais je pense que SNCF Réseau pourra peut-être le rappeler sur ce point, sachant qu'il y avait tout sur ce qui était affiché ce n'est pas une prévision ou une prospective en termes de trafic fret, c'est un objectif affiché en termes de fret si j'ai bien compris et si j'ai bien lu les documents. C'est-à-dire qu'il y a un affichage politique de SNCF Réseau de dire, je double le fret, j'en tire les conséquences en matière de sillons à développer pour le permettre.

Denis CUVILLIER, SNCF Réseau :

1905 Vous avez bien compris. Autant au niveau des voyageurs, vous avez vu qu'il y a des perspectives qui ont été faites basées sur un certain nombre d'hypothèses qui ont été largement développées et puis des modèles de calcul sophistiqués qui permettent de mettre tout ça en musique et d'en traduire les fréquentations. En fret, on ne sait pas faire le même exercice parce que les prévisions économiques, surtout dans les années 2040, 2050 c'est quasi impossible à faire. Mais comme SNCF Réseau a une volonté de développer le fret sur ses lignes, nous raisonnons en capacités offertes. C'est-à-dire que dans toutes ces études qui ont été faites dans le nœud lyonnais qui prévoit des croissances des voyageurs, on a toujours été très vigilants à conserver des sillons pour le fret et notre perspective à ce même échange de long terme c'est qu'il y ait deux fois plus de sillons pour le fret qu'aujourd'hui.

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

Une dernière question puis on va clore parce qu'on a largement débordé sur l'horaire prévue.

Romain DEPAQUIT, Etudiant / Citoyen :

1915 J'avais juste trois points à aborder. On a beaucoup parlé de trains ; il y a un Monsieur tout à l'heure qui a parlé un peu de vélo, mais il y a une chose que je n'ai pas entendue beaucoup ce soir c'est l'intermodalité trains/vélos. Ça se développe, c'est au-delà du NFL mais ça en fait parti parce qu'on parle également de trafic. Au niveau régional, c'est déjà développé dans les TER ; c'est assez parfois complet comme on le disait tout à l'heure, c'est au-delà des 100% de places assises, c'est parfois plein. En ce qui concerne le TGV, pour l'instant, il n'y a rien du tout. Pour

faire simple, je voulais juste le citer pour l'avoir en mémoire et peut-être qu'un jour, on pourra se déplacer, prendre le vélo et se déplacer jusqu'à Lille, Nantes ou plus loin donc ça, c'est cité.

1925 Autre chose sur les prévisions, le modèle : j'ai vu qu'il y avait un report modal sur l'avion qui n'est certes pas dimensionnant, mais j'avais juste une interrogation à ce sujet. Donc c'est forcément en lien avec les projets qui sont autour de Lyon. J'ai entendu parler par exemple du POCL. Est-ce que dans la modélisation, d'autres projets qui seraient peut-être plus, que j'estime à mon sens qui seraient réalisés avec une plus grande certitude, ou plus tôt du style des prolongations de LGV sur la deuxième phase de Rhin-Rhône, sur le contournement Sud de l'Île-de-France ou éventuellement un contournement au Sud de Montpellier vers l'Espagne ? Est-ce que ces projets-là ont été pris en compte et effectivement pourraient permettre un gain en termes de temps de parcours au départ et à destination éventuellement de Lyon ?

1930 Et un troisième point que je voulais aborder sur les évolutions, sur le modèle : Les modèles sont faits à partir de tout un tas de facteurs. Il y en a beaucoup, c'est difficile de tout voir mais il y a un aspect qui m'importe, qui potentiellement peut arriver, pas forcément à très long terme sur des questions d'aménagement de la ville en termes de possibilités, de « Carrossabilité » de la ville si je peux dire ça. C'est-à-dire qu'il y a des politiques qui vont se mettre en place qui auront tendance à rendre la ville moins apte pour circuler. Donc ce qui fait que ça va offrir un report modal de la voiture vers le train, on en a beaucoup parlé, mais est-ce que du coup, on est allé jusqu'à prendre en considération la requalification A6-A7 ? C'est en cours, mais aller peut-être au dessus ; est-ce qu'un péage urbain par exemple c'est possible que ça voit le jour dans les prochaines dizaines d'années, peut-être d'abord à Paris mais ensuite à Lyon et peut-être que ça aura une influence sur l'exploitation à long terme du NFL ?

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

Une dernière, vraiment la dernière.

1945 **Joël DUBOS, DARLY / FNAUT :**

Je voulais savoir si votre modèle, vous l'aviez appliqué aux hypothèses que vous nous aviez présentées à Pusignan, lors du développement de la gare de Saint-Exupéry. Il y avait trois hypothèses que vous aviez présentées. Je voulais savoir si vous avez appliqué votre modèle à ces hypothèses-là. Et contrairement à mon voisin de gauche, moi j'aimerais bien par contre que vous réalisiez une modélisation en partant de la solution on a rien fait comme l'évoquait le président et après, on rajoute certains projets notamment le CFAL Nord par exemple, le passage à 4 voies de la ligne Saint-Fons – Grenay, ça peut donner une hypothèse de contournement de l'agglomération et de régler peut-être temporairement, ou d'apporter une solution et puis monter en prenant en compte la considération, la réalisation des différents grands projets.

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

1950 C'est noté, c'est sans doute quelque chose qu'il faudra explorer. Je pense qu'on aura l'occasion de le ré-aborder vous avez raison là-dessus. Je crois qu'on va s'arrêter là pour ce soir en vous remerciant. Il reste un point qu'on n'a pas traité qui était l'évaluation socio-économique, il y a peut-être un élément de réponse pour ceux qui le souhaiteraient.

Lionel COLLOMBIER, SNCF Réseau :

1965 Oui, donc déjà sur les autres grands projets ferroviaires en France. La réponse est oui : on a pris en compte tous les autres grands projets en se basant sur le calendrier proposé par la Commission habilitée, 21 à l'époque, Commission Duron. Donc, il y a toute une dynamique de projets qui s'enchainent et cela conduit à ces résultats. Sinon, par rapport aux voiries de centre ville, aux péages urbains, on n'a pas fait de test spécifique là-dessus. Le péage urbain, ce n'est pas facile à modéliser et déjà, il faut un peu inventer le concept, avoir des hypothèses robustes, mais on pourra certainement le faire si on a des choses précises en termes d'hypothèses. Et puis Saint-Exupéry, oui, les éclairages relatifs aux scénarios Saint-Exupéry ont été faits avec cet outil.

1970

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

1975 Merci en tout cas à tous. Au début on craignait que cet atelier ne soit superfétatoire sur le décryptage, mais au final c'était utile de le faire. Merci à tous et à tous ceux qui sont intervenus. Le dernier volet qui était socio-économique, on le reportera sur un autre atelier de façon à le traiter notamment sur celui du développement économique avec la CCI. Dernière précision, si vous avez besoin de documents, ce qui a été présenté sera sur le site donc vous avez accès au support de présentation et vous avez dans la salle quelques documents écrits, des mémos etc. pour ceux qui le souhaiteraient, vous pouvez en disposer, ça va de soit. Merci encore.