

Débat public

NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

Du 11 avril au 11 juillet 2019

Compte rendu intégral
Réunion publique
Jeudi 23 mai 2019 à L'Isle-d'Abeau

| | |
|-----------------------------|--|
| SALLE/ADRESSE : | Salle de L'Isle – 15, avenue du bourg 38080 L'Isle-d'Abeau |
| PARTICIPANTS : | 93 personnes |
| DÉBUT > FIN : | 19 heures à 21 h 37 (durée du REC : 2 h 37) |
| QUESTIONS-RÉPONSES : | 23 questions |

En tribune :

CNDP

| | | | |
|-----------------|-------------|-------------|---|
| M ^{me} | Dorothee | BRIAUMONT | Membre de la Commission particulière du débat public |
| M. | Jérôme | LAURENT | Membre de la Commission particulière du débat public |
| M. | Jean-Claude | RUYSSCHAERT | Président de la Commission particulière du débat public |
| Mme | Barbara | SERRANO | Membre de la Commission particulière du débat public |
| Mme | Dominique | SIMON | Membre de la Commission particulière du débat public |

Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

| | | | |
|-----------------|-------------|---------------------------|---|
| M. | Denis | CUVILLIER | Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau |
| M. | Didier | LLORENS | SNCF Réseau |
| M ^{me} | Anne-Sophie | MAROT | Directrice adjointe marketing et services SNCF Auvergne-Rhône-Alpes |
| M ^{me} | Sophie | DE THIERION DE MONCLIN | SNCF TER |

Intervenants :

| | | | |
|-----------------|----------|------------|--|
| M. | Johan | MULLER | Gares & Connexions |
| M. | Maxime | CHATARD | Directeur territorial adjoint Auvergne-Rhône-Alpes |
| M. | Philippe | GAMON | Directeur des transports Conseil régional |
| M ^{me} | Virginie | PFANNER | Conseillère régionale |
| M. | Jean | PAPADOPULO | Président de la CAPI |
| M. | Alain | JURADO | Maire de L'Isle-d'Abeau |

| | | | |
|-----------------|-----------|--------------|--|
| M. | Stéphane | CANALIS | Préfecture de région |
| M ^{me} | Danielle | MULIN | Adjointe au maire de Bourgoin-Jallieu, conseillère communautaire à la CAPI |
| M. | Roland | SERNET | Retraité SNCF |
| M. | Patrice | BELVEGUE | Coprésident de l'ADUT |
| M. | Jean-Paul | LHUILIER | FNE Aura |
| M. | Patrick | GRATIER | Retraité Idagir |
| M. | Dominique | LALOY | Union locale CFDT |
| M. | Éric | GALLET | Coprésident de l'ADUT |
| M. | Philippe | REYNAUD | 1 ^{er} adjoint à la mairie de Tignieu-Jameyzieu |
| M. | Frédéric | DENOLY | Citoyen |
| M. | Alain | BERGER | Président du SCoT Nord-Isère |
| M. | Michel | MARTIN | Ingénieur conseil en mobilité |
| M. | Roland | BORGHI | Président de l'association Idagir |
| M. | Christian | GILLOT | Citoyen |
| M ^{me} | Caroline | ABADIE | Députée de l'Isère |
| M. | Gaël | LEGAY-BELLOD | Citoyen |
| M. | Jean-Noël | SALMON | Habitant de Villefontaine |

COMPTE RENDU DE RÉUNION :

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

Mesdames messieurs bonsoir. Je suis Jean-Claude RUYSSCHAERT et préside cette commission particulière du débat public. Merci de vous être déplacés pour cette réunion qui est consacrée au projet d'aménagement à long terme du nœud ferroviaire comme vous le savez. Notre réunion fait l'objet d'une captation photo et vidéo. Pour exercer votre droit à l'image, si vous souhaitez ne pas être filmés ou ne pas être photographiés, manifestez-vous auprès des hôtesses de façon à ce que nous floutions votre image le cas échéant. Si vous le ne souhaitez vraiment pas, vous pouvez vous positionner dans un endroit où la caméra ne peut pas vous capter. Nous filmons et mettons l'ensemble de la retranscription de cette réunion sur le site. Monsieur le maire, merci de nous accueillir, je vous laisse la parole.

Alain JURADO, maire de L'Isle-d'Abeau

Monsieur le Président de la Commission nationale des débats publics,
Messieurs et mesdames les membres de la commission,
Mesdames et messieurs les élus,
Mesdames et messieurs les représentants des associations,
Mesdames et messieurs,

La SNCF Réseau a saisi la Commission nationale du débat public pour l'organisation de 16 réunions. Trois se dérouleront dans l'Isère au mois de mai. Le débat a lieu du 11 avril au 11 juillet dans trois villes de l'Isère : Grenoble, Vienne et L'Isle-d'Abeau. Pourquoi avoir choisi d'organiser ce débat à L'Isle-d'Abeau ? C'était la première question que je me suis posée, Monsieur le Président. Vous avez indiqué dans un article que ces lieux, que la commune de L'Isle-d'Abeau, répondait à des problèmes particuliers. Pour ce qui concerne la ville de L'Isle-d'Abeau, effectivement les problèmes sont nombreux et particuliers. Je passe rapidement sur la gare, son avenir et son devenir, une gare qui est aujourd'hui abandonnée où même l'horloge n'indique pas la bonne heure. De temps en temps, je reçois des coups de téléphone d'usagers qui me disent « Monsieur le maire, votre commune n'est pas à l'heure. ». Pour la mettre à l'heure, Monsieur le Président, c'est un véritable casse-tête : pas d'interlocuteur, pas de réponse. Les élus et les habitants, les usagers, se sentent, comme vous l'avez dit, de plus en plus délaissés, au-delà de ce constat d'un territoire proche de la métropole lyonnaise où près de 48 % de la population y travaille. La deuxième question que je me suis posée est la suivante : qu'est-ce que ce projet d'aménagement va apporter et comment les habitants pourront-ils participer ? J'ai cru comprendre que des ateliers seront organisés.

La commune de L'Isle-d'Abeau a habitué la population à la concertation publique depuis 4 ans. Nous avons un site, et je vous invite à le visiter Monsieur le Président, qui s'appelle « CitizenLab » où les habitants peuvent s'exprimer sur les différents projets de la commune. Au-delà des problèmes particuliers, je suis certain que l'expérience des débats publics de la commune de L'Isle-d'Abeau a aussi été un élément pour avoir choisi ma ville. Vous êtes, bien entendu, les bienvenus et je vous souhaite de bons débats. Merci.

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

Merci beaucoup. Aux noms de la CPDP, Barbara SERRANO, Jérôme LAURENT et Dorothee BRIAUMONT qui m'accompagnent ce soir, nous vous souhaitons la bienvenue. Cette soirée se déroule dans le cadre d'un débat public. C'est donc l'occasion pour chacun d'entre vous d'exercer un droit qui est le droit citoyen, un droit à l'information, un droit à participer à l'élaboration des décisions publiques. C'est un exercice démocratique qui se situe très en amont d'un projet, quand rien n'est encore décidé et quand tous les choix sont possibles. Le débat est là pour éclairer la décision, il permet de recueillir l'expression de chacun, ses préoccupations, ses questions sur le projet et de quoi peut-on débattre avec un projet de cette nature.

50 Tout d'abord, de son opportunité (le faire ou ne pas le faire), de ses objectifs : est-ce que ce sont les
bons objectifs, est-ce qu'il y en a d'autres ? Enfin, de ses caractéristiques : est-ce comme cela qu'il
faut le faire ou y a-t-il des alternatives ? Eu égard à l'importance de son coût, de son impact sur la
55 région, la CNDP, autorité indépendante saisie du projet de la SNCF, a effectivement décidé qu'il y
avait lieu d'organiser un débat public. La Commission particulière, que je préside, composée de
9 membres, l'anime et en rendra compte. Le 11 avril, nous avons démarré nos travaux publics, mais
avec une phase de préparation d'environ 6 mois, et terminerons notre débat le 11 juillet. À la suite de
ce débat, nous rendrons un rapport, un compte rendu, un bilan dans les 2 mois qui suivront, jusqu'au
60 11 septembre. Celui-ci sera publié et transmis au maître d'ouvrage qui aura 3 mois pour décider de la
suite qu'il entend donner à ce projet : l'abandonner purement et simplement, le faire tel qu'il existe ou
au contraire poursuivre les études et orienter avec d'autres variantes et d'autres alternatives.

60 Cette CNDP est constituée de membres qui viennent d'horizons extrêmement différents. Vous aurez
vu sur le site avec les CV de chacun que nous avons des profils différents. Nous sommes neutres et
indépendants. Nous ne sommes donc ni pour ni contre un projet. Nous ne portons pas un projet plutôt
qu'un autre. Nous nous efforçons de rendre compte objectivement et de façon transparente de ce que
vous allez dire, de ce que vous portez comme élément. Trois principes pour ce débat : un principe de
65 transparence. Tout ce qui est dit est public et est donc posé sur le site. Notre réunion de ce soir est
enregistrée et sera sur le site en intégralité, un verbatim est dressé. Toutes les interventions sont
transparentes. Un principe d'équivalence : tout un chacun a le droit à la parole dans les mêmes
conditions, sous la réserve d'un troisième principe qui est celui d'argumenter notre position. Ce qui
nous intéresse n'est pas d'entendre clamer haut et fort « nous sommes contre ! » mais au contraire,
70 dire « nous sommes contre pour telle raison ». Voilà ce que nous proposons par ailleurs. Le débat
n'est ni un concours d'éloquence ni une bataille rangée. C'est bien l'occasion d'exprimer des points de
vue différents, des arguments qui serviront de base à la prise de décision.

Au-delà des membres de la commission particulière, sont rassemblés autour de moi ce soir pour la
maîtrise d'ouvrage MM. CUVILLIER, LLORENS et SIMON, M. CHATARD, directeur territorial adjoint
de la SNCF. Nous avons également souhaité voir SNCF Mobilités nous accompagner, un certain
75 nombre de questions que vous poserez méritent sans doute que SNCF Mobilités vous réponde. Je
remercie donc Anne-Sophie MAROT et Sophie DE THIERION DE MONCLIN d'être présentes. Elles
sûrement amenées à vous répondre. M. MULLER de SNCF Gares & Connexions pourra également
répondre sur un certain nombre de points. Pour le Conseil régional, M^{me} PFANNER, conseillère
régionale, est accompagnée de M. Philippe GAMON, directeur des transports dans les services du
Conseil régional. Pour l'État, M. CANALIS qu'un bon nombre d'entre vous connaît déjà.

80 Je cite tout d'abord ces personnes parce qu'elles sont autorités organisatrices du transport,
partenaires du projet, et participent donc à ce projet. Avant de conclure mes propos introductifs, je
voulais saluer madame la députée et monsieur PAPADOPULO qui vient de nous rejoindre. Voici donc
les personnes qui seront amenées à intervenir au cours de ce débat. Dans un premier temps, le
85 maître d'ouvrage va vous présenter le projet d'aménagement à long terme du nœud ferroviaire. Nous
lui avons demandé d'identifier clairement dans sa présentation les conséquences que ce projet peut
avoir sur votre territoire. À la demande de la ministre des Transports, des études complémentaires ont
été conduites par SNCF Réseau. Nous avons souhaité que leur synthèse soit également présentée
en continuité avec ce projet de façon à ce que vous ayez les éléments d'éclairage complet. Je laisse
donc la parole au maître d'ouvrage en envoyant le film de présentation de votre projet.

90 *Un film est diffusé.*

Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau

Bonsoir, nous ferons une présentation à deux voix et répondrons à vos questions avec les mêmes
deux voix en fonction du débat. Je suis chez SNCF Réseau à Lyon et suis le directeur du projet NFL
long terme qui est soumis au débat public.

95 **Didier LLORENS, SNCF Réseau**

Je suis concertant sur le projet des aménagements de long terme.

Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau

Un petit mot sur SNCF Réseau : il y a eu la réforme ferroviaire en 2018 qui a réorganisé l'ensemble
du monde ferroviaire. Nous, SNCF Réseau, sommes en charge de toutes les infrastructures sur

100 lesquelles les trains circulent et sommes également en charge de la régulation des trafics. Pour bien
comparer, nous sommes un peu pour le transport aérien ce qu'est un gestionnaire d'aéroports : il y a
une tour de contrôle, il régule les trafics, il entretient des pistes, il entretient l'aéroport. Nous
105 entretenons les gares, nous gérons les trafics et nous faisons des travaux sur le réseau. Voyez
l'augmentation de l'effort d'investissement qui est fait uniquement sur l'entretien du réseau. Vous
l'avez entendu, on a beaucoup dit que le réseau existant était sous-entretenu, manque
d'investissement – certains ont dit au profit des lignes à grande vitesse. Le constat est que ce réseau
a beaucoup vieilli et que depuis les années 2000, nous faisons un énorme effort, accompagnés par
l'État, pour remettre ce réseau à niveau.

110 Si nous étions en 2000 à 1 milliard d'euros d'investissement par an, et on ne parle que de l'entretien
courant, en 2019, nous sommes proche de 3 milliards, chiffre que nous dépasserons en 2022. Plus
près de nous, le fameux zoom local, Monsieur le Président, les travaux dont vous avez entendu
parler, que vous constatez peut-être si vous êtes client de la ligne parce qu'à chaque fois qu'il y a des
travaux, malheureusement, il y a une conséquence sur le trafic – et nous faisons du mieux que nous
115 pouvons. En 2018, sur la section Saint-Priest – Heyrieux renouvellement de voies, également entre la
section entre La Tour-du-Pin et Moirans, même si c'est un petit peu plus loin de nous, mais ces
travaux ont des conséquences sur les trains qui passent ici. La suppression du passage à
niveau n° 11 à Saint-Pierre-de-Chandieu. Pour répondre à une question qui ne me sera peut-être pas
posée, je dis tout de suite que je suis client de cette ligne tous les jours, je pars de Bourgoin. Je
120 connais les incidents sur les passages à niveau sur cette ligne au départ de Lyon comme
probablement certains d'entre vous. Dans les années qui viennent 2019-2020, des travaux importants
sont envisagés : Saint-André-le-Gaz, modification du plan de voie, création d'une passerelle,
diminution de l'espacement des trains (quand on réduit l'espacement entre les trains, on peut en faire
passer plus), et on continue sur les passages à niveau. En 2019-2020, nous lancerons les études de
suppression de tous les autres passages à niveau : le 10, le 12, le 13 et le 14.

125 À Bourgoin-Jallieu, des travaux de rénovation des quais sont en cours : construction d'une passerelle
et d'un ascenseur pour les personnes à mobilité réduite, plus de trains, plus de puissance électrique.
À Grenay, renforcement de l'alimentation électrique des voies, à la Verpillière, la sécurisation du
PM 18. Si des clients qui descendent à la Verpillière sont ici présents, vous savez que la double
traversée de la voirie routière et de la voirie ferroviaire est contraignante. Des travaux de rénovation
130 de quai à Vénissieux et un peu plus loin, mais toujours sur cette ligne, la mise en accessibilité PMR
arrive. En 2022, sur la section entre Saint-Priest et Saint-Quentin-Fallavier, nous travaillerons toujours
sur la réduction d'espacement entre les trains pour faire mieux de train et peut-être plus de trains.

Didier LLORENS, SNCF Réseau

135 Pour la suite de la présentation, je vous propose deux parties : tout d'abord le contexte territorial et
ferroviaire et ensuite, nous développerons les aménagements de long terme du nœud ferroviaire
lyonnais. Sur le contexte territorial, vous l'avez vu dans la vidéo, plus de population, un dynamisme
économique marqué, un dynamisme démographique. Tout cela entraînera une augmentation des
besoins de déplacement dans un contexte environnemental particulièrement sensible. Cette
140 augmentation des déplacements devrait se porter sur le modèle ferroviaire. Vous me direz « qu'en
est-il de ce contexte ferroviaire au niveau de la région et sur votre ligne ? ».

Au niveau du nœud lyonnais, 12 lignes convergent. Elles sont à la fois une chance pour le territoire,
mais également parfois, une contrainte assez importante. Sur ces 12 lignes, plus de 1 200 trains
circulent chaque jour.

Sur ces 1 200 trains :

- 145
- Plus de la moitié, donc 51 % sont des trains du quotidien, des trains express régionaux ;
 - 18 % environ sont des TGV ;
 - 15 % sont des trains de fret ;
 - 16 % sont des circulations techniques nécessaires à la mise en place des trains à quai.

150 L'Isle-d'Abeau se situe sur la ligne Lyon – Grenoble avec une bifurcation au niveau de Saint-André-le-
Gaz pour rejoindre Chambéry. Sur cette ligne, il y a quelques points de congestion. Le premier est
Saint-André-le-gaz, justement dû à cette bifurcation, le second est au départ de Lyon au niveau de

155 Saint-Clair, au niveau de Saint-Fons – Grenay, de l'arrivée à Lyon. Ce nœud ferroviaire lyonnais est aujourd'hui complexe et congestionné. Il faut comprendre qu'il agit comme une caisse de résonance. Le moindre incident a de fortes répercussions sur l'ensemble de la région et sur l'ensemble des trains qui traversent. Un train sur 5 aujourd'hui a plus de 5 minutes de retard ; un tiers des retards sur l'ensemble du réseau ferroviaire régional est dû au nœud lyonnais. Si on regarde sur les circulations de transit, les TGV notamment qui passent, 16 % de la ponctualité de ces TGV sera dégradée dans la traversée du nœud lyonnais. Par exemple, un train qui fera Strasbourg – Marseille perdra 16 % de temps dus au nœud lyonnais. À Part-Dieu, cette désorganisation se marque par le fait qu'un train sur 160 4 sera reçu sur une voie différente de celle qui avait été programmée, ce qui montre la saturation permanente du nœud lyonnais. La région Rhône-Alpes est effectivement parmi une des dernières en matière de ponctualité. Il faut comprendre qu'il n'est plus possible aujourd'hui à l'heure de pointe d'insérer des trains supplémentaires dans ce nœud lyonnais. Si nous faisons un zoom sur les pertes de temps ou la régularité des TER sur l'axe Lyon – Perrache – Saint-André-le-Gaz, plus les couleurs sont chaudes (jaune, orange, rouge), plus les pertes de temps sont importantes. À l'Est, au niveau de 165 Saint-André-le-Gaz, nous retrouvons ce que je vous expliquais tout à l'heure : ces pertes de temps dues à la convergence des deux lignes vers Chambéry et vers Grenoble. Après, à l'arrivée à Lyon, nous le retrouvons entre Saint-Fons et Grenay et au niveau de la Guillotière.

170 Nous n'avons pas attendu le long terme (2040, 2050) pour agir et pour améliorer la situation. C'est que l'on appelle le plan de mobilisation. C'est un plan partenarial avec l'État, la Région, la Métropole, les collectivités, de 500 millions d'euros d'investissement sur 10 ans (2015/2025) avec comme objectif moins de retards, plus de confort et de sécurité pour un retour à un système fiable. Dans ce système-là, il n'y a toujours pas de trains supplémentaires. Nous vous présentons ce plan jusqu'en 2025 ; 175 Denis vous présentera les aménagements de long terme qui sont au-delà de 2040. Pendant cette période, Réseau n'est pas resté les bras croisés. Nous étudions et mettons en place ce que l'on appelle un réseau haute performance passant notamment par la modernisation du système de signalisation. Aujourd'hui, l'espacement entre 2 trains est géré par la signalisation latérale des feux : entre 2 signaux, il ne peut y avoir qu'un seul train. L'espacement entre ces signaux qui définit finalement l'espacement entre 2 trains est calculé pour le train ayant la moins bonne performance. Ce 180 sont notamment les trains les plus lourds, les trains les plus lents. Là, par exemple, nous avons mis un train de fret, ayant des distances de freinage plus importantes que du matériel moderne type TER. Demain, nous enlèverons cette signalisation latérale et la mettrons à bord du train, ce qui permet de réduire l'espacement que nous pouvons adapter à la capacité de chaque train. Cela permet de tirer le meilleur parti du réseau à la fois actuel et du réseau futur si on rajoute des voies par exemple.

185 Au vu des études que nous avons montrées dans le Lyonnais, nous arriverions à des capacités de 20 à 25 % pouvant être utilisées pour rajouter des trains supplémentaires ou en robustesse, en amélioration de la qualité. Ce n'est pas une utopie : nous sommes en train de mettre en place ce système sur ce que nous appelons la ligne à grande vitesse Paris – Marseille, projet LVG plus. Sur 190 cette ligne, nous arrivons à faire circuler environ 13 trains par heure, par sens et par voie. Demain, grâce à ce système, nous pourrions passer jusqu'à 16 trains. Pour y arriver, l'équipement de l'ensemble du matériel roulant est nécessaire. Sur la ligne à grande vitesse, il n'y a que des TGV, c'est assez simple, la flotte est plus restreinte. Pour que le bénéfice soit optimal, par exemple dans un nœud complexe comme le nœud lyonnais, il faut équiper l'ensemble des matériels qui le traverse, évidemment les TER, les TGV, mais également tous les trains de fret.

195 **Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau**

Nous passons donc au long terme. Le projet long terme est l'objet du débat, ce pour quoi nous sommes tous ici ce soir. Deux questions sont posées dans un débat : la première est l'opportunité, le niveau d'offres que l'on envisage pour 2040. Le deuxième sujet est le projet que l'on propose pour répondre à ce niveau d'offre. Ce niveau d'offres se trouve dans les dossiers de synthèse et est 200 ambitieux : nous portons à cet horizon un doublement de toutes les natures de trafic, un doublement des TER périurbains pour répondre aux besoins de transport du quotidien. Deux fois plus de TGV pour conforter le nœud lyonnais comme hub ferroviaire d'importance nationale et internationale. Notre Président y tient beaucoup : le fret n'est pas le parent pauvre et l'oublié de ces projets. Nous développons donc des infrastructures pour faire traverser deux fois plus de trains de fret à travers le 205 nœud lyonnais. Là, nous parlons de niveau de service, de nombre de trains. Il y a eu un atelier pour savoir si nos modèles de prévision de fréquentation des trains, le nombre de passagers qui sont à l'intérieur, tenaient la route. Le résultat de l'atelier était plutôt oui. L'outil mathématique qui permet de

210 passer l'offre de service de la demande au nombre de voyageurs dans les trains est un système très complexe, mais il a conclu qu'avec cette offre de service, compte tenu du niveau de demandes à cet horizon, il y aurait bien un doublement des passagers dans les trains.

215 Les trains du quotidien : cette image montre les gares périurbaines desservies par au moins un train par heure cette année. Plus près de nous, nous trouvons Bourgoin-Jallieu et la Verpillière et un certain nombre de gares périurbaines. Pour le périurbain, nous proposons d'arriver au quart d'heure sur toutes les gares représentées ici, dont L'Isle-d'Abeau. Il nous semble que le quart d'heure est un élément fort commercialement. Quelqu'un qui sait que dans la gare où il va, il a tous les quarts d'heure un train qui l'emmène à Lyon ou à l'Est ne se pose plus la question de l'horaire et va naturellement aller chercher le train. Nous le soumettons au débat : comme nous proposons le quart d'heure, nous soumettons toute cette réflexion.

220 Ici, sur la ligne entre Saint-André-le-Gaz et Lyon qui passe par Bourgoin et L'Isle-d'Abeau. Voilà les niveaux de services actuels en 2019 (nous avons pris Bourgoin) : à Lyon – Perrache, ce sont 2 à 3 trains par heure. Il y a 2 heures de pointe de la journée où nous sommes à 3. À Lyon – Part-Dieu, c'est 1 à 2. Sur le long terme, nous proposons de porter à 4 trains par heure la desserte de Perrache et à 3 trains par heure la desserte de Part-Dieu, et L'Isle-d'Abeau, 4 trains par heure. À Bourgoin, nous sommes à un niveau de service de 7 trains par heure pour rejoindre Lyon. Il n'y a pas de
225 définition précise d'un RER de province, mais nous approchons de niveaux de services significatifs.

Deuxième volet du débat public : quel est le projet qui est proposé pour répondre à ce niveau de service ? Première remarque : ce niveau de service n'est pas exclusivement à Part-Dieu. En effet, 80 % du périurbain sont faits à Perrache, c'est ce que nous proposons. En revanche, nous proposons de faire la croissance des TGV à Part-Dieu. Ces croissances de service génèrent évidemment des
230 besoins d'infrastructures. Vous avez dit que la section Saint-Fons – Grenay était particulièrement saturée. Sur cette section qui ne passe pas loin d'ici, il y a un besoin de passer à 4 voies sur toute la partie entre Saint-Fons, donc Lyon, et Grenay. Sur la partie Nord-Sud, dans la traversée de Lyon, il y a également besoin de mettre des voies supplémentaires. Nous proposons de mettre 2 voies supplémentaires sur tout cet itinéraire et au passage, d'étendre la gare de la Part-Dieu avec création
235 de 2 quais supplémentaires en accompagnement des 2 voies. Si sur la partie Saint-Fons – Grenay, nous n'avons qu'une seule option, c'est une option à côté des voies existantes. Au niveau de la traversée nord-sud de Lyon, en plein site urbain, nous proposons 2 options : une option de surface au niveau des voies actuelles, y compris dans la traversée de la gare, les quais supplémentaires seraient mis en complément des quais actuels, et une option en souterrain compte tenu du contexte urbain où
240 les 2 voies supplémentaires et l'extension de la gare se feraient en sous-terrain, sous le terrain naturel.

Perrache a également besoin d'aménagements complémentaires pour accueillir la croissance du périurbain. Nous sommes sur un niveau d'investissement beaucoup plus bas parce qu'aujourd'hui, il y a encore des capacités d'accès à Perrache.

245 En revanche, en gare même, il faut créer un quai supplémentaire. J'aborde tout de suite les coûts de Perrache, nous verrons ceux de Part-Dieu après. Perrache, ce sont 70 millions d'euros pour le quai supplémentaire. Pour la traversée nord-sud de Lyon par la Part-Dieu, nous sommes sur des niveaux d'investissements beaucoup plus importants puisque pour l'option de surface, nous sommes autour de 1,5 milliard d'euros et pour l'option souterraine, autour de 3 milliards d'euros. Saint-Fons – Grenay,
250 autour de 800 millions d'euros et 500 millions d'euros d'aménagements complémentaires. Nous ne les avons pas mis sur l'image précédente parce que ces aménagements complémentaires qui sont nécessaires pour atteindre les niveaux de service que nous proposons ne sont plus dans le cœur de Lyon, mais essentiellement sur les terminus périurbains que l'on va mettre pour assurer la desserte au quart d'heure. Près de nous, c'est Bourgoin. Sur la ligne d'Ambérieu, ce sera Montluel. Nous
255 retrouverons également Vienne, Givors, Villefranche-sur-Saône.

Nous sommes entrés dans ce débat avec ce projet et n'avons pas fait d'hypothèses d'augmentations à la desserte de Saint-Exupéry. On ne parle que de Part-Dieu et de Perrache. Un certain nombre d'acteurs ont fait remonter cette question en disant « que peut-il se passer pour Saint-Exupéry, 2040, 2050 ? Que pourrait-on imaginer pour Saint-Exupéry ? ». La ministre a relayé ces demandes,
260 l'ACPDP s'en fait l'écho aussi et nous avons mené un programme d'études sur ce que nous pourrions imaginer pour Saint-Exupéry en matière de desserte. Nous ne sommes pas du tout au même niveau d'études que celles qui ont été faites pour le débat public. C'est pour cela que nous les appelons

265 plutôt les éclairages. Nous avons vérifié les faisabilités d'exploitation de scénarios, nous avons quand même évalué quelques coûts. Nous avons aussi évalué les impacts sur la fréquentation des trains. J'y reviendrai tout à l'heure.

270 Les scénarios que nous avons imaginés. Un petit constat : nous entendons souvent dire que Saint-Exupéry est une gare sous-utilisée. Ici, vous avez l'augmentation de la fréquentation des principales gares lyonnaises entre 2007 et 2017. Saint-Exupéry est la gare qui a le plus progressé avec un taux de croissance de 280 %. D'une manière générale, toutes les gares lyonnaises ont aussi progressé. Le « leader » reste Lyon – Part-Dieu avec 32 millions de passagers par an et une croissance de 60 %.

275 Un petit bémol sur Perrache qui a diminué. Pourquoi a-t-il diminué ? La mise en route, par exemple, de Jean-Macé sur la ligne qui d'ici va à Perrache a amené un certain nombre de passagers qui n'attendent plus Perrache pour descendre et prennent une correspondance TCU, mais ont utilisé la possibilité qu'ils avaient à Jean-Macé. La croissance de Saint-Exupéry est beaucoup tirée par l'offre Ouigo, l'offre *low cost*, sur cette gare, mais il n'y a pas que cela. Nous nous apercevons aussi que toutes les gares SNCF qui sont connectées avec le réseau de transport en commun urbain sont un facteur de dynamisme et de déploiement de la fréquentation. En ce qui concerne la desserte de Saint-Exupéry, qu'avons-nous regardé et que nous mettons au débat ?

280 Un point de forme, dans le dossier du débat, il n'y a pas ces résultats, car les études viennent d'être faites. Nous ferons en sorte que le dossier soit disponible dès le début du mois prochain et puisse être diffusé en réunion publique comme le dossier du débat. Le premier niveau de desserte de Saint-Exupéry que nous avons regardé : ce qui pourrait être fait à partir des infrastructures existantes, pas besoin d'équipements supplémentaires. Aujourd'hui, compte tenu de la configuration des voies, on utilise les mêmes infrastructures que par exemple les TGV qui, de Grenoble, vont à Paris en passant par Saint-Exupéry.

285 Nous proposons de l'utiliser aussi pour les TER. À partir de l'utilisation de la ligne actuelle, nous avons regardé la possibilité que les TER qui, de Grenoble et de Chambéry utilisent cette ligne, puissent également aller à Saint-Exupéry.

290 Une petite flèche est indiquée avec le CFAL nord, c'est-à-dire qu'un complément d'infrastructures serait la réalisation du CFAL nord, au moins de la première partie du CFAL nord (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise). Avec cette première partie qui est la ligne de Grenoble qui rejoint la gare de Saint-Exupéry, nous pourrions étendre la desserte de Saint-Exupéry aux villes de l'Ouest de la région : Clermont-Ferrand, Roanne. Aujourd'hui, les TER de Clermont-Ferrand et de Roanne arrivent soit à Part-Dieu, soit à Perrache. L'idée est de les prolonger jusqu'à Saint-Exupéry, ce qui a le grand avantage de ne pas donner l'impression de déshabiller Part-Dieu pour rhabiller Saint-Exupéry. Nous sommes sur une croissance de l'ensemble de ces gares.

295

300 Nous avons également regardé à Saint-Étienne – Saint-Exupéry qui lui ne passerait pas par Part-Dieu et Perrache, mais par le raccordement de Saint-Fons, venant du sud, tournerait à l'est sur la ligne de Grenoble et au passage, pourrait également s'arrêter à Vénissieux, ce qui offrirait une desserte de Saint-Étienne vers l'Est lyonnais et également Saint-Exupéry en extrémité. Depuis la ligne d'Ambérieu jusqu'à la ligne de Grenoble, on ouvrirait également l'accès à Saint-Exupéry du nord-est de la région : Ambérieu, Annemasse, mais également Genève au-delà. Nous avons donc regardé que nous étions capables de faire circuler des trains sur ces infrastructures actuelles et complétées d'une partie du CFAL. Pour regarder ce qu'il se passe ici – nous n'avons pas mis L'Isle-d'Abeau, il est sur cette ligne – , à partir de Saint-André-le-Gaz, il y aurait possibilité d'avoir 2 trains par heure en heure de pointe à Saint-Exupéry. Monsieur le maire, nous n'avons pas regardé d'arrêt de ces trains à L'Isle-d'Abeau dans le schéma que nous avons testé aujourd'hui. Le cas échéant, ce sont des choses qui peuvent être approfondies.

305

Si nous faisons une petite synthèse des études de Saint-Exupéry, les 3 scénarios :

- Le premier est uniquement Chambéry – Grenoble ;
- 310 - Le deuxième : on ouvre aux villes de l'Est de la région ;
- Le scénario 3 : une bonne partie du CFAL nord-est ouverte au nord-est.

315 En haut, il y a les infrastructures nécessaires, je n'y reviens pas. Nous avons mis quelques coûts. Ces études ont été faites au même horizon que les études NFL long terme. Dans ce cadre-là, le NFL long terme est réalisé. Nous avons rappelé son coût : 2,9 milliards d'euros et avons pris l'option de surface. Il faudrait mettre 4,2 milliards d'euros pour l'option souterraine. Avec le scénario 2 avec le complément

320 du CFAL nord, nous serions à un coût total de 3,8 milliards d'euros. Le scénario 3 a une particularité :
en même temps que nous faisons le CFAL nord et que nous ouvrons ces dessertes, nous avons
testé un scénario de rupture pour une question qui nous était posée : peut-il y avoir une alternative à
votre projet actuel ? Cette alternative pour les gens qui nous posaient la question était « est-ce qu'on
ne pourrait pas déplacer les trafics sur Saint-Exupéry pour éviter d'avoir à faire ces investissements
lourds du cœur de l'agglomération ? ». Pour y arriver, il faut enlever les TGV intersecteurs
(province/province) qui passent par Lyon-Part-Dieu pour les faire s'arrêter à Saint-Exupéry. C'est la
raison pour laquelle le coût de ce scénario est moins élevé dans cette hypothèse. Le CFAL nord,
même complet, coûte moins cher que les aménagements du cœur de Lyon, donc un scénario à
325 3 milliards d'euros.

LA FREQUENTATION

Si nous mettons ce scénario en route, que se passe-t-il en nombre de passagers dans les trains ? Les
pourcentages que vous voyez sont par rapport à la fréquentation du long terme telle qu'elle a été
étudiée et présentée dans le dossier.

- 330 - Scénario 1 : nous sommes généralement stables ;
- 335 - Scénario 2 : il y aurait une croissance générale de la fréquentation des TER, mais il faut bien
voir à quoi est due cette augmentation de la fréquence. Dans le scénario 2, vous avez vu que
les trains qui viennent de l'ouest passent d'abord par Part-Dieu – Perrache, puis sont
prolongés sur Saint-Exupéry. Dans ce scénario, on met en place une liaison TER qui n'existe
pas, qui est une liaison entre les gares lyonnaises et Saint-Exupéry. Ce qui explique les
fameux 3 %, c'est même plus de 3 % parce que la contrepartie est une offre différente de TER
par rapport au scénario long terme et une baisse de la fréquentation des autres TER. Il y a
quelques TER de moins à Part-Dieu, ce qui se ressent. Sur le TGV, pas d'impact puisqu'on ne
modifie pas le fonctionnement de TGV dans ces 2 scénarios ;
- 340 - Le scénario 3 ou scénario de rupture : on sort les TGV intersecteurs de Part-Dieu pour venir
les remettre à Saint-Exupéry, là, il y a des impacts. Quelqu'un qui veut prendre un TGV pour
aller à Lille, dans l'est ou dans le sud à Marseille, Montpellier, ne peut plus le prendre à Part-
Dieu, mais doit venir à Saint-Exupéry pour le prendre. Certes, des TER l'y emmèneront. Il y a
quand même un phénomène correspondance.

345 Au niveau TER, nous avons de moins bons résultats que pour les scénarios 2, nous sommes certes
légèrement en croissance par rapport au scénario de long terme où nous n'avons pas Saint-Exupéry,
mais dans une proportion moindre. En revanche, pour le TGV, c'est plus difficile : la fréquentation
totale des TGV baisserait de 4 % et particulièrement pour ces TGV intersecteurs, les
province/province, qui étant déplacés de Part-Dieu à Saint-Exupéry, verraient leur fréquentation
350 diminuer de 12 %. Pour les autres TGV, c'est neutre puisque pour eux, il n'y a pas de changement.

355 Nous faisons ces études de fréquentation avec des modèles mathématiques, encore une fois, c'est
très complexe. Ces modèles sont conçus pour faire des petites variations de prix, de temps de
transport. Dans le cadre du scénario de rupture, nous sommes en limite de fiabilité de fonctionnement
de ces modèles. En conclusion, nous avons donné cet éclairage, il est mis au débat. Il faut des études
complémentaires si on veut approfondir le fonctionnement exact de ces scénarios-là.

360 Nous avons vu qu'en région Auvergne-Rhône-Alpes, nous étions dans une région dynamique en
démographie, dynamique sur le plan économique, de forts besoins de mobilité, un nœud ferroviaire
lyonnais congestionné. Sur le court terme, partie gauche de l'image, des travaux sont en cours pour
améliorer la fiabilité, mais pas pour faire plus de trains. Pour le long terme, des propositions sont
soumises au débat, nous venons de vous les montrer sur l'offre de service, sur les projets qui peuvent
y répondre et sur lesquelles vos contributions sont attendues. Le président RUYSSCHAERT l'a dit
tout à l'heure : nous aurons nous, maîtres d'ouvrage, à donner un avis encadré par la réglementation
au plus tard le 11 décembre de cette année.

365 SNCF Réseau, anciennement Réseau ferré de France, a piloté une quinzaine de débats publics –
celui-ci doit être le 15^e. Nous ne sommes jamais sortis du débat avec le projet que nous avons en
entrée. Ce sont essentiellement les messages portés au cours du débat public qui nous ont amenés à
faire évoluer notre projet. Nous sommes donc dans l'attente de vos questions, de vos réactions, de

vos remarques. Il y a tout un tas de manières de faire passer vos propositions, vos observations. N'hésitez pas.

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

Merci de cette présentation. Encore quelques mots. Lors des réunions précédentes, les insuffisances du réseau, les insuffisances actuelles en matière de transport de voyageurs, les dysfonctionnements, les niveaux de desserte insuffisants, les niveaux de service insuffisants ont été mis en avant par les élus, par le public. Ce constat, nous n'en doutons pas, est également fait chez vous. Il n'y a aucune raison que ce soit différent dans ce secteur. Les représentants de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités d'une part, les autorités organisatrices seront invitées à répondre à un certain nombre de questions que vous poserez sur ce thème. Mais le débat qui nous réunit ce soir vise à se pencher un peu plus en avant. Nous l'avons évoqué tout à l'heure : nous nous projetons sur le long terme. C'est toujours délicat de se projeter à 20 ans alors que les problèmes sont quotidiens. Pour autant, il faudra le faire. Je reprendrai simplement la phrase d'un participant à une réunion publique il y a quelque temps maintenant. Il disait : « il y a 20 ans, nous avons loupé le coche, nous n'avons pas anticipé, nous n'avons pas programmé ce qui aurait dû être fait aujourd'hui. Ne refaisons pas la même erreur. Aujourd'hui, ne réprévoyons pas ce dont nous aurons besoin dans 20 ans ». C'est tout l'objet du débat que nous avons aujourd'hui ; je vais laisser l'animation de la suite à Dorothée BRIAUMONT et Barbara qui vont vous donner la parole et vous écouter, qui vont vous rappeler les règles de ce débat pour qu'il se passe dans la sérénité.

385 **Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière**

Je pense que vous avez plein de questions à poser, c'était un peu dense, sans doute. Nous aurons le temps de revenir sur tous les points. Juste quelques règles de débat : pour que chacun puisse s'exprimer, je serai un peu la maîtresse du temps. Vous aurez 3 minutes avec un compteur. Je voulais également vous rappeler que par courtoisie, je vous encourage à ne manifester ni approbation ni désapprobation, à écouter celle et celui qui s'expriment. Allons-y, cela fait un petit moment que vous attendez. Qui souhaite plonger dans le futur ? Je vous demanderai à chaque fois de bien vouloir vous présenter, même si je suppose que beaucoup d'entre vous se connaissent ce soir.

390 **Roland SERNET, retraité SNCF**

Bonsoir, je suis un ancien cheminot qui a débuté dans les années soixante-dix. Cela rejoint un peu ce que Monsieur disait tout à l'heure : fin des années soixante-dix, on évoquait déjà la création d'une troisième voie entre Lyon et au moins Bourgoin par rapport à l'évolution de la ville nouvelle de L'Isle-d'Abeau. Au milieu des années quatre-vingt, quand il y a eu des aménagements, des rectifications de réalisées, les ouvrages, là, ont été prévus pour une troisième voie. À cette époque-là, nous n'avions toujours pas de TGV. La troisième voie, nous l'attendons toujours. Effectivement, en cas d'incident, nous nous apercevons qu'avec le trafic actuel, il est de plus en plus difficile de faire au mieux. Là aussi, où je constate qu'il y a eu pas mal de soucis, c'est quand nous avons eu la séparation par activité qui s'est mise en place au milieu des années deux mille. Encore mieux, récemment, vous parlez du TER. Les trains roulent, effectivement, mais des personnes s'occupent du trafic, le suivi des trains. Au niveau de Lyon, les agents qui géraient la partie TER, agents de conduite, matériel, étaient juste à côté des agents chargés de la régulation. Sauf que depuis le mois de novembre, on a séparé cette entité pour l'emmener à un autre endroit à Lyon. Au moindre incident, des échanges téléphoniques se font et avec les retards que cela peut entraîner. Effectivement, il y a un très beau projet d'aménagement, ce sont les prévisions, mais améliorons déjà ce qui existe, arrêtons de casser l'entreprise comme on l'a cassée depuis des années et des années, et je pense que tout ira mieux dans le meilleur des mondes.

400 **Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière**

D'accord, c'était plus un commentaire finalement.

405 **Roland SERNET, retraité SNCF**

Oui, c'était un commentaire et un ressenti d'agent. J'ai bossé 20 ans en 3x8 et j'étais confronté au quotidien aux incidents, aux trucs comme ça. Nous devons faire au mieux.

410 **Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière**

Améliorer ce qui existe.

420 **Roland SERNET, retraité SNCF**

Je constate une dégringolade de la qualité rendue aux clients.

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

Très bien, je vous remercie. J'ai plein de mains qui se lèvent. Monsieur le Maire, vous reprenez la parole tout de suite.

425 **Alain JURADO, maire de L'Isle-d'Abeau**

Oui, mais c'est pour poser une bonne question.

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

L'avenir nous le dira.

Alain JURADO, maire de L'Isle-d'Abeau

430 Dans notre territoire, Monsieur le Président est à mes côtés, nous nous posons des questions dans notre territoire. Nous avons le sentiment qu'un choix est fait par Réseau SNCF sur la gare de la Part-Dieu et Saint-Exupéry, ce qui concourt à résoudre ce problème de nœud ferroviaire lyonnais. Mais nous allons tomber dans l'excès inverse : on va créer un nœud routier. Parce que pour aller à Lyon et pour aller à la Part-Dieu, je vous fiche mon billet, il faut au moins 2 heures. Il y a aussi ce choix de

435 Saint-Exupéry et des dessertes entre Saint-Exupéry et la ville de Lyon et pourquoi pas, la gare de Perrache ou la gare de la Part-Dieu. Dans certains pays, j'ai vu qu'on arrivait en train et après, on prenait un métro qui arrivait directement sur le centre-ville de certaines villes allemandes, par exemple.

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

440 C'est donc une question d'intermodalité que vous posez.

Alain JURADO, maire de L'Isle-d'Abeau

Oui, c'est cela, nous sommes au cœur du sujet : c'est l'intermodalité. S'il faut prendre la voiture, passer 2 heures en voiture dans des trafics impossibles alors que nous avons ici une gare phénoménale, magnifique. On va s'enfermer en sous-sol, 4 milliards, pour conduire sa voiture depuis

445 L'Isle-d'Abeau jusqu'à la gare, trouver une place de parking bien entendu. Une réflexion est à mener entre le nœud ferroviaire et la circulation dans Lyon.

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

Très bien, plus un commentaire là aussi, j'imagine, plus qu'une réponse attendue.

Alain JURADO, maire de L'Isle-d'Abeau

450 Si j'avais à choisir, je choisirais d'investir sur Saint-Exupéry.

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

Merci. Merci de respecter l'ordre.

Patrice BELVEGUE, coprésident de l'ADUT

455 Je ne peux qu'applaudir ce projet qui va dans le sens de ce que nous souhaitons à l'ADUT, c'est-à-dire une augmentation de l'offre. Après, ce qu'il faut, c'est veiller à ce que cette augmentation de l'offre qui aurait dû être faite depuis très longtemps soit aussi pour tout le monde. Tout à l'heure, j'ai vu sur les graphiques que vous avez cité L'Isle-d'Abeau qui passerait à 4 trains par heure.

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

460 Est-ce qu'on peut remettre la *slide*, s'il vous plaît, que Monsieur est en train de mentionner ? Je vous en prie, continuez Monsieur.

Patrice BELVEGUE, coprésident de l'ADUT

Et Bourgoin passerait à 7 trains par heure. Mais je constate que la Verpillière passerait aussi à 4 trains par heure. Or, aujourd'hui, la Verpillière a déjà 4 trains par heure. Pour La-Tour-du-Pin qui n'est pas citée, on voit que les chiffres sont en réduction. Je dis oui pour une augmentation de l'offre,

465 mais pour tout le monde, et aussi pas uniquement une offre sur la durée dans la journée telle qu'elle est aujourd'hui. Aujourd'hui, il nous manque plutôt une offre le matin pour ceux qui sont en équipe et plus tard le soir, pour ceux qui sont aussi en équipe, et ceux qui reviennent de soirée. Pourquoi ? Aller à Lyon, voir un spectacle ou à Chambéry ou à Grenoble, on peut y aller en train, mais à ce moment-là, il faut prendre une chambre d'hôtel la nuit pour rester sur place.

470 **Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière**

Cela s'est fortement exprimé aussi dans les autres débats. Si je retiens votre proposition de long terme, c'est développement de l'offre pour tout le monde, qu'il n'y ait pas de principes de vases communicants.

Patrice BELVEGUE, coprésident de l'Adut

475 Exact. Et en corrigeant les chiffres, faire en sorte que pour les gares en question, les chiffres soient augmentés aussi.

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

Très bien. Est-ce que vous avez quand même quelques commentaires à apporter sur le long terme ? C'est-à-dire est-ce que l'augmentation de trafic dans certaines gares ne va-t-elle pas être préjudiciable, le risque que note Monsieur ?

480

Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau

Nous avons fait des études d'exploitation assez poussées. Nous avons eu le temps de les faire pour le débat public. Ces niveaux de service que nous proposons ont été testés. Une chose importante à mentionner : dans la situation actuelle, un certain nombre de gares n'ont qu'un train par heure, effectivement. Mais pour être client de la ligne comme vous l'êtes, ce n'est pas tous les quarts d'heure. C'est souvent des trains qui sont regroupés pour permettre une fluidification du trafic. Dans le schéma de service long terme que nous avons testé, nous avons cherché à faire un véritable cadencement : quand il y a 4 trains par heure, nous avons bien testé un tous les quarts d'heure.

485

La deuxième remarque pour la Verpillière : la Verpillière fonctionne comme Bourgoin puisque les trains Bourgoin – Lyon – Part-Dieu s'arrêtent à la Verpillière. Après, l'idée est-ce qu'il faut faire croître tout le monde ? Peut-être, je note votre contribution, elle est intéressante. Nous étions dans l'idée d'offrir le quart d'heure à tout le monde. C'est une proposition, mais peut-être que certaines gares diront qu'au vu de leur importance, elles veulent plus que le quart d'heure. C'est une contribution que nous enregistrerons de toute façon. Là, nous rentrons dans le débat, ce sont des éclairages, des propositions, ce n'est pas le projet final du NFL long terme que nous vous présentons.

495

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

Nous pouvons peut-être demander à la Région de compléter sur ce niveau de desserte. Est-ce que vous avez un commentaire à apporter, s'il vous plaît ?

Philippe GAMON, directeur des transports Conseil régional

500 Oui, je pense que là, il faut le prendre comme des simulations, c'est-à-dire que c'est un exercice qui vise à avoir au fond en poussant un peu les curseurs et de façon très schématique, très symbolique, presque, en disant que *grosso modo*, nous sommes à la demi-heure en peu partout, sur toutes les branches. Dans cette situation-là, qu'est-ce que cela donne si on veut multiplier les trains par 2 ? C'est ce qu'il faut retenir si le projet se fait. Nous avons 20 ans, si je puis dire, pour caler les choses, les préciser. Bien sûr que cela ne veut pas dire que rien ne vaut rien : les études ont été faites, elles ont été faites soigneusement, ce qui ne veut pas dire pour autant qu'on est en train de regarder la grille horaire précise comme on peut le faire ensemble, par exemple, pas plus tard qu'aujourd'hui puisque nous regardions avec vous les grilles horaires de l'année prochaine.

505

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

510 Je vous remercie. Monsieur. J'ai dû oublier de ce côté-là, je ne me suis pas suffisamment tournée.

Jean-Paul LHUILLIER, France nature environnement Auvergne-Rhône-Alpes

Je représente France nature environnement Auvergne-Rhône-Alpes et à ce titre, notre demande est qu'il y ait moins de trafic sur l'autoroute et plus dans les trains, moins de marchandises sur les

515 camions et plus dans les trains. Je ne vous explique pas pourquoi, il paraît qu'aujourd'hui, on en parle au gouvernement. C'est important. J'ai regardé les chiffres, il y a 85 000 véhicules par jour sur l'autoroute A43 et 10 000 voyageurs. Je vais quand même donner des précisions par rapport aux chiffres qui ont été donnés sur les gares.

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

On peut ravoir la *slide*.

520 **Jean-Paul LHUILLIER, France nature environnement Auvergne-Rhône-Alpes**

Le tableau des gares. L'ensemble des gares du Nord Isère depuis Sage jusqu'à Saint-Quentin-Fallavier, j'ai fait le calcul, j'ai les tableaux, ce sont 3 750 millions de voyageurs par an, ce qui fait 10 000 voyageurs par jour. C'est une moyenne qu'il faudrait repréciser, pour voir de quoi nous parlons. De Saint-André-le-Gaz jusqu'à Saint-Quentin-Fallavier, 10 000 voyageurs par jour. Il y a 85 000 véhicules par jour sur l'autoroute A43. Nous demandons à ce qu'il y ait un transfert. Quel est le scénario qui va nous permettre – je dis ça un peu pour provoquer – mais au moins que ce soit dans l'esprit de diviser par 2 le trafic sur l'autoroute et le mettre dans d'autres modes ? Il y a d'autres explications à avoir, en particulier pour Saint-Étienne. Là, nous ne sommes pas à Saint-Étienne. Pas le problème de la congestion...

530 **Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière**

Là, j'ai vraiment le tournis.

Jean-Paul LHUILLIER, France nature environnement Auvergne-Rhône-Alpes

535 Tout à fait, mais le problème de Saint-Étienne n'est pas la congestion de l'A43, mais le manque d'emplois à Saint-Étienne. C'est le vrai problème de Saint-Étienne. C'est ma première question : quel est ce scénario qui nous permettra véritablement à ce qu'il y ait moins de véhicules sur l'autoroute A43 et moins de camions sur l'autoroute A43 ? La deuxième chose est plus une question non pas à SNCF Réseau, mais plutôt aux élus ici présents, et en particulier à M. PAPADOPULO, président de la CAPI et également la Région : il faut, j'affirme mais c'est une question, il faut une vraie autorité organisatrice des transports au sein de ce que l'on appelle tous l'aire métropolitaine lyonnaise. Il faut que le CNT devienne AOM pour que nous ayons véritablement un vrai réseau de RER. J'ai entendu que l'expression choquait un peu. Ce n'est pas la notion de TER au sens où on l'entend aujourd'hui, c'est la notion de RER, ce qui fait consonance à ce qui se passe à Paris. C'est bien ce qu'il nous faut. Un autre point sur lequel je voudrais avoir comme scénario et je n'ai pas de réponse : arrêtons de dire qu'il faut tout concentrer sur la Part-Dieu. Et je maintiens qu'il faut d'abord parler du CFAL partie nord, je ne l'ai pas, ce scénario. Vous ne faites rien sur la Part-Dieu, vous faites le CFAL nord vous doublez la voie de Saint-Quentin à Saint-Fons. Que se passe-t-il en matière d'usage ? Et bien sûr, tous les accès TER sur la Part-Dieu. Nous n'avons pas ce scénario, nous n'avons pas l'effet. D'autre part, en matière de chiffre, pour les gares Bourgoin – Jallieu, c'est 1,9 million de voyageurs. Elle est largement au-dessus de Saint-Ex. et le total des gares, 3,7 millions par an sur notre ligne.

550 **Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière**

Je vais être obligée de vous demander de conclure, cela fait déjà 3 questions.

Jean-Paul LHUILLIER, France nature environnement Auvergne-Rhône-Alpes

555 Pourquoi tout concentrer sur la Part-Dieu alors que nous le savons, et l'ADUT le sait, deux tiers des voyageurs vont à la Part-Dieu et non pas à Perrache parce qu'on concentre tous les emplois à la Part-Dieu ? Arrêtons de tout concentrer à la Part-Dieu, faisons en sorte qu'on répartisse et qu'on améliore les gares d'accès de l'ensemble du réseau AML ferroviaire de manière à ce que la Part-Dieu soit véritablement allégée en matière d'emplois et de congestion entre autres ferroviaire.

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

560 Très bien, alors beaucoup de questions. Finalement, ce scénario selon vous répond-il au besoin de diviser par 2 la fréquentation sur l'autoroute A43 ? C'est la première question, je vous laisse un peu de temps pour celle-ci. La deuxième question : on fait le CFAL nord, on ne fait rien à la Part-Dieu, que se passe-t-il ? Et on double les voies. Ensuite, comment mieux équilibrer et profiter des gares d'accès à la métropole lyonnaise ? Vous répondez rapidement, s'il vous plaît, il y a beaucoup de mains tendues.

565 **Didier LLORENS, SNCF Réseau**

Pour la question du report modal, j'aimerais avoir la diapo 141 s'il vous plaît. Lors de l'atelier décryptage sur les chiffres, notamment les chiffres présents dans la DMO, notre expert socio-économiste vous a présenté un certain nombre de chiffres, et notamment les gains de fréquentation. Avec le projet NFL long terme que Denis vous a présenté tout à l'heure, on observe des gains de fréquentation sur les trains de 8,2 millions de voyages annuels supplémentaires à l'horizon du projet, donc à l'horizon 2050. Selon notre modèle, cela se répartit sur un gain sur les TER de 5,5 millions et sur les TGV et Intercités de plus de 2,7 millions par an. Nous avons regardé ce que cela donnait en report modal : le report modal serait équivalent aujourd'hui à plus de 20 000 véhicules jour, ce qui correspondrait à une réduction de 60 000 T de gaz à effet de serre par an. Effectivement, je ne peux pas vous répondre sur l'axe Lyon - Grenoble, l'A43, le modèle ne le permet pas aujourd'hui.

570

575

J'avais également noté une question sur la répartition du trafic et j'aimerais avoir la diapo, 268 s'il vous plaît, qui montre qu'aujourd'hui, dans les hypothèses que nous avons prises sur le long terme et comme vous l'a présenté Denis tout à l'heure, toute la croissance, et notamment la croissance du périurbain, n'est pas uniquement à Part-Dieu, mais se répartit bien sur l'ensemble des gares. Nous avons mis Perrache et Part-Dieu pour montrer ce que cela donnait. Dans les graphiques, à chaque fois, il y a 2018, nous disons aujourd'hui, puis le long terme. La croissance du périurbain est essentiellement portée par la gare de Perrache, Part-Dieu reste le hub central en termes de correspondances et notamment par rapport aux TGV et les grandes distances. Sur le projet long terme, il y a bien une croissance des TGV à Part-Dieu.

580

585 **Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière**

Dernière question. J'interrogerai après les représentants de la Région.

Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau

Je vais demander les images à appeler et vais faire un petit préambule pendant ce temps : la réalisation progressive.

590 **Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière**

Oui, c'est-à-dire on fait le CFAL nord...

Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau

187, 188, 189, 190. On va commencer par la 187. À l'échéance où nous avons étudié le projet NFL long terme, il y a d'autres grands projets qui sont réalisés. En mauve, au milieu, c'est le NFL long terme, mais autour de Lyon, il y a le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, il y a vers l'Est les accès alpins, et vers l'Ouest, Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Lorsque nous avons lancé les études NFL long terme, ces projets étaient bien inscrits dans le paysage. Depuis, il y a eu un changement de contexte. La loi d'orientation des mobilités est en discussion en ce moment à l'Assemblée, mais dans les éléments préparatoires à discussion, un certain nombre de choses ont été affichées.

595

600

La première, c'était priorité au traitement des nœuds ferroviaires, la deuxième, priorité au transport du quotidien. Et enfin, la loi d'orientation doit conclure sur un scénario de réalisation progressive de ces différents grands projets. Nous avons donc regardé ce qui pouvait être imaginé en première étape de réalisation de ces grands projets sur ce périmètre-là. C'est la *slide* suivante. Compte tenu des priorités affichées, traitement des nœuds, développement des transports du quotidien, une première étape de tous ces grands projets pourrait être la réalisation de l'ensemble du NFL long terme. En faisant cela, on permet de répondre au doublement des TER périurbains, on répond à une partie de l'augmentation des TGV, c'est ce dont Didier nous parlait tout à l'heure : c'est le développement ERTMS sur la ligne Paris - Lyon, une croissance de 25 %. En revanche, ce à quoi nous ne répondons pas, c'est le reste de la croissance des TGV et toutes les liaisons rapides entre Lyon - Part-Dieu et les métropoles régionales. Nous donnons quand même une augmentation du fret, ce n'est pas 100 %, c'est 50 %, à travers le nœud lyonnais, mais le fret dans cette logique-là continue de passer à la gare de Lyon - Part-Dieu.

605

610

615

Nous avons également regardé une autre option pour une première étape des grands projets, c'est celle que vous évoquez, Monsieur LHUILLIER, c'est la *slide* 191 : nous réaliserions la section Saint-Fons - Grenay, la ligne de Grenoble, celle qui passe près d'ici et le CFAL nord entre la ligne de

620 Grenoble et ligne d'Ambérieu, scénario que vous évoquez. Dans ce scénario-là, nous avons testé si nous pouvions développer les TER périurbains. Oui. Nous pouvons aussi assurer l'augmentation des TGV de 25 %. Nous assurons d'autant plus facilement l'augmentation du fret de 50 % qu'à ce moment-là, le fret ne passe plus par Part-Dieu. Dans ce scénario-là, en revanche, il n'y a pas de desserte régionale à grande vitesse. Dans le scénario précédent, nous avons regardé la possibilité de la liaison régionale grande vitesse qu'utilisaient les infrastructures nouvelles, si nous pouvions les reporter sur le réseau existant. Nous n'aurions peut-être pas tout à fait les mêmes performances, mais nous aurions au moins un principe de liaison grande vitesse. Dans le scénario précédent (je ne sais pas si on peut revenir), avec cette option-là, nous donnons de la capacité au cœur d'agglomération et moyennant des aménagements sur les lignes existantes, nous pouvons mettre des trains rapides entre Lyon centre et les métropoles régionales. Dans l'autre scénario, nous y revenons, nous ne pouvons pas assurer ces liaisons rapides entre Lyon Métropole régionale. En revanche, nous pouvons assurer une desserte de Saint-Exupéry puisque ce tronçon passe par Saint-Exupéry.

630 Voilà 2 scénarios possibles pour une première étape de réalisation des grands projets, ce sont les 2 que nous avons étudiés dans le laps de temps que nous avons eu et pour préparer le débat public. Il peut peut-être y en avoir d'autres, mais ceux-là donnent déjà des éléments de réflexion préparatoires à des décisions importantes : préfère-t-on des liaisons de Part-Dieu métropole régionale ou préfère-t-on des liaisons sur Saint-Exupéry ? Les réponses à ces questions vont aiguiller sur les scénarios de première étape que nous pourrions être amenés à étudier ensuite.

635 **Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière**

Une autre question interpellait directement la Région et le président de la CAPI. Je vais vous demander de vous lever, c'est plus facile pour la captation image. C'est la vraie autorité organisatrice.

Jean PAPADOPULO, président de la CAPI

640 La vraie autorité organisatrice est en discussion, j'y reviendrai. Le constat a été fait au niveau du pôle métropolitain et nous nous sommes encore réunis la semaine dernière. Pour ceux qui ne le savent pas, le pôle métropolitain est constitué de Lyon Métropole, Saint-Étienne Métropole, la CAPI historiquement était le G3 et est ensuite passée au G4 avec Vienne et nous avons rajouté Villefranche et la CCEL, la CCEL qui est entre Lyon et nous, Communauté de communes de l'est lyonnais. Le constat a été fait quand même que depuis nombreuses années, la Part-Dieu a été privilégiée par rapport à Saint-Exupéry. Nous n'avons jamais compris pourquoi aussi peu de trains passaient par là même si cela a été dit que nous amenions quelques explications alors que Lyon nous reprochait d'engorger sa ville pour aller prendre des trains. C'est un premier sujet. L'appréciation de l'actuel président Métropole a changé et l'idée de travailler ensemble à l'échelle du pôle métropolitain pour définir une nouvelle autorité organisatrice des transports est apparue comme une nécessité. Les choses ne sont pas engagées dans le sens où nous ne sommes pas en train de rédiger le contrat, mais il est apparu comme une rare évidence qu'il fallait travailler sur ces sujets-là et surtout travailler ensemble. Vous avez dit que la région Rhône-Alpes Auvergne allait prendre 1,4 million habitants. Dans la présentation du pôle métropolitain qu'on nous a faite pour les 15 ans qui viennent, ou 20 ans, c'est plus 400 000 rien que pour le pôle métropolitain. Il représente donc ces 6 EPCI en quelque sorte. Oui, cette idée est lancée, vous pouvez l'écrire et la noter.

660 Je me fais un peu le relais des personnes que je côtoie dans ma collectivité : les gens ne comprennent pas pourquoi, alors que nous desservons toute la partie Est de la région Rhône-Alpes Auvergne. Les personnes qui doivent aller prendre l'avion doivent des fois faire des circuits invraisemblables parce qu'elles ne sont pas reliées directement avec l'aéroport alors que nous avons ici un hub incroyable. C'est le seul aéroport de la région Rhône-Alpes Auvergne qui soit à dimension internationale, même si ceux de Grenoble et d'Andrézieux Bouthéon ont des dotations. C'est vraiment un sujet, c'est le hub entre le train et l'avion. Et la jonction RER : je me pose la question que je vous relaie : pourquoi préférerait-on les trains rapides interrégionaux aux trains réguliers ? Je pense que la plupart des personnes qui m'ont interpellé préféreraient des trains réguliers qui fonctionnent bien, peut-être pas 250, mais qui rouleraient à une vitesse normale, régulièrement, en permanence.

665 **Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière**

Très bien, la parole est à la Région pour compléter la réponse. Je reprendrai après le tour des questions.

670 **Une intervenante**

Je prendrai la parole après, mais sur ces questions un peu pointues, je vais laisser le spécialiste de la Région vous répondre.

Philippe GAMON, directeur des transports Conseil régional

675 Bien sûr, la Région est autorité organisatrice des TER, mais aussi, des autocars à la suite de la loi NOTRe puisque les autocars ont été transférés des départements aux régions dans la France entière. D'autre part, il y a bien sûr d'autres entités, autorités organisatrices de la mobilité, comme on dit maintenant, je me tourne vers le Président, et vous connaissez le Sytral qui organise notamment les transports collectifs lyonnais. Il y a aussi une autre autorité organisatrice, mais qui est en fait un syndicat mixte de transport qui assure une forme de coordination que vous ne connaissez pas parce
680 qu'il agit de façon plus en *back-office*, il agit pour faire un certain nombre de choses, pour permettre aux uns et aux autres de se mettre autour de la table. Par exemple, il est à l'origine de tarifs qui vous permet d'utiliser, je crois que le réseau s'appelle Ruban, les TER, et après, les TCL. Des choses sont donc faites en matière de coordination. L'évolution de ces autorités organisatrices pour mieux prendre en compte toutes les questions que vous évoquez, assurer une coordination à une échelle plus large,
685 mais de l'assurer de façon plus forte, plus rigoureuse, est bien devant nous même si beaucoup de choses ont déjà été faites.

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

Merci, je reprends le tour des questions.

Pascal CALLOT, ADUT Idagir

690 Je suis membre de l'association dauphinoise des usagers du train chère à Patrice et membre aussi d'une association citoyenne de L'Isle-d'Abeau. J'avais une question locale et une question d'ordre plus général. Pour parler du local, puisque je suis un Lîlot, un habitant de L'Isle-d'Abeau, je me demande comment nous pourrions gérer 4 trains par heure au niveau de la gare de L'Isle-d'Abeau étant donné son état de délabrement actuel puisqu'elle a été transformée en halte, les rideaux sont
695 fermés, les accès sont incroyablement difficiles pour les gens. Les accès voitures, les parkings, les accès transport en commun. Je voulais aussi savoir par rapport à la gare de L'Isle-d'Abeau, vous prévoyez 4 trains par heure. Sur quel créneau horaire ? Il faudrait peut-être le préciser aux gens. Sur des créneaux horaires à haute heure de pointe, pour reprendre le jargon de SNCF Mobilités, ou sur toute la journée ? Dans combien de sens ? Dans les 2 sens ? Dans un seul sens ? On ne sait pas trop.
700 Concernant la gare de L'Isle-d'Abeau, très bien, nous applaudissons au niveau associatif qu'il y ait une augmentation de l'offre. Le problème de la desserte de ces gares va se poser en transport en commun. Cela fait aussi appel aux autorités organisatrices Ruban, les exploitants Ruban, et Keolis en amont : il serait bien de réfléchir dans ce projet du nœud ferroviaire lyonnais aux dessertes des gares des territoires.

705 Ensuite, plus généralement, je me demande – ce qui rejoint aussi les grands projets dont a parlé M. PAPADOPULO, le pôle métropolitain dans lequel nous nous inscrivons – pourquoi on s'entête à vouloir pénétrer les cœurs de métropole avec des transports ferroviaires. Pour prendre l'exemple de Vénissieux, nous sommes en capacité de faire une destination Vénissieux et après, de transporter les clients, les usagers, les voyageurs, les salariés, les étudiants par transports en commun. Il y a une offre
710 extraordinaire exploitée à Vénissieux de tramway et de métro. C'est une question que je me pose.

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

Très bien, merci beaucoup. Finalement, comment fait-on passer 4 trains dans une gare fermée ?

Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau

715 C'est peut-être une réponse que nous allons partager à plusieurs. Je pense que Gares & Connexions pourrait parler du sujet gare, RER ou l'autorité organisatrice pourrait parler de la question de l'amplitude sur la journée. Réseau est capable de vous répondre sur les sens. Tout d'abord, concernant la manière dont nous avons piloté ces études, nous avons fait une étude sur l'heure de pointe. Si nous sommes capables de faire circuler ces trains en heure de pointe, a fortiori, nous
720 sommes capables de faire passer moins de trains aux heures creuses, sauf à dire que toute la journée devient une heure de pointe – je laisserai l'autorité organisatrice répondre sur le sujet. Les

725 trains roulent bien dans les 2 sens : nos études, c'est bien pointe et contrepointe. Il me semble qu'à L'Isle-d'Abeau, monsieur le maire, vous avez mentionné qu'autant de gens venaient de Lyon travailler sur le secteur que de gens de L'Isle-d'Abeau qui allaient travailler à Lyon. Les trains vont bien dans les 2 sens. Sur le reste, est-ce que Gares & Connexions pourrait apporter une réponse ?

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

L'accès à la gare, quand on fait passer des trains qui s'y arrêtent.

Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau

Pas de Gares & Connexions, alors sur l'amplitude.

730 **Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière**

Un représentant de la Région, merci.

Philippe GAMON, directeur des transports Conseil régional

735 Sur les gares et les accès aux gares. Sur les gares, en simplifiant à peine, les Régions se retrouvent à financer 100 % du système TER, je pense qu'il faut que vous l'ayez en tête. Sur les accès aux gares, les parkings, les cheminements piétons, les consignes à vélo, et tout ce genre de choses, et aussi le parvis, tout pour que vous puissiez prendre les transports commodément, on peut passer des contrats, les collectivités passent des contrats qui permettent de cofinancer tous les aménagements nécessaires (aménagements de confort, aménagements d'extension, tout pour favoriser les choses).
740 Nous reverrons d'ailleurs un dispositif côté région et l'aménagerons plutôt dans le sens de son développement.

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

745 Là aussi, il y aura coordination entre les différents acteurs si j'ai bien compris. Autre question qui était d'un point de vue général : finalement, Monsieur posait la question de savoir pourquoi on pénétrait au cœur des villes avec le ferroviaire alors qu'il y avait un système de transport en commun existant ou qui pourrait être développé, mais qui ne serait pas forcément du ferroviaire.

Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau

Je ne saurai pas répondre sur le réseau de transport en commun urbain.

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

Non, mais vous pouvez argumenter pourquoi vous prévoyez le ferroviaire au sein des villes.

750 **Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau**

Il y a des gens qui veulent arriver vite au centre des villes, ce n'est pas le but des transports en commun urbains. Eux sont plutôt dans une logique de desserte rapprochée de toute la zone urbaine et périurbaine. Est-ce qu'il y a une autre question ?

Patrick GRATIER, retraité Idagir

755 En tant que Lilôt, je voudrais que l'on revienne sur la gare de L'Isle-d'Abeau parce que j'ai vu tout à l'heure qu'elle n'était pas dans les priorités. Je voulais vous parler du Lilôt qui va prendre le train, et notamment le jeune Lilôt, parce qu'il y en a beaucoup, qui va prendre le train avec une poussette ou avec un vélo. L'ascenseur a été condamné il y a quelques années, il n'y a pas de rampe d'accès, c'est un peu dommage.

760 La deuxième chose, ce sont les conditions d'attente du train. Vous n'avez pas de lieu pour se mettre au chaud, vous n'avez pas de sanitaires. J'oserais dire que si ma fille arrive au train le soir à 20 heures, je serai à l'avance pour la recueillir parce qu'il y a aussi un sentiment d'insécurité. Je ne sais pas si des caméras vont sur l'intérieur de la gare. Il y en a sur le parking, mais sur la gare, sur les lieux d'attente, je n'en sais rien. J'ai donc cru voir que la gare de L'Isle-d'Abeau n'était pas dans les

765 priorités au niveau modernisation. Notre petit centre Pompidou, est-ce que vous pensez qu'un jour, on aura les moyens de le retaper, de lui redonner un peu de fraîcheur et d'accessibilité comme tout ERP qui se respecte ?

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

770 Monsieur se projette finalement pour sa fille, c'est-à-dire que nous sommes en plein dans le sujet de la projection. Nous revenons peut-être à la question posée tout à l'heure.

Philippe GAMON, directeur des transports Conseil régional

775 Vous faites bien de vous projeter pour votre fille, moi aussi, je vais me projeter pour la mienne. Vous avez raison, et cette question notamment des conditions d'attente à l'abri de la pluie ou du vent, chauffé, revient très fortement. La réponse est que ce n'est pas parce que le sujet n'est pas mentionné dans la présentation qui vous est faite qu'il n'existe pas. Deux, nous n'allons pas attendre 2035 ou 2040 pour le traiter. Cela peut se traiter en lien avec vous, avec les collectivités locales. En fait, il faut monter un projet, réunir les financements et le faire. J'entends aussi que les questions de stationnement sont posées, qu'il n'y a plus assez de places. Tout cela peut faire l'objet d'un projet entre partenaires, entre la collectivité et la Région, et peut faire l'objet du contrat. Après, les travaux se font.

780

Dominique LALOY, Union locale CFDT

785 Beaucoup de choses ont déjà été dites depuis que nous posons des questions. Beaucoup de choses ont aussi été écrites par la CFDT, il me reste quelques dizaines de tracts dans le sac. Je distribuerai, si vous le voulez. Deux questions : comment peut-on espérer récupérer en quelques années tout ce qui n'a pas été fait en 30 ou 40 ans ? Je crois savoir que M. COLLOMB l'a déjà déclaré le 11 avril. Certes, les usagers ont l'habitude d'attendre, est-ce qu'ils sont prêts à attendre 10, 20 ou 30 ans que ça s'améliore ? J'entends aussi des cheminots me dire que quand les trains sont en retard, plus il y aura de trains et plus il y aura de retard. Authentique : cela m'a été dit 2 fois. Autre question : comment imaginer décongestionner Lyon s'il y a encore 15 % du fret qui est obligé de traverser Lyon parce que le contournement du Fret n'est plus envisagé, on n'en parle plus ?

790

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

Merci beaucoup pour la concision de vos questions. Alors, plus il y aura de trains, plus il y aura de retard.

Didier LLORENS, SNCF Réseau

795 J'aimerais d'abord répondre sur ce que nous faisons en attendant. La question effectivement est : comment allons-nous récupérer ce retard ? Rien n'est fait aujourd'hui. Au début, Denis a présenté que nous avons triplé l'investissement en termes de renouvellement sur le réseau. Il faut voir qu'il y a un gros effort de modernisation de l'infrastructure. Notre objectif est de toujours faire passer toujours plus de trains. Après, que faisons-nous pour la régularité ? C'est beaucoup venu ce soir. C'est un peu ce que je vous ai présenté tout à l'heure : ce fameux plan de mobilisation. Je vous ai présenté ce que nous en faisons sur l'infra. Ce plan de mobilisation agit sur les composants du système ferroviaire. Vous l'avez compris, il est assez multiple, il y a Réseau d'un côté, Mobilités de l'autre qui fait circuler les trains, il y a Gares & Connexions. Nous agissons ensemble pour améliorer la régularité. Sur la ligne, et Denis l'a évoqué assez rapidement au début, nous avons un programme de suppression des passages à niveau. Le premier qui a été fait est le passage à niveau n° 11, tout cela pour améliorer la régularité. Nous avons des travaux à Saint-André-le-Gaz assez importants, mise en service très prochainement, pour diminuer les conflits de circulation entre les trains qui viennent de Grenoble et les trains qui viennent de Chambéry. Nous investissons aujourd'hui considérablement sur ce réseau pour améliorer vraiment le quotidien. Peut-être que cela ne se voit pas encore, ce plan de mobilisation se terminera en 2025 où il portera tous ses effets. Il y a ensuite la signalisation, c'est le court moyen terme, entre 2025 et notre long terme de 2040, ce que je vous ai présenté tout à l'heure dans le but avant tout d'améliorer la régularité, et pourquoi pas faire passer plus de trains. J'entendais plus de trains, plus de problèmes. Nous l'avons martelé à plusieurs reprises lors de notre présentation : tous les travaux que nous faisons ne sont pas pour rajouter des trains, mais vraiment pour améliorer la régularité. Demain, avec le projet long terme, nous proposerons un meilleur service, plus de régularité, ce qui passe par une infrastructure nouvelle de la capacité en termes d'infrastructures : c'est le doublement des voies entre Saint-Fons et Grenay par exemple.

800

805

810

815

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

820 Très bien, il y avait aussi une question sur le fret, c'est-à-dire comment entend-on décongestionner quand il y a encore 15 % de fret ?

Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau

825 La question du fret est double et est liée au contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Effectivement, nous avons une ligne dédiée ou quasiment dédiée, il y aura un peu de voyageurs Saint-Exupéry, mais essentiellement faite pour le fret. Avec ce tronçon de ligne, nous offrons une capacité nouvelle potentiellement très importante. Ce qui sera limitant ne sera plus la traversée du nœud lyonnais à ce stade, mais ce qui se passe au nord et au sud de Lyon sur les lignes existantes. Nous n'avons pas fait le contournement ferroviaire dans l'hypothèse où nous faisons le nœud ferroviaire lyonnais long terme : nous avons dit 2 voies supplémentaires en traversée nord-sud pour les voyageurs et aussi pour le fret. Avec ce scénario, nous sommes capables d'apporter 50 % de capacité supplémentaire pour le fret.

830

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

Je vous remercie. J'ai une dette ici, Monsieur, et j'ai aussi une dette envers Monsieur. C'est génial, parce que ça se lève partout. Bientôt, je vais passer le micro ; vous n'allez pas vous en rendre compte, nous nous sommes habillés pareil, vous ne verrez donc pas la différence.

835

Éric GALLET, coprésident de l'ADUT

Je suis Berjalien et représentants les Turipinois et un peu l'avant-pays savoyard qui ont été un peu oubliés dans votre projet puisqu'on s'arrête vraiment à Bourgoin au niveau de l'augmentation de services. On voit que La Tour-du-Pin qui touche quand même à 25 km très facilement autour de La Tour-du-Pin...

840

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

Pouvons-nous avoir la carte s'il vous plaît de la région ?

Éric GALLET, coprésident de l'ADUT

845 Et puis plus, puisque l'avant-pays savoyard a aussi vraiment été assez oublié puisque pendant la période de travaux, nous avons eu une baisse de 75 % du service qui a coûté assez cher. Les gens se sont sentis quand même assez oubliés depuis le 8 décembre 2018. Beaucoup de personnes se sont mobilisées avec les élus assez tardivement puisqu'elles ont été assez surprises au niveau du service.

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

Quelle est votre question ? La Savoie est oubliée, mais qu'attendez-vous ?

850

Éric GALLET, coprésident de l'ADUT

855 Nous voudrions un maintien de service ou alors une augmentation au niveau de La Tour-du-Pin et au niveau de l'avant-pays savoyard jusqu'à Pont-de-Beauvoisin et jusqu'à Chambéry en fait. Toute cette région, au niveau population, a assez augmenté, peut-être beaucoup moins que les gares de L'Isle-d'Abeau ou Villefontaine qui ont vu une population de 400 habitants à 15 000 à peu près en 30 ans, c'est à peu près cela. Nous voudrions quand même qu'il y ait un service.

860 Deuxième chose, je voudrais parler des vélos qui sont un peu oubliés au niveau des trains : on a beaucoup de mal à les mettre dans les trains. On voit les Regio2N, on les empile les uns avec les autres. Tous les propriétaires de vélo sont obligés de se mettre à côté pendant le voyage puisque dès qu'un s'enlève, quand on a 4 vélos sur son vélo, on a du mal à les faire partir. Le vélo est quand même l'avenir. Dernier problème que j'ai ressenti par rapport aux travaux à Part-Dieu et Perrache actuellement : nous avons des problèmes d'accès. Par exemple, décembre 2018, début 2019, quand vous sortiez de la Part-Dieu, vous vous retrouviez dans le noir pour rejoindre les transports en commun de type métro. C'était quand même très difficile. Maintenant, cela va mieux, c'est goudronné, c'est éclairé. Nous avons eu 3, 4 mois où c'était extrêmement difficile pour accéder aux transports en commun. Dernier problème, par exemple à Perrache, de cours Charlemagne, quand vous prenez le T1, cours Suchet, vous rejoignez la gare, des escaliers sont très raides. Juste une petite partie fonctionne, mais c'est vraiment délabré.

865

Dorothée BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

D'accord, nous sommes donc sur le présent pour l'instant.

870 **Éric GALLET, coprésident de l'ADUT**

Non, ce n'est pas le présent, parce que nous ne voudrions pas que cela se reproduise dans le futur. Pendant ces immenses travaux, constater que ça ne va pas bien actuellement et que plus tard...

Dorothee BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

D'accord, donc les Savoyards sont là pour paraphraser. Que faites-vous avec les Savoyards ?

875 **Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau**

Dans l'ordre, et Didier répondra sur l'impact travaux. La Tour-du-Pin – c'est le sujet que nous maîtrisons le mieux – bénéficie de la même croissance que Bourgoin. Il y a égalité de traitement. Nous n'avons pas pris d'hypothèse. L'avant-pays savoyard au long terme pour eux, c'est au-delà de la zone périurbaine. Le débat est ouvert. Les avant-pays savoyards veulent s'exprimer, doivent s'exprimer, notamment s'ils veulent être regardés dans les études à venir, quelque chose en augmentation en niveau de service.

880

Dorothee BRIAUMONT, membre de la Commission particulière

Un moyen d'expression est le cahier d'acteur, vous pouvez très bien structurer votre demande. Il y avait aussi le vélo, maintenant, en 2040. Dans tous les cas, ce que dit Monsieur est qu'il ne veut pas que ce qu'il vit actuellement soit reproduit plus tard, que ce soit pour l'accès aux gares et que ce soit actuellement les vélos.

885

Philippe GAMON, directeur des transports Conseil régional

Sur l'avant-pays savoyard, nous avons eu des réunions publiques à la suite de l'épisode malheureux que vous avez rappelé ; je pense qu'il est derrière nous. La Région n'oublie pas et n'oubliera plus l'avant-pays savoyard, ce qui ne veut peut-être pas dire que nous mettrons au quart d'heure, mais vous ne le demandez pas à ce point.

890

Sur les vélos, je pense que les collectivités, cela se voit et de partout, sont attachées à faire en sorte qu'on puisse se rendre à la gare au point d'arrêt à vélo, le laisser, et sont attachées à faire en sorte que lorsqu'on arrive à la gare de destination, on puisse en retrouver un autre. Dans les trains, cela commence pose des problèmes et dans les gares aussi. Nous sommes en train de passer, le terme a été utilisé à plusieurs reprises, sur des logiques de RER, sur des logiques urbaines. Dans le tramway, dans le métro, dans les TCL et dans les autres transports urbains, les vélos ne montent pas. Je dois dire que sans même parler d'un vendredi soir à la Part-Dieu, passer en vélo dans les gares, prendre des escalators prendre des escaliers, monter dans les trains n'est pas très facile. Pour ne pas vous bercer d'illusions, c'est un sujet qui n'est pas facile. L'idée est quand même beaucoup plus de développer l'accès, de tout mettre en œuvre, de payer des consignes, je l'ai évoquée tout à l'heure. Les collectivités font aussi des efforts tout à fait importants à destination, donc cela veut dire qu'on peut être à vélo avant, en vélo après, dans le train, on le voit, cela commence à poser de vrais soucis, en logique urbaine.

895

900

905 **Philippe REYNAUD, premier adjoint à la mairie de Tignieu-Jamezieu**

Je suis premier adjoint à la mairie de Tignieu-Jamezieu et conseiller régional. J'ai 2 questions : la première. D'abord, vous dire que je vis dans un endroit à la confluence de 2 communautés de communes, l'une sur le secteur de Pont-de-Chéruy, l'autre sur le secteur de Crémieu Morestel, ce qui fait à peu près 90 000, 95 000 habitants qui n'apparaissent sur aucune carte. Les gens qui vivent dans cet endroit qui n'est pas un *no man's land* et est le 4^e lieu d'activité du département de l'Isère ont cette particularité : ils voient passer les trains, comme certains animaux, ils voient passer les avions, mais ne peuvent pas monter dedans parce qu'il n'y a pas de transport en commun. Et il n'y a pas de rabattement aux gares. Ma première question s'adresse à la fois à SNCF et à mes collègues élus : en fonction des décisions qui seront prises, nous pensons que plus on renforcera le hub de Saint-Exupéry, mieux tout le monde se portera dans ces territoires. Comment fait-on, pour faire en sorte d'urgence que ce ne soit pas les habitants de ce secteur qui viennent engorger vos propres parkings ou le parking de Meyzieu, puisque maintenant, ces parkings sont pleins, ce qui donne d'autres problèmes de sécurité ? Quand nous mettons-nous autour d'une table et que quand on parle du pôle métropolitain, on n'oublie pas 90 000 habitants qui sont aussi concernés, Puisqu'on parle de Villefranche, de l'Est lyonnais, il ne faut pas oublier l'autre partie du Nord-Isère. Il y a vraiment un plan

910

915

920

d'urgence à faire aujourd'hui pour qu'un rabattement sur les gares se fasse entre les agglomérations et les gares dont vous avez parlé. Cela renforcera de toute façon les besoins dans ces gares-là.

Ma deuxième question : je suis surpris de n'avoir vu nulle part, je ne fais pas, là, un pour ou contre, les incidences que pourrait avoir le Lyon – Turin dans l'ensemble de ces travaux prévisionnels.

925 **Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public**

Que fait-on pour les habitants du Nord-Isère ?

Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau

930 La question était précise : vous n'avez pas demandé de gare nouvelle, de toute façon, il n'y a pas de ligne. Vous avez très justement orienté vers « quelle politique de rabattement ? ». La Région l'a évoqué tout à l'heure : les politiques de rabattement sont essentiellement des démarches partenariales. SNCF y a sa part à travers la partie Gares & Connexions. Pour le reste, les différents partenaires doivent travailler ensemble pour définir cette politique. À cette échéance de 2040, je ne dis pas que nous avons le temps, ce n'est pas vrai, il faut beaucoup s'occuper des projets pour qu'ils avancent même si les échéances de temps sont longues, il y a moyen de mettre tous les gens autour de la table pour qu'on ne sorte pas avec un projet de train périurbain au quart d'heure et rien autour en matière de rabattement. Ce sont des choses qui se mettront en place en parallèle.

940 Incidence de Lyon – Turin : c'est peut-être une réponse qu'on pourra porter avec l'État. Je peux apporter une réponse technique. Tout à l'heure, nous avons vu que le Lyon – Turin dans le schéma long terme que nous proposons permettait d'avoir des dessertes rapides entre Lyon – Part-Dieu et les métropoles de l'est régional (Grenoble, Chambéry, Annecy). En l'absence du Lyon – Turin, ces dessertes rapides n'existent plus. Nous avons regardé la possibilité d'utiliser les lignes existantes pour garder quand même des dessertes peut-être pas si rapides qu'avec les lignes nouvelles, mais au moins des dessertes directes sans arrêt. Il y a moyen de placer un train par heure entre Lyon et Grenoble, entre Lyon et Chambéry et entre Lyon et Annecy avec des performances un peu améliorées par rapport aux trains actuels, évidemment pas avec le niveau de performance que nous pourrions avoir si nous disposions des lignes nouvelles.

Stéphane CANALIS, préfecture de région

950 Le Lyon – Turin est d'abord un tunnel à travers les Alpes, environ 8 milliards d'euros cofinancés par l'Europe, qui est en construction. C'est une réalité, les travaux définitifs sont engagés. Ensuite, il y a les accès qui sont sous déclaration d'utilité publique, nous les avons vus à l'écran tout à l'heure. Ces accès sont fort coûteux et doivent être programmés dans le cadre de la programmation budgétaire de l'État. Aujourd'hui, tout est sur la table en matière de phasage par rapport à ces accès ; leur DUP le chiffrerait à 8,3 milliards, presque autant que le tunnel transfrontalier qui lui est cofinancé. Une réflexion est demandée par le ministre des Transports : à la fois réfléchir sur les accès par le Nord depuis Dijon, faire Dijon – Modane, la ligne actuelle, et en même temps reposer les bases d'un phasage des accès sous DUP. Le temps n'est pas à installer les accès tels que vous les connaissez dans la DUP, de les injecter pour argent comptant et bâtir des scénarios de desserte en s'appuyant sur une réalité qui ne sera peut-être pas au rendez-vous en 2030, 2035, 2040 en tout cas, je réprécise, pas dans la forme exacte que nous connaissons dans les documents.

960 **Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public**

Je vous remercie, je vais donner la parole à M. GAMON de la Région pour la première question.

Philippe GAMON, directeur des transports Conseil régional

965 Je reviens simplement sur la question qui a été posée sur la partie Est entre Saint-Exupéry et le secteur de Crémieu. Bien sûr, il y a des enjeux de rabattement, cela a été rappelé, vous l'avez souligné, mais il y a aussi une idée de projet de faire une ligne de transport réutilisant une ancienne ligne de voie ferrée qui appartient au chemin de fer. Vous savez que ce chemin de fer partait de Part-Dieu pour aller, je crois, jusqu'à Pont-de-Chéruy, qu'il était, d'un côté, propriété des départements du Rhône, de l'autre, de l'Isère. L'accord a été passé d'une part entre le Département de l'Isère et la Région et d'autre part, entre la Métropole de Lyon très récemment et la Région pour prolonger des études – des études ont été faites, différents scénarios. La Région va les reprendre sous sa maîtrise d'ouvrage pour progresser sur un projet, nous installerons un comité de pilotage pour voir comment

réutiliser, faire une sorte de branche qui manque effectivement lorsqu'on regarde la carte de géographie de ce secteur.

Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public

975 Merci beaucoup. Est-ce que cela vous convient comme réponse ?

Philippe REYNAUD, premier adjoint à la mairie de Tignieu-Jamezieu

980 Je suis de très près l'histoire de Lyon – Crémieu. Je suis content d'apprendre que les études vont reprendre, c'est vraiment un point extrêmement positif. Cependant, il n'y a pas que Pont-de-Chéruy, il y a Crémieu et Morestel : comment fait-on pour aller prendre les trains qui passent et pour lesquels il n'y a pas de transports en commun ? C'était vraiment une question qui s'adressait au département, à la région, mais qui s'adressait aussi à la SNCF parce que si vous décidez de faire en sorte que Saint-Exupéry se développe à ce moment-là, il faut viser vers Saint-Exupéry, sinon, il faut viser ailleurs. M. JURADO disait que viser ailleurs, pour nous, ce sont 2 heures.

Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public

985 Je vous remercie.

Frédéric DENOLY, citoyen

990 Je vais faire vite. Complexifier pour améliorer, c'est ce que vous proposez. Je pense que nous avons un bel exemple sur notre ligne Lyon – Grenoble, moins de trains circulent et la ponctualité est meilleure. Je vous souhaite donc bonne chance pour le scénario que vous proposez. Ensuite, le passage à niveau a été supprimé, vous l'avez indiqué, à Saint-Pierre-de-Chandieu : je voulais savoir si la route existait toujours, si on circulait toujours pour les futurs passages à niveau supprimés, s'il y a des blocages éventuels. Vous annoncez doubler la capacité. Comment doubler la capacité de trains, doubler le nombre de conducteurs ? Où vont se situer les dépôts ? Ensuite, j'apporterai une solution locale, j'ai envie de dire : pour moi, il faut créer un TER Bourgoin – Saint-Exupéry – Bourg-en-Bresse.

995 J'en terminerai avec les vélos : j'aimerais bien qu'on fasse payer un tarif supplémentaire pour celui qui monte en vélo.

Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public

Très bien, je vous laisse répondre.

Didier LLORENS, SNCF Réseau

1000 Pour la dernière partie de réponse, je demanderai à TER s'ils ont des éléments de réponse. Sur la partie de la suppression du PN 11, je ne sais pas si j'ai bien compris la question : vous demandez si la route existe toujours. Oui, nous avons créé un ouvrage, ce que l'on appelle un pont-rail en jargon un peu ferroviaire : la voie ferrée passe au-dessus de la route. La route a été rétablie sans problème. D'autres passages à niveau posent effectivement souci sur cette ligne. Une démarche est en cours

1005 avec les collectivités pour voir de quelle manière les rétablir ou les supprimer. Il y a plusieurs possibilités : une suppression pure et simple, ce qui me paraît inconcevable vu les trafics routiers sur ces axes. Ce peut être du rabattement vers d'autres ouvrages ou d'autres passages à niveau ou cela peut être des ouvrages spécifiques comme dans le cas du passage à niveau n° 11. Sur la question relative au doublement de capacité, où seront les dépôts ? Où seront les conducteurs ? Il serait prématuré de répondre à ces questions, nous en sommes au stade de fin de faisabilité du projet. Nous serions à côté de la plaque de répondre quelque chose. Par contre, nous avons déjà des démarches, notamment pour améliorer la régularité, de voir dans quelle mesure on peut parfois mettre des dépôts en bout de ligne. Je parlais tout à l'heure sur la circulation technique ; tous les centres de maintenance sont dans Lyon. Dans un but parfois d'améliorer un peu la régularité, nous avons

1010 regardé la possibilité de voir comment on pourrait envisager un dépôt à l'autre bout de l'axe, notamment à Saint-Étienne. Peut-être que TER pourra compléter en effet.

1015

Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau

Est-ce que TER pourrait compléter la réponse ? C'est plus de votre autorité.

Anne-Sophie MAROT TER Réseau

1020 Bonsoir, je vous remercie d'avoir témoigné de l'amélioration de la régularité, c'est vrai que nous y travaillons depuis plusieurs années et sur cette année 2019, nous craignons avec les travaux à venir.

Nous sommes contents collectivement avec SNCF Réseau, avec l'autorité organisatrice d'avoir pu vous donner cela. Nous sommes à plus de 6 points de régularité sur la ligne, ce n'est pas rien. Elle était en souffrance et il y a encore des choses à faire. En tout cas, cela va mieux.

- 1025 Pour ce qui concerne la partie des dépôts, un des volets qui a contribué à l'amélioration de la régularité est un système d'industrialisation de nos moyens, que ce soit matériels, conducteurs, contrôleurs sur cette ligne-là en particulier. Du coup, nous travaillons aussi en *back-office* – vous ne le voyez pas forcément, mais vous voyez les effets – à un système industrialisé qui organise l'ensemble de ces moyens de manière différente. Force est de constater que nous sommes assez satisfaits du résultat aujourd'hui. Nous continuerons dans cette voie-là et le déploierons sur d'autres lignes. Je vous confirme que des réflexions sont sur ce sujet-là. En tout cas sur la partie Lyon – Grenoble, nous sommes plutôt satisfaits des montages que nous avons réalisés. Il y avait une question tarifaire sur la partie tarif et vélo : nous sommes plutôt sur un sujet de compétence région.
- 1030

Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public

- 1035 Est-ce qu'il faut taxer ou allez-vous taxer les vélos ?

Philippe GAMON, directeur des transports Conseil régional

L'exécutif de la Région n'a pas ce projet, une telle idée n'est pas sur la table à ma connaissance. En tout cas, j'ai fait part tout à l'heure de quelques réflexions sur ce sujet. Je pense avoir été assez clair pour dire que c'était un sujet.

- 1040 **Alain BERGER, président du SCoT Nord-Isère**

Je m'interroge sur les 2 projets. Nous avons bien compris que dans le projet initial, il y avait 2 aménagements importants : au niveau de Saint-Fons – Grenay, le doublement des voies et la question du nord de Lyon. J'ai déjà une première question : est-ce qu'il y a une priorité entre ces 2 aménagements ? Si oui, bien entendu, vous l'avez compris ici, la priorité pour le territoire et pour toute la région est lyonnaise est le doublement de la ligne entre Saint-Fons et Grenay. Sur l'aménagement du nord de Lyon, c'est un sujet qui est extrêmement compliqué, j'imagine, en plein centre urbain. Nous avons du mal à nous projeter là-dessus. Nous avons vu apparaître avec grand plaisir la question de Saint-Exupéry, je pense que c'est une question extrêmement importante qu'il faut complètement intégrer au débat bien entendu du fait que Saint-Exupéry, c'est l'aéroport. Il y a donc besoin de liaisons performantes vis-à-vis de Saint-Exupéry, que ce soit aussi l'agglomération lyonnaise, que ce soit dans l'autre sens sur notre territoire et bien au-delà jusqu'à Grenoble, nous l'avons vu. Ce sujet émerge, je pense. Il faut aussi prendre en compte ce territoire est vraiment appelé à se développer de manière significative. Le fait d'avoir des transports en commun performants entre les différentes agglomérations, et ce territoire aidera aussi à développer les activités, aidera aussi à trouver des personnes pour travailler. Nous voyons bien que le frein actuel souvent est la mobilité pour le travail : les entreprises n'arrivent pas à compléter leurs besoins souvent à cause de la mobilité. La mobilité du côté de Saint-Exupéry sera aussi renforcée par cet élément. À mon avis, la question de Saint-Exupéry est quand même primordiale dans le nœud ferroviaire lyonnais.

1045

1050

1055

Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public

- 1060 Je vous remercie. La question que je retiens est sur la priorité entre les 2 aménagements. Est-ce que le doublement de Saint-Fons – Grenay est prioritaire ?

Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau

- 1065 Il ne s'agit pas de mettre Saint-Fons – Grenay prioritaire. Si nous voulons atteindre les niveaux de services au moins le périurbain au quart d'heure, il faut bien les 2 aménagements du nœud ferroviaire lyonnais. Cependant, nous avons présenté une alternative qui consisterait à faire Saint-Fons – Grenay aussi, on voit que c'est le maillon commun aux 2 scénarios et une partie du CFAL nord. Le CFAL nord permet de détourner les trains de fret de la Part-Dieu et d'y mettre à la place le TER. Ces 2 scénarios permettent de répondre au même niveau de service : le périurbain au quart d'heure. En matière de réalisation, il peut y avoir un phasage de ces investissements. Ces investissements sont lourds et sont sur des lignes très fréquentées. Nous n'avons pas encore étudié, nous n'avons pas pris de décision sur ce projet, sur la manière de le réaliser tout en ayant le minimum d'incidents sur l'exploitation. L'exemple actuel, les travaux de la Part-Dieu, montrent qu'il y en a, c'est incontournable. S'il peut y avoir un ordre de réalisation, ce sera sensément lié aux conditions et à la réalisation des travaux.
- 1070

Michel MARTIN, ingénieur-conseil en mobilité

1075 Nous avons parlé des Savoyards, je viens de Chambéry. Je suis ingénieur-conseil en mobilité, complètement indépendant et voulais souligner 2 ou 3 points. Le premier point est l'intérêt qu'il y a à distinguer radicalement les RER des TER. Le RER est interne à une aire urbaine. Les TER, c'est d'une aire urbaine à une autre urbaine. Ce qui distingue les 2 sont les RER, un cadencement beaucoup plus élevé, des distances plus courtes et aussi une gestion différente. Aujourd'hui, la région s'occupe de tout, y compris des petites stations de proximité. Logiquement, les RER devraient être sous la gestion d'autorités locales qui seraient une émanation des intercommunalités concernées. Nous en avons déjà parlé. Si on prend par exemple Lyon – Grenoble, la logique serait de dire que le TER fait Part-Dieu, la tête de ligne du RER sur cette ligne, c'est-à-dire Bourgoin, arrêt à Voiron et ensuite, arrêt à Grenoble. Nous aurions là un maximum d'efficacité ; les gens qui voudraient s'arrêter entre la tête de ligne et la Part-Dieu changeraient tout simplement à la tête de ligne, à Bourgoin en l'occurrence.

1080 La deuxième chose que je voulais souligner est l'intérêt de partir de ce qui est le plus utile, c'est-à-dire le RER lyonnais. Il faut mettre en place rapidement un schéma consensuel d'un RER lyonnais. Pratiquement sans investissement, il est possible de créer un RER avec 7 lignes qui utiliserait toutes les gares actuelles et toutes les infrastructures actuelles avec de légers compléments.

1090 Je terminerai en parlant de l'intermodalité : c'est vrai que les vélos sont des engins faiblement intermodaux. Personnellement, depuis un peu plus d'un an, j'ai une trottinette électrique, quand je vais à Lyon, je vais ensuite non pas à la Part-Dieu, mais à Écully, et en un peu moins d'une demi-heure, par les quais du Rhône et le tunnel de la Croix-Rousse, je suis à Écully sans difficulté. On emporte plus de trottinettes électriques dans une voiture de voyageurs que de vélos. Le vélo, c'est gros, c'est encombrant. Une dernière chose : il faut essayer de mettre tous les quais à niveau des plateaux des voitures de voyageurs.

Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public

1100 Je vous remercie. Les deux premières questions concernent surtout la question des autorités organisatrices des mobilités. Je donne la parole à la région.

Philippe GAMON, directeur des transports Conseil régional

1105 La Région s'est exprimée sur ce sujet très clairement dans le cadre d'un document qui s'appelle le SRADDET qui doit faire l'objet d'une enquête publique et qui a été élaboré à la suite de réunions de concertation. Je pense qu'un certain nombre d'entre vous a participé à ces rencontres. Dans ce document, la Région dit qu'elle est aux côtés et qu'elle sera aux côtés des différentes entités qui souhaitent développer des offres de type RER au niveau des grandes aires urbaines qui sont effectivement, comme vous l'avez décrit, des trains cadencés si possible au quart d'heure, mais au moins à la demi-heure, avec des arrêts fréquents, traversant ces agglomérations et desservant ces aires urbaines. Elle a dit qu'elle serait partie prenante des investissements comme elle le fait déjà au travers de dispositif de contrats, de plans, de projet avec l'État et avec les collectivités. Elle a aussi dit qu'elle appellerait en financements, pas seulement en investissements, mais en fonctionnement les autorités locales, l'autorité organisatrice locale, en général, il y a une grande autorité organisatrice ou dans des aires urbaines, il y en a plusieurs parfois en proposant aussi de loger ce sujet dans un cadre de gouvernance. On pourrait dire en simplifiant un peu, ou à peine, un syndicat mixte. Pour autant que les TER soient de compétence régionale sur le plan juridique, la région est prête à participer à la création, c'est que nous regardons en ce moment dans la partie Isère sud, Isère secteur de Grenoble avec les différentes entités : la Métropole, le Département, d'autres autorités organisatrices, le Grésivaudan et plus largement encore à la création d'un syndicat mixte qui aurait pour vocation à la fois d'assurer la coordination des différentes offres, mais aussi d'exercer cette compétence. La Région à ce moment-là regarde de façon positive en imaginant pouvoir loger ou transférer les dessertes correspondantes le jour où on les fait monter en charge pour avoir une desserte au quart d'heure de la grande aire grenobloise.

Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public

1125 Je vous remercie, il reste une question sur la mise à niveau des quais. Est-ce que vous avez une réponse à donner à Monsieur ?

Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau

Je vous propose d'enregistrer votre question et nous vous donnerons une réponse peut-être par le système questions/réponses de la Commission particulière de débat public.

Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public

1130 Je ne sais pas si vous connaissez le système de questions/réponses sur notre site internet : vous posez une question et la maîtrise d'ouvrage a 15 jours pour vous répondre, durée légale obligatoire. Monsieur, vous attendez depuis longtemps.

Roland BORGHI, président de l'association Idagir

1135 Je suis président de l'association citoyenne à L'Isle-d'Abeau. En 2040, j'arrive à la gare de L'Isle-d'Abeau avec mon drone qui me porte depuis ma maison et où vais-je le garer ? Non, c'est une petite boutade par rapport aux trottinettes et à la problématique des vélos. Les vélos paient aujourd'hui alors que les voitures ne paient pas dans les consignes. C'était simplement un commentaire pour monsieur. Je pense que la ligne Bourgoin – Saint-Exupéry effectivement est une ligne importante par rapport

1140 aux besoins en main-d'œuvre que la zone de Saint-Exupéry va réclamer et va également désengorger les entrées sur Lyon. À une virgule près : il ne faut pas que nous arrivions en 2040 à avoir des tarifs prohibitifs comme on peut connaître aujourd'hui pour faire Saint-Exupéry – Lyon avec le tram-train où les tarifs sont exorbitants. Le deuxième point : en qualité d'usager du quotidien, on cherche une robustesse dans le transport ferré et aujourd'hui, nous avons un peu de doutes. L'ADUT dit « attention, ne perdons pas confiance en notre ligne SNCF ». Est-ce que vos aménagements 2040

1145 remettront de la confiance dans le réseau SNCF, de la robustesse et surtout, garantir cette fameuse fréquence de 4 trains par heure ? On dit par heure, dans vos *slides*, vous parlez d'heures de pointe. La modernisation de la mobilité et des emplois voudrait qu'on espace les entrées au travail, qu'on

1150 facilite et qu'on évite d'engorger entre 7 heures et 9 heures nos voiries urbaines, nos voiries 4 voies. On voit l'aberration de créer une 2 x 2 voies entre la Verpillière et l'entrée de Bourgoin alors que nous avons une autoroute à côté. Il y a une réflexion sur la mobilité qui est plus générale, qui va sûrement

1155 avancer d'ici 2040. Est-ce qu'avec vos aménagements, et notamment le doublement de la voie entre Saint-Fons et Grenay, nous aurons tout au long de la journée cette fiabilité et ces 4 trains ? La modification du travail : nous savons que des femmes et des hommes se trouvent avec des temps

partiels, avec des horaires décousus, des horaires du lundi au samedi, voire le dimanche. Est-ce que tout cela sera apporté en réponse à votre aménagement ?

Pour en finir, on entend ces derniers temps Lyon – Bourgoin. Il ne faut pas oublier qu'un hub important est en train de se développer au niveau de Saint-André-le-Gaz. N'oublions pas d'atteindre aussi La Tour-du-Pin et ses pays. Quand je disais Saint-Exupéry, effectivement, Crémieu est en appel de besoins.

1160 **Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public**

Je vous remercie. J'entends plusieurs questions, en tout cas des questions qui s'adressent à vous et aussi sur les horaires, les services qui s'adressent plutôt à SNCF Mobilités. Je vous passerai donc la parole après.

Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau

1165 La fixation des tarifs sur les TER relève essentiellement de discussions que TER a avec l'autorité organisatrice, la Région, qui voudra peut-être compléter. Je peux vous dire en revanche qu'au niveau des études de fréquentation dans les scénarios Saint-Exupéry, nous avons fait l'hypothèse que ces liaisons nouvelles entre les gares du centre de Lyon et Saint-Exupéry se faisaient sur la base de la tarification TER et non pas sur celle de Rhônexpress.

1170 **Didier LLORENS, SNCF Réseau**

1175 Sur les questions de robustesse, les gains escomptés sont à l'issue du plan de mobilisation, ce que je vous ai présenté tout à l'heure. Pour nous, ce sera à peu près terminé à l'horizon 2025. Nous espérons avoir de forts gains de robustesse à l'issue de ces travaux. Sur le long terme, il s'agit de passer les dessertes au quart d'heure sans péjorer les gains de robustesse acquis en 2025, c'est bien notre objectif. Nous gardons ce qui est acquis, puis rajoutons des trains supplémentaires. Sur la question de l'amplitude horaire, aujourd'hui, dans nos études nous travaillons à l'heure de pointe : ce que nous sommes capables de proposer en heures de pointe, nous sommes également capables de le proposer en heures creuses. Ce sont des hypothèses SNCF Réseau, l'autorité organisatrice ne

1180 s'est pas prononcée sur ces hypothèses. Réseau serait capable d'élargir ces amplitudes horaires, ce qui sera à voir avec la Région, Mobilités, pour voir ce que nous serions capables de faire et de proposer à cet horizon de temps.

Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous donne la parole sur la question des salariés aux horaires décalés, par exemple. Que répondez-vous ?

1185 **Philippe GAMON, directeur des transports Conseil régional**

Chacun le voit bien, et c'est ce qui a été souligné : les amplitudes horaires de pointe s'élargissent. Là où c'était bloqué il y a un certain temps à 8 heures, vous arrivez à 7 heures c'est déjà bloqué. Je parle de la route. Il faut donc offrir un service sur des plages horaires de pointe, mais de plus en plus larges. À un moment donné, on peut se poser la question de faire en sorte que l'offre offerte en pointe soit la même toute la journée. Différentes choses jouent, bien sûr. D'autres pays comme la Suisse, mais avec des moyens plus importants, offrent une desserte quasiment homogène, presque 24 heures sur 24. Il faut s'arrêter, il faut bien qu'il y ait des travaux, souvent la nuit. En France, nous n'en sommes pas encore là, mais il est vrai que les heures creuses commencent à diminuer. Nous avons aussi des contraintes économiques bien sûr. Je ne vais pas rentrer dans le détail, le temps passe, mais nous sommes sur un coût marginal qui n'est pas négligeable de faire circuler des trains en heures creuses et quand il n'y a vraiment pas grand monde, pour le contribuable, ce n'est pas si facile.

1195 **Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public**

Monsieur le président, vous avez quelque chose à ajouter.

Jean PAPADOPULO, président de la CAPI

1200 C'est une question que j'ai à poser : Réseau SNCF dispose d'un budget annuel alloué peut-être région par région, d'abord à l'échelle de la France, puis région par région. Est-ce que le budget qui sera alloué à tout ce dont on parle à l'heure actuelle au niveau des dessertes locales en direction d'ici, en direction d'ailleurs, est complètement indépendant du budget qui sera alloué pour aménager les accès au tunnel, le fameux tunnel de Lyon – Turin ou est-ce que ce sont des budgets fongibles dévolus ? Ensuite, je poserai une deuxième question une fois que j'aurai ma première réponse.

1205 **Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau**

La question sur le financement de ces projets : si on le regarde avec notre œil SNCF Réseau, des règles ont été fixées par la loi qui disaient que dans un premier temps, on ne finançait que la quote-part qu'on était capable d'amortir par les péages, ensuite la situation financière de l'entreprise se dégradant, il y a eu une espèce de couvercle, une règle d'or, qui a dit schématiquement que SNCF Réseau arrêterait d'investir dans les opérations de développement, ce qui revient à faire supporter l'ensemble des investissements par la personne publique. Est-ce que c'est fongible ? Je ne sais plus répondre à cette question, nous sommes dans la gestion des financements de l'AFITF qui finance les infrastructures ferroviaires, qui gère les fonds dévolus aux projets de développement ferroviaire. La Lom va aborder ces sujets pour fixer une priorisation des grands projets et affecter les ressources de l'AFITF à ces projets. Les nœuds feront partie de la démarche de la Lom et une somme sera affectée à l'ensemble des nœuds ferroviaires qui ne sera pas celle des accès alpins. L'AFITF n'a pas délibéré, mais il est probable que pour l'ensemble des nœuds, ce sera une somme totale.

1210 Notre président dit quand le nœud ferroviaire lyonnais tousse, c'est le tiers de la France qui s'enrhume. Vu son impact sur l'ensemble des circulations nationales, le nœud ferroviaire lyonnais est un sujet de préoccupation majeur pour Réseau. Sans préjuger de la décision qui sera prise en fin d'année, au moins quant à son contenu, le président évoquait qu'on devrait arrêter complètement le projet ; ce n'est très certainement pas ce genre de décision qui sera prise en fin d'année, même si nous ne connaissons pas le contenu précis.

1225 **Jean PAPADOPULO, président de la CAPI**

J'avais une inquiétude : dans les projets mis sur la table par la ministre, à la suite du rapport de M. DURON, la ligne de train qui descendrait du nord, et vous en avez un peu parlé, passerait à Dijon puis Ambérieu, ce qui signifie qu'on court-circuite complètement notre secteur et qu'on ne dispose pas suffisamment d'argent pour refaire tout ce qu'on aurait aimé faire, en tout cas pour que cela

- 1230 fonctionne mieux, pour la desserte de fret et potentiellement un peu de passagers. Nous avons vu que les lignes pouvaient être mixtes. Je trouve évidemment cette proposition extrêmement mauvaise pour le territoire, mais elle est mauvaise pour beaucoup d'élus qui sont concernés par cette affaire. Pourquoi ? Parce que d'abord, le deuxième territoire économique du département est ici, il n'est pas ailleurs, il n'est pas à Ambérieu même s'il y a des gens à Ambérieu qu'il faut desservir. Ce n'est pas
- 1235 du tout là le sujet. La première plateforme logistique de France est ici, terrestre, en un seul tenant puisqu'à Paris, il y en a plusieurs. Ce sont plusieurs et il faut se mettre à plusieurs pour nous dépasser. La construction et l'aménagement de cette ligne qui passerait par Ambérieu coûte 800 millions d'euros, c'est le montant qu'on m'a dit, c'est quelqu'un d'averti puisque c'est un sous-préfet. Je m'interroge donc justement sur cette opportunité de ne pas faire cela, de ne pas dépenser
- 1240 tout cet argent pour cette ligne qui court-circuiterait complètement tout le secteur est lyonnais qui se développe bien davantage que l'autre côté – vous auriez bien compris que je n'ai absolument rien contre les élus d'Ambérieu ni contre les populations qui s'y trouvent, sauf que l'activité économique est ici, le monde est ici, la croissance du pôle métropolitain, je vous l'ai dit, est très importante et bien davantage que par rapport à d'autres secteurs. C'était ma question, c'est pour cela que je
- 1245 m'interrogeais sur l'orientation des fonds sur une ligne ou sur une autre, et mon inquiétude. Je milite pour cela et ne suis pas le seul élu à le faire.

Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau

Est-ce que l'État veut apporter un éclairage complémentaire sur la question des coûts ?

Stéphane CANALIS, préfecture de région

- 1250 C'est moi qui ai parlé de Dijon – Modane. M^{me} BORNE a fait un communiqué de presse récemment et est venue en Savoie le 1^{er} février. Elle était très sensible à l'ensemble des élus présents ; il y avait des élus du Nord-Isère. Elle a expliqué qu'elle demandait à SNCF Réseau et à Monsieur le Préfet de Région de regarder les 2 : à la fois de regarder Dijon – Modane, ce qu'on appelle « l'écomagistral »
- 1255 fret. Une autoroute ferroviaire fait Calais – Orbassano en Italie plusieurs fois par semaine. Il y a du trafic, il faut le regarder parce que des usagers du quotidien ont augmenté sur cette ligne. Comment fait-on pour continuer à donner un signe par rapport au chargeur France entière, Europe entière, mais aussi en Asie en disant que quelque chose se passe entre la France et l'Italie, quelque chose va bouger ? Les lignes bougent entre la France et l'Italie avec bientôt un tunnel international qui sera de
- 1260 grande capacité et qui potentiellement pourra demain ou après-demain accueillir 40 millions de tonnes. Il est important de regarder ce sujet et en même temps, de pleinement regarder la question des accès où nous sommes sur une DUP avec des coûts relativement importants. Ça été l'expression des élus en Savoie en février : les esprits sont prêts à regarder avec peut-être des propositions pour diminuer ces coûts pour les phaser et faire en sorte que ces accès robustes, les accès alpins qui passent ici, au cœur de vos territoires soient au rendez-vous et que nous puissions les attraper
- 1265 collectivement en termes de financements.

- Dans la LOM, il y a un amendement en débat récemment passé au Sénat qui parle d'une sollicitation de l'Europe puisque les accès alpins sont sur le fameux corridor méditerranéen. Le tunnel transfrontalier bénéficie forcément de 40 % des subventions de l'Europe. Pourquoi ne pas en appeler à l'Europe pour cofinancer ces accès puisqu'ils sont pleinement dans le corridor ? Autant de pistes, ce
- 1270 n'est pas une opposition entre les 2. Il faudra voir quel est le juste coût des aménagements qui peuvent rendre des services et des bons services à un ensemble des fonctionnalités sur Dijon – Madone, à la fois fret et à la fois usagers et rapidement, discuter tous ensemble de ces accès alpins. Vous allez bientôt recevoir, monsieur le président, une invitation le 24 juin à 10 heures pour en parler dans les salons de la préfecture.

- 1275 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public**

Vous allez être très sollicité, monsieur le président, puisque nous organisons nous-mêmes un atelier débat sur les corridors européens et le fret pendant lequel cette question sera également abordée.

Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public

C'est le 4 juin prochain, vous retrouverez tout sur le site.

- 1280 **Christian GILLOT, citoyen**

1285 J'habite L'Isle-d'Abeau et suis un gros utilisateur du TGV depuis de très nombreuses années. Il y a une trentaine d'années, je le prenais à la Part-Dieu puisque c'était la seule possibilité. J'y allais 2 à 3 fois par semaine. À chaque fois, il faut prendre sa voiture pour y aller. Quand on y va très tôt, ça va, il n'y a pas trop de problèmes. Depuis une quinzaine d'années, je le prends à Saint-Exupéry, mais il y a quand même beaucoup moins de TGV : si un rendez-vous finit un peu tard, on est obligé de laisser sa voiture à Part-Dieu. Ma question est toute simple : Bourgoin – Jallieu, juste à côté, des travaux sont faits pour améliorer le trafic et pour se garer plus facilement. Est-ce que dans le futur, il y aura une halte TGV à Bourgoin qui passera après à Saint-Exupéry ? Dans notre région, Saint-Exupéry est la future gare la plus importante, plus que la Part-Dieu. Pour aller à la Part-Dieu, comme disait monsieur le maire, c'est maintenant 2 heures dans la journée. Ma question est de savoir si dans le futur, il y aura un arrêt même très sommaire de quelques minutes à Bourgoin venant de Grenoble, en général les TGV viennent de Grenoble pour monter à Paris.

Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau

1295 Le TGV qui vient de Grenoble à Saint-Exupéry passe par Bourgoin. La gestion des TGV est complexe parce que c'est une horloge à l'échelle du pays. On évite de toucher à cette horloge qui a été élaborée ou on ne le fait que très rarement et dans des démarches longues et lourdes. C'est un peu une règle d'or : on ne touche pas à l'horloge des TGV. L'idée d'arrêter les TGV Grenoble – Paris à Bourgoin n'est pas une idée que nous poursuivons. En revanche, le projet que nous avons présenté de desserte de Saint-Exupéry, notamment le scénario n° 3, celui où on détourne des TGV sur Saint-Exupéry revient à créer un nouveau centre de correspondance au niveau de Lyon entre TGV et TER sur Saint-Exupéry. Cela revient à faire une horloge de correspondance un peu à l'image de ce qui est fait à Part-Dieu avec quand même un nombre inférieur de trains, mais à établir plutôt un nœud de correspondances entre TGV et TER à Saint-Exupéry.

Frédéric DENOLY, citoyen

1305 Si vous prenez l'exemple d'un Berjalien, d'un Grenoblois, d'un Chambérien ou d'une personne de Bourg-en-Bresse, il est obligé d'aller à Lyon pour aller à Saint-Exupéry. Si vous coupez avant, forcément, vous allez diminuer le nombre de voyageurs dans la Part-Dieu et aller fluidifier le trafic.

Caroline ABADIE, députée de l'Isère

1310 Je suis députée de l'Isère, mais pas de cette circonscription. Marjolaine MEYNIER-MILLEFERT n'a pas pu venir, mais je vois qu'elle est représentée par son attaché. Elle accorde beaucoup d'importance à ce sujet. Elle siégeait hier soir en commission pour voter à l'Assemblée nationale la poursuite de ce texte après le vote du Sénat, ce qui passera ensuite en hémicycle le 3 juin, je crois. Pour répondre rapidement sur la loi LOM, c'est une loi qui est là pour les mobilités du quotidien. Nous sommes vraiment là sur un sujet transport/maison/travail parce qu'il y a vraiment eu des carences ces dernières années sur ces sujets. Nous avons fait du tout voiture ou du tout TGV. C'est vraiment l'objet de ce texte. Il y a 13 milliards d'euros et quelques qui financeront tous ces projets de rénovation du réseau, qui financeront aussi le désengorgement de ces nœuds ferroviaires. L'objet du texte n'est pas du Lyon – Turin à ma connaissance, le texte repassera en hémicycle dans quelques jours et devrait rester comme cela en théorie. Nous avons observé cela de très près. Je ne travaille pas personnellement sur ce texte sauf quelques amendements pour les vélos. Je trouve qu'il est important qu'il y ait des vélos dans les TER, je suis navrée, je fais du cyclotourisme. Nous sommes nombreux à prendre des vélos dans les TER, c'est un peu une galère, on l'a dit ce soir, sur les voies d'accès. Ce n'est pas forcément le sujet du soir.

1325 Le plan vélo a fait aussi partie de cette loi LOM et ce sont des voies sécurisées pour que les vélos arrivent jusqu'à Saint-Quentin-Fallavier, ce qui est entre les mains de nos EPCI maintenant, ces intercommunalités qui ont la main pour demander des financements : 350 millions sont à la disposition des intercommunalités pour améliorer ces voies de vélos. J'espérais qu'un jour il y en ait une entre Heyrieux et Saint-Quentin puisque nous sommes nombreux à prendre le train à Saint-Quentin. Pour continuer sur Saint-Quentin, ma circonscription, vous l'avez compris, est juste après Saint-Quentin : Heyrieux, Grenay jusqu'à Vienne. Je ne l'avais pas dit à la réunion de Vienne parce que c'était peut-être déjà assez dense, les Viennois avaient beaucoup de choses à dire. J'étais aussi ravie d'entendre ce que vous aviez à dire sur ce territoire. Les parkings de Saint-Quentin et de la Verpillière sont saturés aux heures et en journée. Je note en tout cas la volonté de la région de travailler sur ce point. Lyon – Saint-Exupéry : la dernière fois, vous nous aviez effectivement présenté toutes ces slides. En

1335 mûrissant un tout petit peu, il est évident que c'est un bénéfice pour notre territoire, ce qui ferait plus de TER, plus de TGV. Je ne vois pas comment on pourrait s'en plaindre, cela apporterait certainement des entreprises du tertiaire pour le développement économique, ce serait certainement une bonne chose. Nous sommes nombreux à appeler de nos vœux le développement de Lyon – Saint-Ex. Et terminer aussi par la réouverture d'éventuelles gares. L'autre jour, on parlait de Vaugris,

1340 là on parle de Toussieu éventuellement. Je trouve que ce sont des axes de progrès qui peuvent aussi désengorger les parkings de la CAPI en poussant les habitants de la CCCND un peu plus vers l'est qui ne fait pas partie malheureusement du pôle métropolitain, ce sont les trous dans la raquette qu'il faut rapidement couvrir. C'est encore l'objet de la loi Lom : comment apporter une gouvernance à ces territoires qui n'ont pas d'autorité organisatrice des mobilités ?

1345 En tout cas, toujours merci pour ces débats. Je me régale de voir que beaucoup de citoyens se déplacent à ces réunions, c'est important, je crois, que chacun puisse s'exprimer sur ce sujet.

Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie beaucoup pour cet apport. Pouvez-vous donner le micro à ce Monsieur ? Nous serons obligés de conclure après malheureusement. Nous pourrions venir prendre votre question, la mettrons sur le site internet. La maîtrise d'ouvrage aura 15 jours.

1350

Gaël LEGAY-BELLOD, citoyen contribuable

Ma contribution est la suivante : on peut se satisfaire de l'augmentation qualitative et quantitative que vous proposez, notamment sur le transport des voyageurs sur notre territoire. Je tenais à me faire un peu l'écho des propos tenus par M. REYNAUD tout à l'heure : je pense que le Nord-Isère est un territoire qui nécessite la solidarité. Si en parallèle de cette augmentation qualitative de l'offre qui est faite, à laquelle vient s'ajouter l'amélioration de la réception que l'on peut faire autour des gares, si on ne draine pas l'ensemble de la population des plateaux pour venir bénéficier de cette offre des services en augmentation, alors on aura raté une partie de la démarche qu'on essaie de mettre en œuvre sur ce territoire.

1355

Jean PAPADOPULO, président de la CAPI

1360

Il y a plusieurs allusions : certaines collectivités souhaiteraient rentrer dans le pôle ou s'interrogent sur le fait de ne pas y être, d'autres disent qu'il faut desservir les plateaux. Je pense que la réponse est la volonté des élus de toutes ces intercommunalités, celle-là et les autres, mais c'est valable à l'échelle de la France, de vouloir partager un projet commun. Je pense qu'autour de Lyon, il y a une communauté de destins de tous les gens qui sont là. Pour autant, on ne peut pas partager qu'un élément de cette destinée commune et on ne peut pas travailler avec une intercommunalité ou une autre dans un domaine unique, celui qui intéresse. La vision de l'intercommunalité est un projet commun qu'on doit partager sur les transports, sur les sujets de l'aménagement du territoire, sur les façons d'aménager, sur l'économique, sur l'aménagement des terrains, sur l'habitat, sur le peuplement. Quand tout le monde aura intégré cette valeur, c'est-à-dire la valeur d'un sujet général dans lequel un sujet particulier, celui qui nous occupe ce soir, sera parfaitement intégré, toutes ces communautés pourront avoir droit à la parole et venir à cela, parce que c'est comme ça que c'est ressenti entre ceux qui sont dedans et ceux qui sont dehors.

1365

1370

Roland SERNET, retraité SNCF

1375 J'ai oublié les problèmes de parking tout à l'heure. On évoque aussi le fret Modane, le Dijon – Modane. Les trains de marchandises sont maintenant sur les camions. Le matériel TER devrait aller sur Saint-Exupéry qui prendra en charge sa modification pour circuler sur la ligne grande vitesse.

Danielle MULIN

1380 Peut-être dire un petit mot au niveau de la Région. C'est vrai que c'est essentiellement Philippe GAMON qui a pris la parole puisqu'il est très précis sur tous ces sujets. On voit bien que ce sujet concerne l'ensemble des collectivités. La Région qui est quand même autorité organisatrice travaille évidemment en concertation avec l'État, la SNCF et Réseau ferré de France sur ces questions. Il est extrêmement important d'avoir ces grands débats, il faut qu'on ait une réflexion collective. Évidemment, en tant qu'élue du territoire Nord-Isère puisque conseillère communautaire à la CAPI et maire adjointe à Bourgoin-Jallieu, je ne peux que défendre aussi l'intérêt à développer Saint-Exupéry, c'est extrêmement important pour le territoire, pour le territoire et plus largement au niveau de

1385

développements européens puisque par Lyon passe tout un trafic pouvant venir de l'Italie de l'Espagne et remonter vers les pays du nord, vers la Suisse. Je pense que ce développement doit être envisagé en priorité, je m'adresse aussi à l'État.

1390 La Région souhaite que le débat permette d'aborder 3 dimensions essentielles qui sont évidemment 3 dimensions dont nous avons déjà parlé :

- La question du périmètre de réflexion puisque cette réflexion doit aller bien au-delà du territoire métropolitain lyonnais.

1395 J'en parlais juste avant en parlant des grands projets qui doivent ouvrir Lyon et la région au plan national et européen. Nous avons parlé du Lyon – Turin qui est un bon exemple. Monsieur LHUILLIER, également en réponse à ce que vous disiez, il faut effectivement avoir cette réflexion de manière très large. Vous avez parlé de la liaison de Saint-Étienne, on pourrait également parler de la liaison Orléans – Clermont – Lyon ou encore parler de l'agglomération lyonnaise. Tous ces sujets sont liés. Cet objectif général qui concerne aussi les dessertes des TER et la desserte de l'aire métropolitaine lyonnaise appelle une nécessaire coordination, enjeu extrêmement important, tout le monde en a parlé. Sans coordination, on voit mal comment avoir une réflexion générale.

1400

- La deuxième dimension est cette question de la coordination et de l'articulation puisque l'un va avec l'autre, avec tous ces grands projets de transport. Nous revenons toujours à cette vision générale qui est importante pour nous en disant bien que ce débat d'aujourd'hui doit être couplé, c'est la dimension sur laquelle nous voulions insister ;

1405

- Le calendrier qui intéresse tout le monde ici. Nous avons l'impression que ce calendrier s'étend et que les choses n'avancent pas.

1410 Si ce projet de long terme est majeur, il n'est pas envisageable, comme vous l'aviez très bien dit, Monsieur le président de la CAPI, d'attendre 2035 ou 2040 pour mettre en place déjà un certain nombre de choses. Nous l'entendons aujourd'hui et pour apporter des réponses et des besoins à de nombreux enjeux qui sont déjà là. J'en appelle effectivement à la SNCF, à Réseau ferré de France, à l'État et aux partenaires EPCI. Merci.

Jean-Noël SALMON, habitant de Villefontaine

1415 Je vais passer du général à un sujet peut-être plus local dont l'échelon temporel se situe entre 2025 et 2040. Il faut prendre en compte l'évolution de la population sur ce territoire. Il faut prendre en compte que la gare de la Verpillière n'est plus la gare de la Verpillière : elle est située sur le territoire de la Verpillière, mais la grosse partie des gens qui montent dans le train à la Verpillière viennent de Villefontaine. C'est la partie sud de la gare. Vous parliez tout à l'heure d'améliorer le passage à niveau n° 18, celui de la Verpillière, ce qui revient à se poser la question de l'organisation de la gare de la Verpillière. Son emplacement même aujourd'hui est un frein au développement du transport et du multimodal. L'endroit où est située cette gare est un frein à tout développement du multimodal à cet endroit. Puisque nous sommes sur des niveaux d'investissements de l'ordre de 3 milliards d'euros, il faut se poser la question du déplacement de cette gare. Les hectares sont disponibles quelque part entre la Verpillière et le CD 303, le boulevard Steve-Biko pour les locaux, pour poser une nouvelle gare qui desservirait vraiment le secteur ouest de la CAPI et être la deuxième gare de la CAPI pour desservir les plateaux sud. Villefontaine, ce sont 20 000 habitants, la Verpillière avec des fonctionnalités améliorées par rapport au sujet actuel. Si vous ne traitez que le passage à niveau n° 18, cela ne changera pas grand-chose.

1420

1425

Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public

1430 Est-ce que cela a été prévu ?

Didier LLORENS, SNCF Réseau

1435 Aujourd'hui, cela ne fait pas partie des hypothèses que nous vous avons présentées ce soir : nous n'avons pas prévu de projet de déplacement de cette halte. Ce sont des choses qui se font, évidemment en collaboration avec les collectivités. On fait cela par exemple au sud de Grenoble, vers Pont-de-Claix : nous avons un projet de déplacement de la halte pour créer un pôle d'échange multimodal. Pourquoi pas sur votre territoire ? Ce peut être un projet partenarial.

Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie beaucoup, je vais passer la parole à mon collègue, Jérôme LAURENT, qui va vous donner ses premières conclusions... ou pas conclusions ?

1440 **Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière du débat public**

Pas conclusions, simplement ce qui ressort à chaud. Je ne serai certainement pas exhaustif et ne ferai pas de déclaration dans un esprit de synthèse. C'est un exercice à chaud. J'ai essayé de regrouper vos arguments, vos interventions, sous 5 thèmes.

1445 Premier thème : l'augmentation de l'offre. Je pense que c'est très consensuel parmi vous. Ce n'est que théorique. Bien sûr, vous avez évoqué les problèmes d'amplitude, l'égalité, où le train doit s'arrêter, combien de trains, etc. Vous avez peut-être l'impression d'avoir des réponses partielles parce que c'est une offre capacitaire qui est présentée, mais c'est la force de vos arguments qui permettra probablement à ceux qui sont plus directement concernés, notamment les autorités organisatrices de transport, de voir aussi ce qu'il en est puisque vos contributions, vos cahiers d'acteur nous sont bien sûr destinés pour que nous puissions rédiger notre compte rendu, mais c'est aussi au maître d'ouvrage qui ne donnera pas un avis, qui prendra une décision à la fin du débat public et également à d'autres aussi.

1450 Deuxième sentiment : le vent d'Est. Un vent d'Est souffle ici, c'est normal, nous sommes à l'Est de Lyon, ce qui se manifeste sur le fait de ne pas tout concentrer sur la Part-Dieu, notamment quand on doit prendre l'avion et soit faire une boucle, soit prendre la voiture pour aller à l'aéroport. D'autres gares existent comme Vénissieux. Il faut penser encore un peu plus à l'Est avec La Tour-du-Pin et la Savoie. Il faut aussi penser à Saint-Ex et la voir positivement et pas de façon négative par rapport à la Part-Dieu. La Part-Dieu, c'est loin, pourquoi ne pas faire quelque chose à Saint-Ex ? La Saint-Ex, certains ont développé des motifs positifs pour la développer.

1455 Troisième thème : les usagers du quotidien. Vous avez évoqué le délabrement des gares, qu'il s'agisse de celle-ci, qu'il s'agisse de Perrache. Vous avez évoqué l'alignement des quais, vous avez évoqué la réouverture des gares et aussi les vélos, les trottinettes, j'en passe. C'est donc la gestion du court terme et c'est aussi la progression vers le long terme parce que vous êtes dans une logique et vous avez probablement raison pour cela, pour dire « pendant les travaux, la vente continue » que je traduis par « pendant les travaux, l'entretien continue ».

1460 Quatrième point : la gouvernance. Vous avez évoqué les autorités administratives de mobilité et la nécessité d'avoir des relations entre elles. C'est peut-être là le moyen d'aborder le problème du rabattement au niveau des gares, c'est là aussi la possibilité de parler de la différence entre le RER et le TER que vous avez abordée.

1470 Cinquième et dernier point : le projet. Finalement, nous avons assez peu parlé du projet en termes de dualité souterrain/surface. Monsieur l'a évoquée tout à l'heure, mais là encore, vous êtes bien loin de Lyon. Il n'est donc pas anormal que vous vous sentiez un peu moins concernés. En revanche, dès qu'il s'agit de gros sous, là, ça parle. Gros sous à 2 niveaux : au niveau du projet lui-même donc vraiment du régional : que devons-nous faire ? Devons-nous faire Saint-Fons – Grenay d'abord ?
1475 Devons-nous faire Saint-Clair – Guillotière ? Devons-nous prioriser la verticale ? L'horizontale ? Pouvons-nous faire une oblique ? Ce sont des réponses difficiles, mais le budget se pose aussi en d'autres termes avec Dijon – Modane : devons-nous favoriser des projets plus régionaux compte tenu de la possibilité de disposer des budgets ou non ?

1480 J'en termine pour vous remonter ce qu'il y a derrière nous. Vous avez une belle formule : « Vous donner la parole et la faire entendre ». Nous l'avons peut-être entendue aujourd'hui et continuerons de l'entendre dans le futur, mais vous avez aussi l'écriture et pour nous la faire lire, vous avez vos contributions ou vos cahiers d'acteur. À vous de donner les bons arguments et de dire à SNCF ce qu'elle doit faire et si SNCF est sur la bonne voie.

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

1485 Merci Jérôme. Juste un mot de conclusion pour vous rappeler que ce débat se poursuit. Nous sommes à un peu plus de la moitié de notre parcours. Trois réunions sont programmées à court terme début juin à Lyon, Vénissieux, Villeurbanne où nous aborderons les mêmes sujets. Je rappelle un premier atelier débat sur l'évolution socio-économique, l'attractivité et le financement et un deuxième atelier, une conférence débat cette fois sur le fret, les corridors européens et l'imbrication du nœud ferroviaire dans ces grands corridors européens qui aura lieu le 4 juin, assez rapidement.

1495 Nous avons sans doute frustré quelques-uns d'entre vous qui vouliez poser une question et qui n'avez pas pu le faire. Vous pouvez bien entendu le faire par écrit, Jérôme l'a évoqué. Nous avons rappelé la règle : sous 15 jours, le maître d'ouvrage répond à vos questions sur le site ou par écrit que vous laissez dans l'urne en passant. Vous avez toutes les informations sur place concernant le site sur ce point, les réseaux sociaux. Sur le site, vous avez toutes les informations sur le projet, les actualités du débat, les inscriptions aux ateliers que je viens d'évoquer, un questionnaire qui vient d'être mis sur le site qui vous permet de donner un certain nombre de réponses sur les questions que nous nous posons à la fois sur le projet sur son contexte qui est simple et rapide à répondre et quelque chose de plus structuré que sont les contributions ou les cahiers d'acteur. Tous ceux qui ont participé à un

1500 débat public connaissent ce principe du cahier d'acteur qui est un peu formel dans sa présentation, mais qui est intégralement restitué au moment de notre compte rendu.

1505 Je n'irai pas plus loin sur cette conclusion. Je voudrais simplement vous remercier de la qualité de ce débat ce soir. Je disais que nous étions à un peu plus de la moitié de notre débat ; chaque réunion est spécifique, ce n'est jamais la même, ce n'est jamais le même retour. J'ai apprécié cette réunion de ce soir, je voulais vous le dire à la fois dans la clarté de vos questions, la concision de vos questions, le niveau de ces questions et la qualité des réponses apportées par les différents partenaires. Merci à tous et bonne soirée. Nous espérons vous retrouver soit à une autre réunion publique, soit sur le site. Merci encore, bonne soirée.