

## Débat public

# NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

### Du 11 avril au 11 juillet 2019

### Compte-rendu intégral

### Réunion publique

### Jeudi 25 avril 2019 à Pusignan

<b>SALLE/ADRESSE :</b>	Espace Odyssee, salle Marcel Pagnol – 3 Allée de l’Odyssee, 69 330 Pusignan
<b>PARTICIPANTS :</b>	130 personnes
<b>DÉBUT &gt; FIN :</b>	19 h 15 à 22 h (durée du REC : 2 h 44)
<b>QUESTIONS-RÉPONSES :</b>	21 questions

#### En tribune

#### CNDP

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

#### Maîtrise d’ouvrage SNCF Réseau

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

#### Intervenants :

**Gilbert MARBOEUF, Maire de Pusignan**

**Paul VIDAL, Conseiller régional Auvergne-Rhône-Alpes et Président Communauté de Commune de l’Est Lyonnais**

**Philippe BOSSUET, SYTRAL**

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

**Vincent PICHOU, fret SNCF**

## COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

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

Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Je crois que notre petit quart d'heure de grâce, de retard, est passé. Je vous propose de commencer peut-être en laissant tout de suite la parole à Monsieur le Maire de Pusignan, qui a bien accepté de nous recevoir. Vous avez un micro ici.

### **Gilbert MARBOEUF, Maire de Pusignan**

10 Bonsoir à tous et à toutes. Je suis très heureux de vous accueillir dans cette salle de l'Odysée pour une très courte présentation de Pusignan. Pusignan est une commune de l'Est lyonnais, d'une surface de 1 300 hectares, dont plus de la moitié consacrée à l'agriculture. Pusignan, c'est aussi 4 100 personnes qui sont d'heureux habitants de notre commune. Et nous comptons également plus de 2 700 emplois sur la commune, le tout réparti en 3 zones d'activité. Comme vous le voyez, entre ville et campagne, Pusignan est une cité bien équilibrée, entre habitat, nature et lieu de travail. Un équilibre auquel nous tenons particulièrement, car il est synonyme de bien-être de bien-vivre.

Nous sommes avec 7 autres communes réunis dans la communauté de communes de l'Est lyonnais (CCEL). Un peu plus de 40 000 habitants. Et un cadre de vie assez similaire au nôtre. La CCEL est au cœur du dossier Plaine de Saint-Exupéry. C'est-à-dire au centre d'un territoire aux enjeux très importants dans le développement de toute l'agglomération. Ces enjeux concernent surtout l'habitat, l'économie, le transport, mais nous souhaitons vivement que ce développement ne se fasse pas au détriment de notre cadre de vie, et bien entendu de l'agriculture.

20 Pusignan est très mal desservie par les transports en commun, essentiellement à cause des aberrations contenues dans le contrat de concession Rhône Express. Nous sommes par contre bien mieux lotis en grandes infrastructures de transport. La quatre voies, qui relie la rocade Est à la région de Pont-de-Chéruy, l'autoroute A 432, dont la transformation en grand contournement de l'agglomération lyonnaise est régulièrement évoquée. Et de mon point de vue, ce dossier d'ailleurs à lui tout seul mériterait, lui aussi, un grand débat. En tout cas, nous le réclamons, pour l'instant sans succès. Nous avons bien entendu l'aéroport Saint-Exupéry, le projet de Cfal, avec sa composante de desserte de l'aéroport et des trains régionaux, le futur Lyon – Turin, pas très loin d'ici, et bien entendu, pour en terminer avec cette liste assez révélatrice des enjeux qui se passent sur notre territoire, la gare TGV de Saint-Exupéry, aux capacités incroyablement sous-utilisées.

30 Ce dernier point nous ramène au sujet de ce soir, puisque cette gare est une composante du thème Nœud ferroviaire lyonnais et, je l'espère, une partie de la réponse. Ce débat est important pour Lyon, bien sûr, mais aussi pour tout l'Est lyonnais et d'autres thèmes sont à aborder, entre autres l'utilisation de la ligne Lyon – Grenoble pour des dessertes locales.

Voilà en quelques mots la présentation de la commune. Je laisse maintenant la place au débat. Merci.

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

40 Merci beaucoup. Je manque à tous mes devoirs, j'ai oublié de me présenter. Je suis Jean-Claude RUYSSCHAERT, je préside cette Commission particulière qui est chargée d'organiser le débat. J'ai également oublié de vous préciser que ce débat est filmé. Il est transmis en direct sur les réseaux sociaux. Si vous ne souhaitez pas être filmés lorsque vous posez une question ou lorsque vous êtes dans la salle, vous le signalez aux hôtesses. Et pour ceux qui ne voudraient vraiment pas être filmés, nous vous avons réservé le dernier rang, devant la caméra, qui ne le prendra pas. Sinon, le cas échéant, si vous avez également des questions à poser, mais que vous ne souhaitez pas être filmés, vous pouvez poser vos questions par écrit. Elles seront retranscrites, bien entendu, sur le réseau, sur notre site.

Qu'est-ce que le débat public ? Je ne vais rien vous apprendre parce que la région lyonnaise est une région qui a déjà subi beaucoup de débats publics. C'est d'abord la mise en œuvre d'un droit constitutionnel, qui précise que toute personne a le droit, dans les conditions définies par la loi d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. C'est également un exercice démocratique, avant toute prise de décision. Elle vise à donner l'information la

50 plus large et la plus complète possible sur un projet, de recueillir les avis, les contributions sur son opportunité, ses caractéristiques, ses impacts. Et elle vise à éclairer la vision publique – nous verrons tout à l'heure comment.

Les principes de ce débat. Il est donc organisé par une Commission indépendante.

- Principe d'indépendance, tous les membres de la Commission que je présenterai tout à l'heure n'ont aucun lien ni avec le maître d'ouvrage, ni avec les collectivités locales concernées.
- La Commission est neutre, c'est-à-dire qu'elle ne se prononce pas sur le projet proprement dit, ni sur les avis exprimés.
- 60 - Elle est transparente, ce qui signifie que l'information est donnée de manière transparente, diffusée totalement. Elle n'écarte aucun avis qui soit conforme au principe du débat public. En revanche, nous censurerons les propos qui pourraient être injurieux, diffamatoires, etc.
- Égalité de traitement : toute parole est égale, toute personne peut s'exprimer dans les mêmes conditions.
- Et le débat public vise à recueillir les arguments. Il ne s'agit ni d'un référendum, ni d'une consultation, mais bien de recueillir des avis argumentés, en vue soit de la poursuite du projet, soit sa modification, soit son abandon. Il ne sert pas à mesurer l'opinion.

70 Qui organise ce débat ? La Commission nationale du débat public. C'est d'abord une autorité indépendante, qui décide de l'organisation du débat en raison de l'intérêt national ou des enjeux socioéconomiques et environnementaux et qui nomme la Commission particulière. La Commission particulière définit les modalités d'organisation, d'information et de participation du public. Elle anime le débat public et elle établit en fin de débat un compte-rendu sans se prononcer sur le projet, mais en remontant l'ensemble des avis et contributions qui peuvent être formulés au cours du débat.

Quelques présentations d'intervenants. Trois membres de la CPDP sont avec moi ce soir. Nous sommes 9 au total. Dorothée BRIAUMONT, Adeline HEITZ et Jérôme LAURENT. Ils m'assisteront tout au long de cette réunion.

Sont également présents ici Denis CUVILLIER et Yves SIMOND de l'équipe projet, qui vous présenteront le projet et les études complémentaires, que nous aborderons après.

80 Puis, d'autres partenaires, puisque SNCF Réseau est porteur du projet, mais n'est pas seule dans ce projet. D'autres partenaires sont mobilisés, notamment les autorités organisatrices des transports, dans l'ancien temps, de la mobilité maintenant.

- Au premier rang desquels l'État, qui est représenté par la DREAL. Je ne vous cite pas, mais nous vous donnerons les noms tout de suite après. Ce sont les missions d'organisation des autorités publiques de mobilité. Elle confie la gestion des infrastructures ferroviaires à SNCF Réseau. Et c'est l'autorité organisatrice des transports d'intérêt national pour les grandes lignes, TGV, trains d'équilibre des territoires.
- La Région Auvergne – Rhône-Alpes. Chef de file, l'intermodalité. C'est l'autorité organisatrice des transports non urbains, donc tout ce qui est TER, cars, Auvergne – Rhône-Alpes. Et je salue M. Paul VIDAL qui représente la Région ce soir, à qui je donnerai la parole au cours de ce débat. Elle traite par convention avec SNCF Mobilité sur les nouveaux services attendus par la Région sur les lignes du réseau ferroviaire.
- 90 - La Métropole de Lyon, autorité organisatrice de la mobilité sur son territoire. Elle participe également à la gouvernance des gares.
- Enfin, le SYTRAL, autorité organisatrice des transports dans la Métropole de Lyon et le département du Rhône. Sans citer diverses organisations qui relèvent de l'autorité du SYTRAL.

Ces quatre composantes sont partie prenante, de près ou de loin, à ce projet.

Quelques mots sur le déroulé de notre séance. Dans un premier temps, SNCF Réseau, en la personne de M. CUVILLIER et de M. SIMOND présenteront le projet proprement dit, sont contexte,

100 ses objectifs, son contenu. Puis, j'interviendrai quelque temps pour évoquer les problèmes de fret et un atelier que nous avons tenu la semaine dernière sur le fret. Après l'intervention de M. Paul VIDAL, vous aurez la parole pour environ 30 minutes, pour poser toutes les questions ou émettre tous les avis, contributions que vous souhaitez. Dans un deuxième temps de cette réunion, j'ai demandé à SNCF Réseau de présenter les études complémentaires qui ont été commandées par la ministre des Transports, en alimentant ce débat. Elles porteront notamment sur les conditions de desserte de Saint-Exupéry. Nous avons un peu forcé la main à SNCF pour que nous puissions avoir le rendu de ces études pour ce soir, de façon à avoir un débat le plus riche possible sur Saint-Exupéry. Puisque c'est un point qui est apparu pendant la période préparatoire comme particulièrement important. Et de nos discussions, cela apparaissait même comme une priorité sur ce point. Dès que ces présentations de différents scénarios de desserte de Saint-Exupéry seront faites, nous vous redonnerons la parole pour une séance de questions / réponses pendant environ trois quarts d'heure, si cela vous convient. 110 Puis, nous dresserons un rapide bilan et vous présenterons la suite des événements.

Je ne vais pas plus loin sur cette présentation. Je passe tout de suite la parole, pour ne pas perdre de temps, aux représentants de SNCF Réseau, soit de leur table, soit du pupitre. Merci, c'est à vous de jouer.

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

Nous allons présenter notre présentation par un petit film que nous avons réalisé sur le débat public et sur le projet porté au débat.

*Projection d'une vidéo*

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

120 Bonsoir à tous. Nous allons commencer par nous présenter. Moi-même, Denis CUVILLIER, je suis chez SNCF Réseau à Lyon, je suis le directeur de projet du Nœud ferroviaire lyonnais long terme.

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

Bonsoir. Yves SIMOND. Je suis également de SNCF Réseau, et je suis l'adjoint de Denis, en charge des études.

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

130 Un premier point. Depuis la réforme, la loi de 2018, quelle est la place de SNCF Réseau dans le système ferroviaire ? Pour aider à la compréhension d'un système qui n'est pas facile, cette diapositive fait le parallèle entre l'organisation du transport aérien et l'organisation du transport ferroviaire. Si nous commençons par le transport aérien, les gestionnaires d'aéroport gèrent des installations. Les tours de contrôle qui permettent la régulation du trafic aérien, et nous-mêmes SNCF Réseau gérons les circulations. Notre tour de contrôle sur Lyon s'appelle la commande centralisée du réseau. Elle est installée à côté de Jean Macé. Et progressivement, l'ensemble du réseau régional rentrera dans une logique de commande centralisée. Puis, le gestionnaire d'aéroport gère des pistes, les construit, les entretient. Et nous-mêmes gérons des voies ferrées. Le gestionnaire d'aéroport reçoit toute sorte de compagnies aériennes – nous en avons représenté trois : Air France, Emirates, British Airways, mais il y en a beaucoup. Nous-mêmes, nous recevons sur notre réseau plusieurs entreprises ferroviaires. La partie la plus ancienne, peut-être pas forcément la plus connue, est le fret, qui est ouvert depuis plusieurs années à la concurrence. Et nous recevons aujourd'hui plus de 20 entreprises ferroviaires de fret sur notre réseau. Mais c'est déjà, à la marge, ouvert sur les circulations voyageurs. 140 Et pour les liaisons entre la France et l'étranger, nous recevons des compagnies comme Renfe, par exemple, pour les liaisons avec l'Espagne, ou Thello pour les liaisons avec l'Italie. L'ouverture à la concurrence des voyageurs est programmée. Elle aura lieu progressivement. D'abord les TGV, puis les TER. Pour l'instant, les TER restent le monopole de SNCF TER. C'est pour nous notre principal client sur notre réseau.

150 Nous entretenons ce réseau, et si nous pouvons être critiquables d'une absence d'entretien sur notre réseau classique – le réseau TGV a toujours, lui, fait l'objet d'un effort très important –, nous avons pris conscience de ce retard, conjointement avec l'État. Et depuis l'année 2000, vous voyez que nous faisons un effort financier sans précédent, puisque si nous investissions 1 milliard d'euros par an sur le réseau dans les années 2000, pour cette année 2019, nous sommes à 2,8 milliards. Et à partir de 2022, ce seront 3,2 milliards qui seront investis chaque année sur le réseau.



Si nous regardons près d'ici ce qu'il se passe sur le réseau, en 2020, il y a la programmation de la régénération de la voie entre Lyon et Bourg, celle qui passe par la Dombes. En 2021, des travaux en gare de Meximieux – Pérouges, création de deux rampes PMR. Et d'ici à 2025, sur la ligne Lyon – Ambérieu, toute une série d'investissements : régénération de signalisation entre Lyon Saint-Clair et Ambérieu, renforcement de l'alimentation électrique au niveau des sous-stations de Saint-Clair et de Meximieux, création d'un quai supplémentaire en gare de Montluel, allongement des quais dans les gares de Saint-Maurice, Crépieux, Beynost, Montluel, La Valbonne. Ceci, s'il se confirme que nous allons vers un accroissement de la longueur des trains pour en augmenter la capacité. Et sur la ligne Lyon – Ambérieu, nous poursuivons les études de suppression de PN, sur Saint-Denis et sur Balan.

160 Une fois fait ce préambule, nous allons passer au sujet même du débat public : les aménagements de long terme du Nœud ferroviaire lyonnais. Nous ferons une présentation en trois parties. Le premier : les dynamiques territoriales. Ce qui fait que nous nous posons aujourd'hui la question d'offrir une offre de service ferroviaire plus importante que l'actuelle. Nous nous posons cette question maintenant pour l'avenir. Nous ferons ensuite un zoom sur le contexte du Nœud ferroviaire lyonnais. Enfin, nous présenterons le projet du Nœud ferroviaire lyonnais long terme. Nous travaillerons à deux voix.

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

Je vais commencer par les dynamiques territoriales et en particulier le contexte qui est porteur d'enjeux en termes de mobilité durable pour essayer de montrer à quel point ce contexte est propice au développement du mode ferroviaire.

170 LA DYNAMIQUE TERRITORIALE

Tout d'abord, le Nœud ferroviaire est situé au carrefour de nombreuses infrastructures qui portent donc des enjeux de mobilité à l'échelle régionale, locale, mais aussi à l'échelle nationale. C'est un carrefour de maillages, notamment des trafics ferroviaires à grande vitesse. Il porte également des enjeux à l'échelle internationale. Vous voyez que cette diapositive, depuis Lyon, que nous pouvons accéder à toutes les grandes capitales européennes. Nous pouvons accéder autant en termes de transport de marchandises. Le Nœud ferroviaire est à la croisée de deux principaux corridors fret, un corridor Nord – Sud et un corridor Sud – vers l'Est de l'Europe. Mais aussi des trafics voyageurs.

180 Le territoire se caractérise déjà par sa multipolarité. Il faut savoir que 85 % de la population régionale habite dans une aire urbaine. Nous avons quatre grands pôles dans cette région. Bien sûr, le pôle métropolitain lyonnais, le pôle grenoblois, le pôle stéphanois et Clermont-Ferrand. Nous avons aussi un certain nombre de villes d'importance régionale qui sont représentées en jaune sur cette diapositive.

Il faut savoir que le contexte évolue, et il évolue dans un sens d'augmentation des distances domicile – travail. Le territoire est aussi très dynamique. Dynamique d'un point de vue démographique. Si vous regardez les deux graphiques, celui de gauche présente la croissance démographique de ces 20 dernières années dans la région Rhône-Alpes, qui est de 17 %, tandis que celui de droite montre la même tendance à l'échelle de la France métropolitaine. Vous voyez qu'il y a 5 points d'écart entre Rhône-Alpes et la moyenne de la France. Cela se traduit par une évolution de la population dans la région, qui est estimée par l'INSEE à 1 million d'habitants supplémentaires pour l'horizon 2040.

190 C'est un territoire très dynamique également du point de vue économique. En 2017, Auvergne – Rhône-Alpes comptait plus de 3 millions d'emplois. Elle représente 12 % de la richesse nationale. Elle est donc à ce titre sur le podium d'un certain nombre de critères. Nous en avons mis quelques-uns : l'investissement en recherche et développement, le produit intérieur brut, le nombre d'emplois, l'attractivité touristique et l'export. Ce dynamisme bénéficie de l'attractivité de la métropole lyonnaise.

200 La conséquence de ces deux caractéristiques (la multipolarité et l'augmentation des distances domicile – travail, et le dynamisme économique) est que nous avons de plus en plus de besoins de déplacements. Nous avons estimé qu'à l'horizon 2050, les besoins de déplacements tous modes confondus augmenteraient d'une vingtaine de pourcents pour les voyageurs. Et pour les marchandises, la croissance attendue est de +50 % à l'horizon 2030. Dans le contexte de congestion des infrastructures lyonnaises, dans le contexte d'une sensibilité environnementale de plus en plus marquée, nous pouvons raisonnablement penser que cette croissance sera portée par le ferroviaire.

J'en parlais, une sensibilité accrue à la qualité de vie et à l'environnement, avec un certain nombre de défis à relever, défis quant à la qualité de l'air autant qu'à la lutte contre les changements climatiques. Ces défis sont inscrits dans l'ensemble des documents de planification. Nous avons mis le SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'équilibre des territoires), les SCOT (Schémas de cohérence territoriaux), les plans de déplacement urbain, etc. Dans ces éléments-là, le ferroviaire apporte une réponse durable par rapport à cette problématique-là.

#### LE CONTEXTE DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS

210 Des enjeux en matière de développement, mais le constat ferroviaire est que le Nœud ferroviaire est congestionné. Je le disais tout à l'heure, c'est un carrefour. Un carrefour de 12 lignes ferroviaires, qui est fortement sollicité : 1 200 circulations par jour en moyenne. Il est complexe aussi parce qu'il accueille des trafics de natures très variées. La moitié de ces trafics sont des trafics de trains express régionaux, 18 % des trains à grande vitesse, 15 % de fret qui traversent le Nœud ferroviaire lyonnais et 16 % de circulations techniques (des trains à vide, mais nécessaires à la mise en place des services).

220 Le Nœud est congestionné et se comporte en fait comme une caisse de résonance, par rapport aux événements, aux incidents qui pourraient se passer à l'intérieur du Nœud. Le moindre incident dans le Nœud a de fortes répercussions, qui se traduisent un peu par tous les chiffres qui sont présentés dans cette diapositive. Par exemple, un tiers des retards sur l'ensemble du réseau ferroviaire lyonnais prend naissance à l'intérieur du Nœud. Un train sur cinq a plus de 5 minutes de retard dans le Nœud. Ces retards touchent toutes les activités. Par exemple, nous constatons une dégradation de 16 % de la ponctualité de TGV dans la traversée de Lyon, dans le sens Nord – Sud. Nous avons aussi une difficulté à exploiter le Nœud, parce que ces retards conduisent à recevoir un train sur quatre, en gare de Part-Dieu, sur une voie différente de celle qui était programmée. L'ensemble de ces éléments fait que la ponctualité en Auvergne – Rhône-Alpes est une des moins bonnes de France.

Dans ce contexte-là, nous n'avons plus aucune possibilité d'insérer des trains supplémentaires dans le Nœud lyonnais.

230 Nous ne sommes pas sans action face à cette problématique-là. À l'issue d'une analyse menée conjointement avec l'État et la Région, un vaste plan a été mis en place et des travaux sont en cours. Il s'agit du plan de mobilisation. Il vise à un retour à un système fiable. C'est 500 millions d'investissement sur la période 2015 – 2025. Là, vous voyez une des photos des travaux les plus emblématiques : c'est la création d'une nouvelle voie, la Voie L à la Part-Dieu. Mais il y a d'autres opérations. Nous avons fait monter des opérations au niveau de Perrache ; la reprise de signalisation au Sud de la Guillotière pour permettre de fluidifier un peu les circulations. Nous avons des opérations en dehors du Nœud, par exemple à Saint-André-le-Gaz. Pour l'ensemble de ces opérations, l'investissement est donc de 500 millions d'euros. Mais je le répète, ils ne permettent pas de rajouter des trains supplémentaires dans le Nœud lyonnais.

Denis vous présente le projet long terme pour les trains supplémentaires.

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

240 Nous avons fait le constat d'aujourd'hui ou du court terme devant nous, de tout ce qui est entrepris sur le réseau. Que se passera-t-il demain ?

#### LE PROJET DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

250 Nous avons là l'objet même du débat public. Dans le débat public, nous attendons deux types d'expression des participants. Nous avons fait des hypothèses de croissance de l'offre sur le long terme. Ce sont des hypothèses qui appartiennent à Réseau. Ce ne sont pas du tout les hypothèses des AOT à ce jour. Ce sont des hypothèses que Réseau met au débat public. Puis, pour répondre à cette croissance – Yves vient de nous expliquer que nous ne mettrions pas un train de plus dans la gare de la Part-Dieu, même après les travaux en cours –, nous proposons un programme d'investissement. Et sur ce programme d'investissement, nous attendons aussi un avis dans le cadre de ce débat public.

Nous avons travaillé sur trois segments. Le premier est les transports du quotidien. Le deuxième, c'est conforter le *hub* ferroviaire lyonnais d'importance nationale, internationale, donc c'est le deuxième niveau de desserte, c'est au-delà de Lyon ou de la région Auvergne – Rhône-Alpes. Puis, un

troisième volet auquel SNCF Réseau tient beaucoup, c'est mettre en place les conditions de développement du fret ferroviaire. Je ne sais pas si vous vous souvenez des chiffres de tout à l'heure. Nous disions +20 % de croissance tous modes confondus, dans la péri-urbanité de Lyon. Mais c'est +50 % de croissance du fret à un horizon plus proche, qui est 2030.

260 L'offre de service que nous proposons au débat est très importante. Ce que nous proposons, par rapport à la situation d'aujourd'hui, c'est deux fois plus de TER, deux fois plus de TGV et deux fois plus de fret. C'est simple à retenir, mais ce sont des chiffres énormes. 100 % de croissance sur tous les segments de transport ferroviaire.

270 Concrètement, au niveau du périurbain, vous avez ici l'image des gares desservies par au moins 4 trains par heure en ce moment. Il y en a 15 : Saint-Étienne, Givors, Vienne, Bourgoin, Ambérieu, La Verpillière aussi, proche de chez nous, Villefranche-sur-Saône, Saint-Germain, etc. Au niveau du long terme, nous proposons de passer au quart d'heure sur toutes les gares représentées ici, soit 25 gares supplémentaires. Avec non seulement un objectif quantitatif, mais aussi un objectif qualitatif. Quand aujourd'hui nous disons qu'il y a 4 trains par heure, ils ne sont pas forcément cadencés au quart d'heure. Pour des raisons d'exploitation du réseau, il arrive que l'on rapproche certains trains les uns des autres. Dans le niveau de service du périurbain sur le long terme, nous nous sommes attachés à ce que la fréquence soit régulière, c'est-à-dire un train tous les quarts d'heure. Cela revient pour un client qui, dans une de ces gares, veut se rendre sur Lyon, de ne même pas s'occuper de l'horaire. Il vient en gare et il sait que, au maximum dans 14 minutes, il aura un train. Pour le segment périurbain, voilà l'ambition que nous portons.

280 Deuxième niveau : les services de long terme. Essentiellement des services de long terme sur les TGV. Pour expliquer la démarche, il faut faire un petit rappel. À l'horizon de réalisation des investissements de long terme au cœur du Nœud, que nous proposons à débat, il y a normalement dans le paysage les autres grands projets ferroviaires autour de Lyon qui sont réalisés. En haut à gauche, Paris – Orléans - Clermont – Lyon. À droite de Lyon, le fameux Cfal, dont Monsieur le Maire nous parlait. Et plus vers l'Est, les accès alpins. Notre niveau des services grande vitesse s'est appuyé sur ces régions. Cela consiste concrètement à mettre en place des liaisons entre Lyon et les grandes métropoles régionales, en s'appuyant sur les accès alpins côté Est, vers Grenoble, Chambéry, Annecy, un train par heure à grande vitesse. En Nord – Sud, au Nord côté Mâcon, au Sud côté Valence. Et vers l'Ouest, vers Clermont-Ferrand.

Au niveau du fret, c'est un peu un fonctionnement à l'envers. Nous ne venons pas charger les gares lyonnaises au niveau du fret. Au contraire. Grâce au Cfal, nous pouvons retirer le train de fret de la gare de la Part-Dieu et le mettre sur ce nouvel axe Nord – Sud. À la fois, nous retirons du fret de la gare de la Part-Dieu, mais en offrant un itinéraire neuf et sans gare, cela donne la possibilité de faire progresser très fortement le niveau de trafic fret en Nord – Sud. Le Cfal constitue aussi l'itinéraire d'accès aux accès alpins pour le fret vers l'Italie.

290 La croissance du trafic dans les gares lyonnaises ne se fait pas uniquement sur Part-Dieu. Nous avons travaillé sur un schéma de service où nous nous appuyons sur les deux principales gares lyonnaises, intra-muros, Part-Dieu et Perrache. Le graphique n'est peut-être pas facile à lire. En bleu, c'est le périurbain, et toutes les autres couleurs sont les grandes vitesses. Vous voyez que la croissance sur Perrache est doublée au niveau du périurbain. Le périurbain, aujourd'hui, déjà sur Perrache, mais demain nous proposons un schéma où cette croissance est doublée, avec deux fois plus de trains. Au niveau de Part-Dieu, il y a une croissance du périurbain un peu plus faible : nous passons de 4,5 à 7 sillons – nous raisonnons en matière de capacité en nombre de sillons par heure, où là nous sommes à un niveau un peu en dessous. En revanche, Part-Dieu, par sa localisation dans le maillage du réseau grande vitesse, c'est lui qui reçoit toute la croissance des services grande vitesse.

300 Puis, Saint-Exupéry. Nous n'avons pas fait d'hypothèses sur le long terme de croissance de Saint-Exupéry. Et nous en parlerons dans la deuxième partie de cette réunion.

C'est une hypothèse que nous faisons. Tous les avis sont les bienvenus. Nous aurons, à la fin du débat, à prendre une décision sur la suite de ce projet. L'arrêtons-nous, continuons-nous, ou le modifions-nous ? Il n'y a pas d'expérience de débat public mené par Réseau où nous soyons sortis du projet de la même manière que nous y étions entrés.

310 Donc, nous attendons des avis sur ces niveaux de service que nous proposons. Et la deuxième série d'avis est sur le projet que nous proposons, pour accepter cette croissance de nos services. Assez simplement en tant que gestionnaire d'infrastructure, nous proposons de créer des voies là où, aujourd'hui, cela coince le plus. Essentiellement dans la traversée Nord – Sud de Lyon, passant par la Part-Dieu, ce que l'on appelle le NFL Saint-Clair – Guillotière. Nous proposons de créer deux voies et une extension de la gare de la Part-Dieu au passage. Et nous proposons dans notre dossier deux options : une option dite de surface où les voies supplémentaires et l'extension de la gare sont faites au niveau de la gare actuelle. Et une option « souterrain », où les deux sont faits sous le terrain naturel.

Puis, là où cela coince beaucoup, c'est sur la partie Est, en sortant de Lyon, la section dite Saint-Fons – Grenay, c'est-à-dire la ligne de Grenoble, depuis Lyon, jusqu'à son intersection avec la ligne à grande vitesse qui passe par Saint-Exupéry. Et là, nous proposons de la porter à 4 voies là où cela n'a pas encore été fait.

320 Il y a également des investissements sur Perrache. Il y a une croissance forte, qui est également du périurbain sur Perrache. Nous proposons de créer un quai supplémentaire à Perrache. Deux à Part-Dieu, un à Perrache. Pourquoi moins à Perrache ? Parce qu'aujourd'hui il y a plus de capacités qui peuvent être utilisées au niveau de Perrache que Part-Dieu. Puis, nous n'avons pas à créer de voies supplémentaires pour accéder à Perrache. Le faisceau de voies actuelles permet de supporter la croissance.

330 L'estimation des coûts du projet. Les options souterraines sont toujours beaucoup plus chères que les options de surface. Pour la partie Nord – Sud, la traversée de Lyon, nous sommes à 1,5 milliard en option de surface, 3 milliards en souterrain. Sur Saint-Fons – Grenay, il y a une seule option. 800 millions d'euros. Elle peut paraître chère, par rapport au fait de rajouter deux voies, puis une voie. Mais en fait, sur cet axe, nous ne nous contentons pas de rajouter des voies, nous reprenons tout le plan de voies de manière à pouvoir fluidifier les circulations en limitant tous les cisaillements. Puis, il y a 500 millions d'aménagements complémentaires qui sont importants. Ils font partie du projet. Dans ces 500 millions, il y a les aménagements à Perrache, pour 70 millions environ. Puis, si ces trains partent de Lyon, ils arrivent dans toutes ces gares périurbaines. Et pour certains, il faudra créer des terminus : Montluel, Bourgoin, Vienne, Villefranche. Dans ce programme de 500 millions d'euros, il y a tous ces travaux qui ne sont pas spécifiquement dans le cœur du Nœud, mais qui permettent de répondre au niveau de service qui a été présenté.

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

340 Merci. Vous avez évoqué le fret et l'objectif poursuivi en matière de fret. Le projet d'aménagement du Nœud ferroviaire lyonnais a été établi en supposant que les autres grands projets étaient réalisés, en particulier le Cfal (Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise), destiné au fret. Ce projet est une évidence, mais controversée. Dans toutes les réunions préparatoires, nous avons eu une évocation de ce sujet. Et même si le débat sur le Nœud ferroviaire n'est pas le lieu de refaire le débat sur le Cfal, nous n'avons pas été saisis sur le tracé du Cfal et n'allons pas y revenir au cours de ce débat. En revanche, il n'en demeure pas moins que la façon dont seront ou ne seront pas réalisés ces grands projets, ou phasés ces grands projets, a une incidence sur le Nœud ferroviaire lyonnais, voire son opportunité.

350 Nous avons consacré la semaine dernière un atelier débat sur le fret, ses besoins et la manière d'y répondre. Je vous propose une restitution succincte par deux de mes collègues qui ont animé ce débat sur le fret de façon à vous rendre compte, non pas la synthèse ni la conclusion de cet atelier-débat, mais les grandes lignes qui ressortent de cette discussion. Juste avant de leur donner la parole, je rappellerai que ce débat est transmis sur les réseaux sociaux. J'ai oublié d'indiquer que l'on pouvait poser toutes les questions que l'on voulait en allant sur le site #debatNFL. Même en séance, vous pouvez le faire de votre téléphone. Et tout cela sera répercuté sur ma collègue qui fera une petite synthèse tout à l'heure des tweets qui auront pu être faits. Et nous répondrons en direct sur les questions qui ont été posées. Je vous laisse la parole pour 5 ou 10 minutes.

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

Merci. Nous avons décidé de restituer les propos tenus lors de cet atelier sous forme d'un nuage de mots. C'est un nuage que vous voyez là, avec 9 mots clés. Un nuage totalement inoffensif, que nous allons traiter sans précipitation, mais rapidement, sachant que ce n'est pas une synthèse, ce n'est pas



360 exhaustif. Ce sont simplement des propos que nous restituons, qui ont été tenus par les participants, à la fois ceux qui ont présenté quelque chose, et ceux qui en ont discuté.

Premier mot : l'évolution. Évolution au sens évolution du fret ferroviaire. La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement a présenté les grandes lignes d'un plan fret ferroviaire, avec une politique sur des sillons, faire en sorte que l'utilisation des voies par le fret se fasse à des coûts supportables. Un plan capillaire et d'autres choses. Par ailleurs, SNCF Réseau a également dit, et cela vous a été rappelé il y a quelques minutes, tous ces espoirs qui étaient attendus en matière de développement du fret ferroviaire. En citant par exemple ce qui s'était passé en matière de transports combinés entre Fos et Lyon, avec un doublement des caisses qui ont été traitées entre 2013 et 2017. Cela dit, un certain nombre de participants à cet atelier n'ont pas semblé totalement convaincus, loin s'en faut, parce qu'ils ont l'habitude de voir des camions, parce qu'à Saint-Quentin-Fallavier, il y a bien des installations terminales embranchées, mais il y a encore beaucoup de camions, parce que l'on voit des camions sur les autoroutes. Il y a donc un doute. Et fort heureusement d'ailleurs, notre prochaine réunion est un atelier sur le décryptage et les perspectives des modèles de trafic. Et nous aurons l'occasion d'en reparler.

Nous allons maintenant parler d'un deuxième mot.

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

380 Justement, nous allons parler des camions. C'était assez intéressant parce que, justement, cette question arrivait sur la table alors qu'*a priori* nous parlons plutôt de fret ferroviaire. Là, c'était une occasion de remettre en perspective. Il y a eu beaucoup de discussions même techniques apportées par les associations, les habitants et aussi les acteurs du monde économique qui étaient là. Nous avons eu notamment des représentants du pôle intelligence logistique et les Chambres de commerce et d'industrie de la métropole et de la ville de Lyon, qui ont reparlé aussi du lien entre le fret ferroviaire et la route, notamment les aménagements type terminaux embranchés, type plateforme logistique, comment tout cela pouvait s'organiser ensemble. Nous avons soulevé à travers tout cela des questions liées à ces aménagements.

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

390 Troisième mot clé : cohabitation. Cohabitation au sens fret / TER dans la situation actuelle. M. CUVILLIER a évoqué tout à l'heure les difficultés, les conflits de circulation dans le Nœud ferroviaire lyonnais. Et bien évidemment, cela affecte le fret. Vous en subissez peut-être, en tant que passagers, les conséquences également. Mais le fret en est aussi altéré. Ce qui veut dire qu'il y a un certain nombre de difficultés, voire d'impossibilités pour faire passer le train de fret. Je cite trois exemples qui ont été présentés par SNCF Réseau. D'abord, le retournement à Guillotière. Dans un sens, Sibelin vers Vénissieux, nous mettons 1 h 10. Nous mettons presque trois fois moins de temps dans l'autre sens, 25 minutes seulement. Autre problème, et là qui affecte le TER et les trains de fret : la circulation des mouvements entre Sibelin et le Sud, au niveau de Givors. Dernier point, par exemple : le port Édouard Herriot ne peut pas envoyer de trains directement vers l'Italie.

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

400 Nous avons aussi beaucoup parlé de transports combinés, notamment du cas de Saint-Quentin-Fallavier et de ses infrastructures, du trafic qu'il pouvait y avoir ou pas, là-bas. Peut-être la question de la sous-exploitation ou de la sur-exploitation de certains sites. Donc, globalement de la géographie de l'organisation du système ferroviaire pour le fret au niveau du Nœud ferroviaire lyonnais.

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

410 Autre terme utilisé : phasage. Nous avons évoqué tout à l'heure le fait que le projet NFL supposait que trois autres grands projets soient réalisés. Nous y reviendrons ensuite dans la deuxième partie de la soirée. Mais SNCF Réseau a évoqué le fait qu'il pouvait y avoir un phasage au niveau de la réalisation de NFL comme d'autres projets. Et finalement, le débat public pourrait servir à identifier ce qui pourrait relever du court terme, du moyen terme ou du long terme, compte tenu des moyens financiers. Nous avons eu deux types de réaction. Et là, ce sont deux personnes différentes, cela ne prétend pas être un consensus partagé par d'autres. Mais des avis complètement opposés, finalement, sur ce phasage. Saint-Fons – Grenay, tout le monde semble admettre que le doublement des voies est utile, en particulier pour le trafic voyageurs. Si nous réalisons en même temps le Cfal

Nord, la personne qui s'est exprimée estimait qu'il risquait d'y avoir beaucoup plus de trains au niveau d'Ambérieu et que le trafic entre Ambérieu et Lyon pouvait être sensiblement altéré. À l'inverse, nous avons trouvé une autre personne qui disait que c'était peut-être une chance, parce que finalement en faisant cela, cela permettrait de faire en sorte que 15 % du trafic fret qui passe actuellement dans le Nœud ferroviaire ne passe plus par la gare de Part-Dieu. Par conséquent, nous pouvons éviter ou repousser à plus tard la partie Saint-Clair – Guillotière. Et avec ces crédits-là, réaliser la partie du Cfal Sud, si la partie du Cfal Sud se justifie. Avec deux éléments phasés, l'un du NFL, l'un d'un autre projet, nous arrivons à avoir deux opinions complètement divergentes.

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

Nous avons aussi beaucoup parlé des questions de financement, de priorisation des investissements, de montants. Nous avons beaucoup parlé argent. Notamment en lien avec ce que nous disions au tout début sur les prédictions de croissance liées au fret, et de fait la possibilité et l'intérêt de faire ces projets. Beaucoup de réponses ont été apportées, nous ne les citerons pas toutes ici. Mais il y a eu beaucoup de débats et vous avez eu une représentation de ces questions-là tout à l'heure, par la maîtrise d'ouvrage.

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

430 Ensuite, le fluvial. S'agissant de la navigation, le Rhône apparaît être un fleuve tranquille, peut-être trop tranquille. La voie fluviale, en effet, pour VNF, est sous-exploitée. On pourrait, selon cet établissement public, voir le trafic multiplié par trois ou quatre sans aucun aménagement, donc avec les moyens financiers quasiment nuls. C'est un site propre, d'une certaine façon. Les barges circulent en site propre, avec des moteurs de plus en plus propres selon VNF. Trafic pendant 355 jours par an, week-end, etc. Régularité, fiabilité. Certes, moyen de transport très lent, mais argument de VNF, lorsque des containers circulent plusieurs semaines sur des navires, ils peuvent circuler un ou deux jours sur une barge. VNF a évoqué, peut-être plus d'ailleurs que SNCF Réseau, une certaine forme de complémentarité entre le transport fret par voie ferrée et le transport fret par voie fluviale. Peut-être que cela semblait très évident, mais cela semblait trop évident, parce que finalement personne n'en a discuté. C'était une affirmation de VNF qui semblait évidente et qui n'a pas fait l'objet de discussions au sein de l'atelier.

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

Enfin, nous avons parlé planification. Nous avons parlé du rôle des politiques publiques pour accompagner, faire ces projets, et comment elles étaient impliquées dans le développement des transports au niveau des territoires. Depuis tout à l'heure, nous parlons de territoires urbains denses, de territoires périurbains. Cela regroupe en fait un certain nombre d'acteurs publics potentiels. Vis-à-vis de ces questions, nous avons aussi beaucoup reparlé de la question de la localisation des plateformes, notamment liées au fret ferroviaire, au fonctionnement de certains tronçons. Nous avons beaucoup parlé de Sibelin, de Saint-Quentin-Fallavier, du retournement à Guillotière et de l'intégration de ces infrastructures et fonctionnements dans la ville et au niveau du Nœud ferroviaire lyonnais. Nous avons même évoqué des scénarios tous ensemble, avec les associations, sur pourquoi ne pas déplacer Sibelin, etc. Ce sont des questions qui ont été posées, auxquelles la maîtrise d'ouvrage a répondu et qui ont suscité de vifs échanges.

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

Adeline a parlé de Sibelin. C'est notre dernier mot. Sibelin aurait pu être le premier, parce que quand nous sommes membres de cette Commission particulière du débat public, nous arrivons très rapidement à connaître l'orthographe de Sibelin, la localisation de Sibelin et à quoi cela sert. Déjà, il faut savoir que les trois quarts du fret ferroviaire passent par Sibelin. En gros, la moitié des activités de Sibelin est liée au couloir de la chimie. En général, ceci n'est pas contesté. En revanche, ce qui est plus contesté par un certain nombre de personnes, ce sont les deux autres fonctions. Première fonction : centre de tri pour les wagons isolés. Deuxième fonction : centre qui permet d'accueillir, de changer de conducteur de train et d'alimenter les locomotives diesel en gasoil. Mais là, un certain nombre de personnes disent : « Mais pourquoi là ? Après tout, ne pourrions-nous pas le mettre ailleurs ? » SNCF Réseau insiste en disant que ce sont ces trois fonctions qui font la force de Sibelin. Et les déménager coûterait cher – cela coûterait 1 milliard. Tout le monde n'est pas forcément d'accord. Là encore, deux opinions sur Sibelin pour éviter ou contourner Sibelin. D'abord, l'un a

460

proposé une plateforme à Valence. Un autre a imaginé faire une autoroute ferroviaire jusqu'à Mâcon où les camions prendraient le relais.

Voilà en gros ce qui a pu être dit. N'y voyez pas ni une synthèse, ni l'exhaustivité des propos tenus. C'est simplement ce que nous en avons retenu et qui pourra être complété par des questions ou des avis dans quelques instants. Merci de votre attention.

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

Merci de cette présentation. Nous allons passer à une séquence de questions / réponses pour 30 minutes environ. Je laisserai la parole à M. Paul VIDAL dans un premier temps. Ensuite, vous aurez la parole comme vous le souhaitez. C'est Jérôme qui animera cette première série de questions. Lorsque vous poserez une question, vous voudrez bien vous lever, vous présenter, puisque je disais tout à l'heure que cette séance est filmée. Nous l'enregistrons, elle sera sur le site. Il est nécessaire que nous vous identifions sur ce point.

**Paul VIDAL, Président CCEL**

480 Merci Monsieur le Président. Je m'associe à Gilbert MARBOEUF pour vous accueillir sur le territoire de la Communauté de communes. C'est bien qu'une réunion du débat public se tienne sur notre territoire, parce que, quelque part, quand il se passe quelque chose à Lyon, nous en subissons directement les conséquences. Nous n'évoquerons pas ce soir le déclassement A6 – A7, mais cela fait aussi partie des sujets.

La position de la Région, puisque je suis avec une double casquette, en tant que Conseiller régional et Président de la Communauté de communes, porte sur trois points importants. La première présentation que nous avons eue de ce débat public était un peu étriquée et nous l'avons trouvée plutôt au niveau de la Part-Dieu, de la métropole. Nous, nous disons que le périmètre doit s'étaler bien au-delà de cela puisque – tout à l'heure, cela a été présenté – cela peut rebondir jusqu'à Grenoble, Valence, toutes les villes. Il faut donc absolument que ce point-là soit évoqué.

490 J'en profite tout de suite, puisque le Cfal Sud a été évoqué, pour donner là aussi la position de la Région, qui a été de prendre une motion disant qu'il fallait ne pas ramener les trains de marchandises à Sibelin, puisque c'est une gare de triage et pas du tout une gare de transfert et de dépôt de marchandises. Mais Salaise-Sablons un peu plus bas est une plateforme multimodale qui joint la route, le fluvial et le fret. Et je pense qu'il y a peut-être là quelque chose d'intelligent à faire.

500 Le deuxième sujet est qu'il faut tout de même que nous nous coordonnions. Trop longtemps, et nous le vivons en direct, la métropole avait quelque part une manière d'exister qui ne faisait pas fi des territoires périphériques comme le nôtre. Aujourd'hui, cela va mieux. Nous commençons à discuter ensemble. Et je m'en félicite, parce que c'est vrai que cela a été un peu compliqué. Mais il faut que nous nous coordonnions et que nous n'apprenions pas, par moment, qu'une décision est prise sans que nous ayons été consultés. Et cela, je le regrette. Tout cela pour une cohérence des mobilités, parce que nous parlons du train, mais tout à l'heure je vous dirai que cela touche à beaucoup d'autres choses que le train. Et tout cela est une cohérence et une coordination entre tous les acteurs – que je venais de citer – et tous les modes. Par exemple, je milite pour que nous rouvrions la gare de Toussieu – Chandieu. C'est une gare qui est dans la plaine, qui a été fermée à cause du cadencement et qui, à l'époque, bloquait pas mal le trafic ferroviaire. Et pour avoir discuté avec Philippe DURON, lors de la restitution de son rapport, puisque je représentais la Région ce jour-là, il nous dit : « Quand nous aurons fait les quatre voies entre Grenay et Saint-Fons, vous pourrez rouvrir la gare. » Sauf qu'il parle de 2040. Je reviendrai tout de suite là-dessus. Je dis qu'aujourd'hui il faut la rouvrir assez rapidement. À la Région, nous avons lancé une étude de faisabilité pour voir dans quelle mesure nous pourrions rouvrir cette gare. Une fois que nous avons ouvert cette gare, que se passe-t-il ? Nous, nous sommes capables d'aménager de grands parkings relais, de mettre du covoiturage, du transport en commun, et ainsi de désengorger toute la rocade Est et la partie départementale 318, Heyrieux – Saint-Priest. Et quelque part, améliorer la qualité de l'air, sachant que de cette halte-là à la gare de Jean Macé, cela ne prend pas plus de 15 minutes en TER. Je milite pour cela et la Région est actrice là-dessus puisque nous avons pris, là aussi, la décision de faire une étude pour rouvrir cette gare.

510 Puis, le calendrier. J'en ai dit quelques mots. Moi, quand on me parle de 2030, puis de 2040, M. CUVILLIER, M. SIMOND, votre tableau était beau, mais 2040 ? Nous serons tous morts, peut-être

520 de vieillesse, mais aussi d'asphyxie. Parce que si nous attendons 2040 pour commencer à traiter les problèmes d'environnement, nous aurons beaucoup de mal. Je souhaite donc évoquer les projets à court et moyen terme. Cela n'occultera pas les projets à long terme, puisqu'il faudra aussi les évoquer. Donc, je garde ceux-là. Tant mieux. J'espère que dans vos annonces, vous aurez quelque chose qui ira dans ce sens. Je le souhaite. Nous verrons. Le centre démographique de l'agglomération lyonnaise – tous les observateurs le disent – se déplace vers l'Est lyonnais. Cela ne va pas s'améliorer. Mais si nous attendons 2040, je ne sais pas comment nous ferons. Nous aurions dû le faire déjà pour hier, donc vous voyez un peu la situation.

Il faut régler le problème des bouchons, de la pollution, je l'ai évoqué tout à l'heure. Aujourd'hui, il faut être un peu plus réactif et un peu plus ambitieux sur des choses qui doivent se faire plus rapidement que dans 20 ans.

530 Nous sommes d'accord, entre la Communauté de communes et la Région sur tous ces sujets-là. La gare de Saint-Exupéry qui a été évoquée tout à l'heure. Là, quand j'ai vu le chiffre, nous étions à 1 et nous avons une grande ambition, nous passons à 1. J'étais tout de même un peu surpris, parce que ce n'est pas du tout l'image que j'ai de cette gare. Aujourd'hui, puisque nous avons enfin définitivement résolu le problème de concurrence entre la métropole et Saint-Exupéry – parce que cela aussi a été un vrai sujet également – je ne vois pas en quoi la Communauté de communes de l'Est lyonnais pourrait être concurrente de la grande métropole lyonnaise. Sauf que cela a été pendant un moment le sujet qui nous a un peu bloqués. Aujourd'hui, nous ne sommes pas concurrents. Nous pouvons donc développer des arrivées de TGV sur la gare de Saint-Exupéry, bien plus qu'il y en a. Ne serait-ce que le trafic province – province. Parce que nous avons une grande partie du trafic qui est du province – province. Les personnes ne vont pas forcément à Lyon. Moi qui vis dans le quartier, je suis  
540 très content de prendre mon TGV à la gare de Saint-Exupéry. Cela m'évite d'aller en ville, cela m'évite soit de prendre un transport en commun, soit un Rhône Express au coût démentiel de 15 euros le voyage. Je remercie Charles MILLION à l'époque, qui a pu être critiqué parce qu'il y a été visionnaire. Cette gare a été faite un peu en plein milieu de la campagne, mais c'était quelque chose de bien. Cette gare a besoin d'être développée. Nous avons besoin d'y mettre plus de TGV et des TER à terme, bien évidemment.

Après, nous avons une plateforme de fret ferroviaire, mais avec des camions sur des trains, des  
550 containers sur des trains. Aujourd'hui, elle est positionnée au sud des pistes de l'aéroport. Il y a une zone de 220 hectares réservée à cet endroit-là pour y mettre cette plateforme. Il y aura des rails, des quais. Il y a plus esthétique pour le sud des pistes déjà, puisque la commune de Saint-Laurent-de-Mure aura vue sur cette plateforme, alors que si nous la déplaçons de quelques kilomètres dans la plaine, un peu plus bas, entre Saint-Pierre, Heyrieux et Grenay. Je trouve que cela a tout son sens. Et de la même façon, on valorise le territoire, ce territoire de 220 hectares pour y faire bien autre chose que cela, sans pénaliser ce fret, puisque je suis d'accord, il faut mettre des camions sur les trains.

Je ne voudrais pas y passer la nuit, et ce n'est pas mon rôle. Mais simplement, il faut que nous soyons tous vigilants, Monsieur le Président, dans le cadre de la Commission du débat public. Je vous demande d'être vigilant parce que les décisions qui vont être prises à l'issue de ce débat auront un impact direct sur toutes les mobilités de demain que nous allons vivre au-delà de la métropole de Lyon, puisque, je vous le disais en préambule, le territoire est bien plus vaste que le territoire métropolitain.

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

Merci Monsieur le Président. Nous allons passer aux questions. Je vous rappelle les règles du jeu qui sont présentées à l'écran derrière moi. Nos amis internautes peuvent intervenir avec #debatNFL. Première question ?

**Philippe ZUCCARELLO, Président association Lyon-Crémieu ParFer**

570 Bonsoir. Philippe ZUCCARELLO, Président association Lyon-Crémieu ParFer. J'avais assisté à l'ouverture du débat le 11 avril. J'ai aussi assisté à l'atelier fret. Cela m'a permis un peu de réfléchir à ce sujet que je ne connaissais pas tellement. Justement, nous serons beaucoup impactés sur ces solutions. Ce que je vois, c'est qu'aujourd'hui on réfléchit en fait par rapport au réseau actuel, le réseau qui est en étoile qui va sur la métropole de Lyon et qui dessert donc les gares principales de Lyon Part-Dieu et Perrache. Avec le Cfal, si un jour il se réalise, effectivement il y aura une ligne plus



forte qui permettra de contourner l'agglomération. Ce qui peut être une bonne chose. Mais ma question là-dessus est par rapport aux habitants du territoire de l'Est lyonnais – l'Est lyonnais, c'est pour moi les personnes qui habitent après la couronne qui passe par Meyzieux, c'est-à-dire Pusignan, Janneyrias, jusqu'à Crémieu. Dans ces territoires, nous dépendons beaucoup de l'automobile. Actuellement, l'association a lancé une petite enquête de mobilité. Nous aurons bientôt des résultats sur les modes de déplacement. Je peux déjà presque confirmer que plus de 90 % des personnes utilisent la voiture parce qu'il n'y a pas beaucoup de transports en commun. Par rapport à cela, quel bénéfice pourrions-nous justement en tirer pour les habitants du territoire, par rapport à ces projets du Nœud ferroviaire ? Le fret, après, c'est une autre question, mais je la poserai peut-être plus tard.

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

Donc, quel avantage pour le Nœud ferroviaire ? Je vous laisse répondre peut-être. Éventuellement, la région peut confirmer après en fonction des souhaits qu'elle peut avoir.

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

Notre périmètre de raisonnement à nous, SNCF Réseau, ce sont nos infrastructures. Et nous proposons une offre de service sur nos infrastructures. Mais c'est vrai que vu l'ambition, doublement des TER, proposée, c'est un projet global de territoire qui est mis au débat. Si jamais ce projet et ce niveau sont confirmés, il faudra évidemment engager une démarche sur le rabattement des personnes vers ces gares, sur l'équipement en parking autour de ces gares pour que les personnes qui utilisent la voiture puissent y venir. C'est un projet global. SNCF Réseau y tiendra toute sa part.

590 Mais c'est un projet qui se fera avec les autorités organisatrices, avec les Communautés de communes et avec les mairies concernées.

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

Merci. Donc, c'est un projet complexe. Autre question ?

**Philippe GUILLOT-VIGNOT, Président 3CM**

Bonsoir. Philippe GUILLOT-VIGNOT. Je suis Président de la Communauté de communes de la Côtière à Montluel. Je m'inscris dans le territoire qui, lui aussi, est un peu percuté puisque je constate malheureusement que dans le programme il n'y a pas de réunions sur la Côtière, alors même que nous avons en effet une solution qui, visiblement, est une solution à tous les problèmes du futur 2025 et du futur 2040. Je m'explique. Aujourd'hui, dans la démonstration qui a été faite, nous nous rendons compte que la gare de Saint-Exupéry n'est pas ou ne sera pas, quelque part, un point fort et ultime dans le développement 2040. C'est ce qui est en effet proposé aujourd'hui.

600

Je me rends compte aussi que nous vivons d'ores et déjà une congestion pendulaire absolument énorme, épouvantable, entre la métropole, parce que nous avons tout de même des personnes qui habitent sur la Côtière et qui vont travailler aussi à la métropole, et notre territoire. Et je me suis encore rendu compte, à écouter toutes les interventions qui ont été faites, que le phasage permettra en effet, si le Cfal Nord, dans son phasage, s'exécute, de réaliser la solution à peu près à tous les problèmes. C'est-à-dire que nous nous rendons compte que ce phasage résume très bien la problématique de tout ce qui est avancé aujourd'hui sur le plan à la fois du fret, du TGV et du TER.

610 Je ne ferai pas de démonstration technique, ce n'est pas mon objectif. Je vais juste rappeler une chose. Nous sommes un territoire dynamique. Nous avons besoin d'être respectés de la même manière que la métropole. Comme nous respectons la métropole, la métropole doit nous respecter. Et dans le domaine, SNCF Réseau doit intégrer le fait que la problématique de ce territoire n'est pas une problématique unique de faire passer ou pas le Cfal. C'est une problématique de proximité et de vie avec la métropole et les territoires voisins. Et ce qui est demandé aujourd'hui, ce n'est pas du tout cela. Ce qui est demandé, c'est un effort extrêmement important des populations pour supporter des nuisances futures, pour n'être que traversées, ne voir finalement aucune solution nous donnant un avantage quelconque. Et le phasage inscrit en plus dans la durée un tracé dont nos territoires ne veulent pas.

620 Je redirai ce qu'a dit en introduction la réunion préliminaire, enfin la grande réunion qui a eu lieu à l'ouverture des débats, de Charles de la Verpillière, que cette réflexion ne peut pas se faire uniquement sur un sujet qui concerne la SNCF Réseau et son projet de Nœud ferroviaire lyonnais – et encore, je dis Nœud ferroviaire lyonnais, mais j'aimerais vous dire que cela se résume un peu au Cfal.

Mais il faut avoir une lecture beaucoup plus importante, beaucoup plus large, y compris les contournements A6- A7 et tout ce qui peut se passer autour.

Je n'ai pas une question particulière. Je voulais vous rappeler simplement que nous sommes totalement opposés à ce tracé, que nous pensons qu'il existe des solutions alternatives qui ne sont absolument pas débattues.

*Applaudissements*

630 Nous en avons proposé il y a 6 ans. Certes, aujourd'hui, elles ne sont plus d'actualité. Et finalement, le seul petit regard que nous en avons, c'est le phasage du Cfal Nord qui résoudra les problèmes éminents et futurs de SNCF Réseau sur ces trafics fret, ferroviaires et TER. Merci.

*Applaudissements*

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

Deux remarques. D'abord, j'évoquais tout à l'heure le phasage, parce que cela avait été évoqué en réunion fret. Rien ne dit qu'il y aura du phasage.

Deuxième réaction. J'ai entendu un certain nombre d'applaudissements. Nous sommes ici dans une salle de spectacle, comme les affiches y font allusion. L'échange d'arguments peut se faire sans applaudissements ou éventuellement sans sifflements.

*Protestations*

640 Vous avez le droit d'applaudir, mais nous ne sommes pas au spectacle.

*Intervention hors micro*

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

Excusez-moi. Vous attendez de prendre un micro et de vous présenter, s'il vous plaît.

**Jean-Luc EMAIN ? [01:10:03]**

Vous avez fait une brillante présentation bien emballée dans du papier. Moi ce que je voudrais savoir, je suis habitant à Pusignan. Vous avez fait une brillante présentation dans du papier de soie.

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

Pouvez-vous vous présenter d'abord ?

**Jean-Luc EMAIN ?**

650 Jean-Luc EMAIN [01:10:16]. Cela fait trois fois que je vous le dis.

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

Je suis désolé, mais nous ne pourrons pas prendre les questions que vous allez poser, si vous ne vous présentez pas.

**Jean-Luc EMAIN ?**

660 Je vais vous poser une belle question, Monsieur. Vous nous avez fait un bel emballage dans du papier de soie de votre projet. Ici, nous sommes habitants à Pusignan, petite commune comme Monsieur le Maire l'a dit, 4 100 habitants, avec une qualité de vie qu'il a essayé de maintenir contre vents et marées. M. MARBOEUF fait son travail, et avec toutes les contraintes qu'il a aujourd'hui. Maintenant, vous allez me dire, Monsieur, par où passera ce contournement, précisément sur la commune. Montrez-moi une carte, Monsieur. Dites-moi combien de trains passeront par jour et par nuit. Dites-moi le niveau sonore et quels seront les aménagements. Jusqu'à présent, vous n'avez rien dit. C'est de l'enfumage général. Et ce que je veux, ce sont des réponses précises aux questions que je viens de vous poser. Voilà, Monsieur.

*Applaudissements*

**Jean-Luc EMAIN ?**

Encore une chose, Monsieur. C'est indélicat et indécent de demander aux personnes de ne pas applaudir. Vous êtes en dehors d'un système démocratique. Voilà, Monsieur.

*Applaudissements*

670 Et maintenant, vous nous parlez des retards de la SNCF, Monsieur. Mais parlez-nous donc des grèves qui impactent tous les jours les personnes qui prennent les trains. Et là, les retards, ce n'est pas le Nœud ferroviaire, ce sont les grèves. Les grèves de toutes ces personnes que l'on a payées largement et grassement à « faire chier » la population. Voilà, Monsieur.

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

Je suis désolé, votre intervention ne sera pas sur le site. J'avais précisé un certain nombre de règles pour le débat. Il ne s'agit pas d'une atteinte à la démocratie. Chacun a le droit de s'exprimer, mais avec un minimum de courtoisie. Nous ne sommes pas là sur une tribune ou sur un podium. Nous sommes là pour échanger des arguments.

**Jean-Luc EMAIN ?**

680 Venez habiter à Pusignan et venez subir les nuisances sonores, et après on en reparlera. D'où êtes-vous, Monsieur ?

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

Moi, j'habite en Seine-et-Marne.

**Jean-Luc EMAIN ?**

Ah oui, alors là...

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

Et alors ?

**Jean-Luc EMAIN ?**

Et alors ? Mais venez vivre ici à Pusignan, Monsieur. Venez !

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

690 J'habite à côté d'une gare, qui s'appelle la gare de Melun.

**Jean-Luc EMAIN ?**

Venez ! Mais nous allons rentrer dans le concret, parce que vous comprenez aujourd'hui, c'est fini les grands débats. Vous voyez aujourd'hui, je pense que tout le monde en a marre. Donnez-nous des réponses concrètes, à des projets que vous nous avancez. Je veux du concret, du concret ! Savez-vous ce qu'est le concret ? C'est le quotidien, Monsieur. Le quotidien.

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

Je rappelle quelque chose. D'abord, ce n'est pas mon projet. Nous sommes là pour organiser un débat public.

**Jean-Luc EMAIN ?**

700 Mais vous êtes là pour le présenter et vous représentez, et c'est à vous de répondre à ces questions.

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

Je ne suis pas là pour le présenter. Je suis là pour organiser un débat, faire émerger toutes les questions qui peuvent se poser. J'ai dit que chacun pouvait développer ses arguments, les opposer.

**Jean-Luc EMAIN ?**

Ou alors vos collègues. Vous êtes 6, là.

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

Non, désolé. SNCF a présenté un projet. C'est son projet. Nous sommes là pour faire émerger toutes les opinions à ce sujet. Nous pouvons les exprimer en toute courtoisie. Nous ne sommes pas obligés de nous injurier pour le faire. Nous pouvons échanger.

710 **Jean-Luc EMAIN ?**

Nous posons des questions auxquelles vous ne voulez pas répondre.

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

Vous êtes un peu agressif, pardonnez-moi. Nous vous avons demandé de vous présenter de façon à prendre votre contribution, comme tout un chacun.

**Jean-Luc EMAIN ?**

Je l'ai dit quatre fois. Jean-Luc EMAIN, habitant de Pusignan.

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

Eh bien voilà, merci beaucoup. En prenant le micro, vous ne l'avez pas fait, pardonnez-moi.

**Jean-Luc EMAIN ?**

720 Arrêtez.

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

Bien, nous ne sommes pas là pour une confrontation. Nous sommes là pour présenter des arguments, que chacun les développe. Je voulais répondre à Monsieur le Maire, sur la réunion publique que vous avez souhaitée. Nous avons effectivement organisé le débat sur la base de 16 réunions publiques, d'une dizaine d'ateliers débats, de conférences-débats de façon à avoir le maximum de possibilités. Nous ne pouvons pas en faire partout. Ce n'est pas la question d'éviter d'aller à Montluel ou d'éviter la Côtière, loin de là, parce que tous les arguments peuvent être retranscrits. Il y a d'autres formes de contribution. Je pense que nous avons d'ailleurs répondu à certaines questions sur le site et nous sommes prêts à les prendre, bien entendu. Nous sommes là pour recueillir le maximum de choses. Il n'est pas question d'occulter le débat d'une manière ou d'une autre, au contraire. Sur ce point, la règle veut que chaque question posée soit transmise au maître d'ouvrage ou à d'autres personnes, si elles le souhaitent et que la réponse soit apportée dans les 15 jours. Nous le ferons donc bien volontiers.

730

Le débat porte effectivement sur le Nœud ferroviaire à long terme. Sur un certain nombre de réponses au quotidien, ce n'est pas dans ce cadre-là que nous pourrions y répondre. Peut-être que la SNCF, SNCF Mobilités ou d'autres structures de la SNCF peuvent apporter des réponses ponctuelles sur ce point, mais nous sommes bien là pour traiter du Nœud ferroviaire à long terme. Voilà ce que je voulais dire en préambule sur ce point.

740

Le fait d'applaudir ou de ne pas applaudir, ce n'est pas vous empêcher de vous exprimer. C'est simplement que nous sommes obligés d'avoir un minimum de règles pour que tout le monde puisse prendre la parole à un moment donné. Il ne va pas durer jusqu'à minuit, nous sommes limités dans le temps, nous en sommes désolés. Ce n'est pas le nombre de personnes qui vont applaudir qui est mesuré. Ce sont les arguments que vous allez développer. C'est ce que nous retranscrivons dans notre rapport à la fin. Ce n'est pas du tout le fait qu'il y ait une pression, d'une manière ou d'une autre, qui s'opère. Nous sommes là pour recueillir des contributions, développer des arguments, les transcrire au maître d'ouvrage et le maître d'ouvrage prendra sa décision ultérieurement. Je l'ai dit en préambule, nous ne sommes pas là, à la Commission, pour prendre position sur le projet. Nous sommes là pour faire émerger tous les avis, toutes les contributions, toutes les controverses qu'il peut y avoir sur ce sujet, de façon à ce que le maître d'ouvrage, au moment venu, prenne sa décision en toute connaissance de cause et explicite les raisons de ses choix. Je souhaitais le rappeler en préambule avant de passer à un autre thème de questions ou de donner la parole à la SNCF, si vous voulez répondre à quelques points particuliers.

750

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

Il y a tout de même une question posée sur le Cfal. Nous pourrions faire un bref rappel de ce qu'est le Cfal et d'où il en est aujourd'hui.



Là, vous avez la carte du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Il comprend trois parties.

- 760
- La partie dite Nord, c'est le trait vert sur cette carte, qui part d'Ambérieu et qui va jusqu'à Saint-Pierre-de-Chandieu. Là, il se raccorde à la ligne de Grenoble, en direction de Lyon. Cette partie a été déclarée d'utilité publique en 2012. Des emplacements ont été réservés dans les PLU des communes au bénéfice du projet. Vous pouvez les consulter dans la mairie de votre domicile, chacune des communes concernées possède ces documents-là. Et tout le monde peut aller les consulter.
  - La deuxième partie, celle qui va de la partie Nord jusqu'à la vallée du Rhône, est à une phase d'étude dite d'avant-projet sommaire. Un fuseau a été retenu par le ministre, c'est le fuseau mauve sur cette carte, au sein duquel le ministre a demandé que nous fassions des études de tracé et que ces études intègrent un haut niveau de protection de l'environnement et des populations.
- 770
- Enfin, la troisième partie, tout à fait au Sud, est un nouveau pont sur le Rhône pour relier les deux lignes de la vallée du Rhône, rive gauche et la ligne de la rive droite. Et là, nous en sommes à des études de localisation avec deux options, soit au nord de Chasse-sur-Rhône et Givors, soit au Sud.

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

Merci. Madame, vous aviez souhaité la parole.

**Hélène FANGET-BARRIOZ**

Bonsoir. Je suis native de Pusignan. Mme FANGET-BARRIOZ. Je reviens à la question de mon concitoyen qui habite la commune : où va passer le tracé exact de ce train ? Combien de trains aurons-nous ? Quelles seront les nuisances que cela causera pour la commune et les communes alentours ? Parce que Pusignan est impactée, mais d'autres communes sont impactées également.

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

Vous parlez là du Cfal Nord, je pense ?

**Hélène FANGET-BARRIOZ**

Oui.

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

Par rapport à ce qui vient d'être dit, pouvez-vous apporter davantage de précisions, M. CUVILLIER ?

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

Nous n'avons pas amené avec nous les cartes du Cfal, mais elles sont à la mairie, vous pouvez aller les consulter.

*Protestations.*

790 **Hélène FANGET-BARRIOZ**

Merci. Au moins une réponse à ce que Monsieur demandait aussi tout à l'heure. Et nous la demandons tous.

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

Sinon, le tracé longe l'autoroute A432, mais si vous voulez avoir une localisation plus précise, les cartes sont en mairie. Mais si vous nous laissez vos coordonnées, nous pouvons vous les envoyer aussi.

**Hélène FANGET-BARRIOZ**

Je veux bien.

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

800 Une question sur la gauche, et ensuite nous verrons s'il y a la possibilité d'avoir des questions extérieures. Monsieur ?

**Patrick BATTISTA, Maire de Nievroz**

Patrick BATTISTA, Maire de Nievroz, bonjour. Juste en complément de ce qui a été dit. Effectivement, nous avons bien compris que le Nœud ferroviaire lyonnais est l'objet du débat public ce soir, et à venir, ce n'est pas forcément le Cfal. Il n'empêche, et cela a été montré sur toutes vos cartes, que le Cfal est un point d'entrée important pour la réalisation et l'avenir du NFL. Effectivement, le Cfal fait l'objet d'une DUP aujourd'hui. Ce que nous voudrions juste vous dire, et à cette occasion c'est la demande *a minima* que nous avons aujourd'hui, peut-être que c'est pour nous et pour tous, pour le projet NFL l'occasion de remettre un peu l'ouvrage sur le métier, si je puis dire. Certes, il y a une DUP, mais à l'époque, quand nous savons comment cela s'est passé – je ne vais pas perdre de temps sur l'histoire – il n'y a pas eu de concertation. Il y a eu un coup de stabilo dans un coin, sur une table, et on a sorti un tracé qui. Et finalement, contrairement à ce que l'on essaie de faire sortir, les choses qui n'ont pas forcément à être au milieu des populations, on a refait un petit saut de puce. Nous sortons de la Part-Dieu, nous faisons à peine une vingtaine de kilomètres, et nous avons fait un Cfal Nord. Alors que nous aurions peut-être pu faire quelque chose de beaucoup plus pertinent à 40 ou 50 ans. Donc, une vraie sortie de la zone de l'agglomération lyonnaise, puisque cela a été dit, même si nos territoires sont périurbains, ruraux et agréables, nous sommes tout de même en lien direct et permanent – ce que nous assumons d'ailleurs – avec la métropole. Il y avait donc un intérêt. C'est pour cela que nous aimerions en reparler un peu.

820 Je termine là-dessus. L'appel est vraiment que nous puissions à cette occasion – c'est une opportunité – nous reposer la question de ce tracé. Nous n'avons jamais été contre le Cfal, et les collègues peuvent en témoigner. Nous avons juste dit que le tracé qui avait été retenu, en plein milieu des agglomérations et jusqu'à Ambérieu en particulier, n'a pas forcément beaucoup de sens. Nous avons proposé – cela a été dit par mes collègues et je termine là-dessus – un tracé plus court, bien moins cher et bien moins contraignant. Il avait fait certes l'objet d'un travail en 2011, par un cabinet d'études, par les élus locaux. Il pourrait être retravaillé et regardé aujourd'hui. Nous n'avons pas demandé à envoyer tout cela dans le Rhône, dans l'Isère. Nous avons dit que si cela devait passer dans l'Ain, que cela passe à peu près où nous aurons travaillé et réfléchi tous ensemble. Et peut-être que nous pourrions aussi lier cette réflexion sur ce futur nouveau tracé Cfal Nord à toutes les autres thématiques qui ont été évoquées par le Président de la 3CM tout à l'heure. Parce qu'effectivement nous avons aussi nos concitoyens qui prennent le TER qui sont ennuyés par ces problématiques, que vous avez soulignées et qui sont évidentes et avérées, de dysfonctionnement, d'engorgement de la zone. Et en même temps, c'est malin de sortir du fret de la ville de Lyon, parce que si c'est juste pour transiter dans une agglomération, cela n'a pas forcément beaucoup de sens. Mais l'idée est tout de même que, même s'il y a une DUP, il faut vraiment que vous compreniez, que vous puissiez faire remonter cette sollicitation, cette demande, qui se fait aujourd'hui assez courtoisement. Nous avons sorti des fourches et fait quelques autres choses il y a quelques années maintenant. Sachez que nous sommes toujours aussi motivés et faire tout ce qu'il faudra pour être entendus, comme nous l'étions les années passées. Mais là, ce n'est pas le temps de ce soir. C'est le temps de demain. Mais sachez

830 que nous sommes aussi dans les *starting-blocks*.

840 Mais nous avons vraiment là une opportunité. Nous sommes prêts à travailler, à chercher un tracé alternatif qui répondrait aux attentes du NFL. Pourquoi n'allons-nous pas le faire ? D'autant que ce sont des choses qui sont, je le redis et je radote, volontairement plus courtes, moins chères et moins impactantes pour les populations. Merci.

*Applaudissements*

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

Merci Monsieur. Comme cela a été dit, nous n'avons pas vocation à remettre en cause le tracé, mais vous pouvez dans le cadre de cahiers d'acteur ou d'autres moyens du débat public exprimer votre opinion. D'abord, une question extérieure, puis je reviens à vous, Monsieur.

850 **Dorothée BRIAUMONT, Membre de la Commission particulière**

Sur Twitter, nous avons en fait deux questions, assez différentes. La première revient au scénario que vous avez présenté, notamment nous avons parlé beaucoup de cohérence déjà ce soir. Là, nous

sommes aussi sur une cohérence entre votre projet et le projet du SYTRAL avec le métro E jusqu'à Bellecour. La question est : « Et en 2040, il sera certainement à Part-Dieu, ce qui engendrera de nouvelles contraintes techniques. Il faut voir Part-Dieu dans sa globalité. » Première question.

860 Et seconde question, sur un sujet que nous n'avons pas encore complètement abordé. Là aussi, une prise en compte des deux types de trafic, les trains de voyageurs d'un côté, les trains de marchandises de l'autre, et finalement comment se fait la priorité entre les voyageurs et les marchandises, surtout en heure de pointe. Et on vous suggère : « Est-ce que vous allez annoncer systématiquement aux usagers à quai le passage des trains sans arrêt ? » Ce sont deux questions en une.

Donc, première question, l'histoire de la cohérence entre le projet du SYTRAL au niveau de Part-Dieu.

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

Nous pouvons rassurer l'internaute. Nous travaillons en étroite collaboration avec la métropole de Lyon et avec le SYTRAL. Nous assurons la cohérence avec les différents projets. Et par rapport aux coûts, nous avons aussi une certaine marge de provision pour risque, pour prendre en compte d'éventuelles modifications ou adaptations du programme.

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

870 Est-ce que la métropole et le SYTRAL souhaitent compléter la réponse ? N'hésitez pas à prendre la parole si nécessaire. Sinon, réponse à la deuxième question. Quelqu'un voulait répondre à la première question. Le micro, s'il vous plaît.

**Philippe BOSSUET, SYTRAL**

880 Sur la première question de l'internaute, aujourd'hui le projet du métro est en concertation, qui est un stade un peu plus avancé que le débat public, qui a lieu aujourd'hui sur le sujet du NFL. Pour l'instant, il s'agit d'un métro Alaï – Bellecour. Il a été effectivement évoqué, dans le cadre de la concertation au travers d'un certain nombre d'interventions ou de positions de riverains, d'usagers, etc., une possibilité d'un prolongement à Part-Dieu. Aujourd'hui, ce prolongement n'est pas décidé. Par contre, je confirme ce que disaient nos partenaires de la SNCF la possibilité sur le secteur de la Part-Dieu. *Grosso modo* entre les sujets de NFL et de gare de la Part-Dieu, cela fait 7 à 8 ans que nous travaillons avec la métropole, la Région, la SNCF, que ce soit Gares & Connexions ou SNCF Réseau, sur ces sujets d'anticipation et de préservation d'un certain nombre de possibilités sur le secteur de la Part-Dieu. *A priori*, il n'y a pas de soucis si cela devait être le cas, tout comme pour les transformations nécessaires par rapport au projet initial, mis au débat public ce soir avec notamment le renforcement de la capacité de la tranchée de la Guillotière, entre Saint-Clair et la Guillotière.

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

Merci M. BOSSUET. Réponse à la deuxième question ? « La SNCF compte-t-elle garantir une priorité des trains de voyageurs sur les trains de marchandises surtout en heure de pointe ? »

**Dorothée BRIAUMONT, Membre de la Commission particulière**

C'est l'équilibre, en fait. Qui passe en premier ?

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

Cette question est intéressante. Je rebondis sur l'atelier fret, où nous écoutions évidemment beaucoup les représentants du monde économique. Eux avaient exactement l'image inverse, en disant : « Comment faire pour que le fret puisse passer à travers le Nœud lyonnais, malgré les difficultés des trains de voyageurs ? » Ils ont le sentiment aujourd'hui qu'ils sont les sacrifiés des dysfonctionnements du Nœud. Ils ont aussi fait passer un deuxième message très fort, c'est l'hypothèse de croissance de deux fois plus de trains de fret. Mais ils la partageaient complètement, malgré les incertitudes du fret, malgré les incertitudes du monde économique, ils disaient que c'est bien sur ce niveau-là qu'il faut travailler.

Pouvons-nous remettre la question ?

900 « La SNCF compte-t-elle garantir une priorité des trains de voyageurs sur les trains de marchandises surtout en heure de pointe ? Et va-t-elle enfin annoncer systématiquement aux usagers à quai le passage des trains sans arrêts ? »

Nous ne gérons pas la signalisation à quai. Peut-être TER aurait-il quelque chose à dire sur le sujet.

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

910 Anne-Sophie MAROT pour TER Auvergne – Rhône-Alpes. L'information est une information de sécurité pour nos voyageurs. C'est quelque chose qui est déjà existant. Aujourd'hui, il y a une obligation d'informer à quai. C'est une compétence de Gares & Connexions, pour l'information des voyageurs à quai, non pas de SNCF Mobilités. Ceci étant, c'est quelque chose qui est en place et il y a, pour la sécurité de nos voyageurs, l'information à quai. En gare de Part-Dieu, c'est le cas. Il est probable que sur certaines gares autres que Part-Dieu, il y ait des endroits où ce soit un affichage pas forcément sonore, mais un affichage visuel. Tous ces sujets sont en étude et en gestion par Gares & Connexions.

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

Merci. Monsieur avait demandé la parole. Ensuite, nous passerons à droite.

**Pierre KUNTZ, vice-président Apache Mions**

920 Bonjour. Je suis Pierre KUNTZ, vice-président d'Apache Mions, composante du collectif Fracture. En ce qui concerne les transports en commun de voyageurs, je suis parfaitement d'accord avec ce qu'avait dit M. Paul VIDAL, sur la nécessité de pouvoir développer d'une façon significative les transports en commun dans la région Sud – Sud-Est de l'agglomération lyonnaise. Et nous demandons bien sûr, comme le soulignait M. Paul VIDAL, d'avoir une gare rapidement ouverte à Saint-Pierre-de-Chandieu, avec des possibilités de parking relais. Et surtout, pouvoir bénéficier d'une façon plus avantageuse de la gare de Saint-Priest, avec des navettes rapides permettant le ramassage des voyageurs sur Moins et Saint-Priest, et que les titres de transport soient aussi valables avec les TCL, pour avoir des coûts plus avantageux en prenant le transport en commun qu'en prenant la voiture.

930 D'autre part, concernant le transport de marchandises, je crois que tout le monde est conscient que le transport de voyageurs et celui de fret sur les rails répondent à des critères bien différents et que le transport des marchandises dangereuses en transit n'a rien à faire dans les lieux fortement urbanisés. C'est pourquoi nous comprenons bien le besoin d'un contournement de l'agglomération lyonnaise, Cfal, dédié uniquement à ce genre de transports, pour assurer sa ponctualité. Mais nous ne sommes pas du tout d'accord sur le tracé proposé dans sa partie Sud. Celui-ci n'est pas un vrai contournement, puisqu'il vient réintroduire le flux dans l'agglomération au Sud et à l'Est. Et apparemment, la SNCF n'a vraiment pas une culture de la sécurité. Elle fait fi de la dangerosité des matériaux qu'elle transporte, car le raccordement à la vallée du Rhône se fait en pleine zone hautement dangereuse, classée SEVESO. Ce manque de culture sécurité a malheureusement été récemment démontré par les accidents de Brétigny-sur-Orge le 12 juillet 2013, défaut d'entretien des voies, d'Eckwersheim en Alsace, le 14 novembre 2015, déraillement par une sur vitesse pendant des essais, avec des invités à bord. Et je dirais, bien qu'il n'y ait pas eu d'accident, le fait d'avoir utilisé en janvier 2014, dans le cadre du projet Marathon, des convois commerciaux avec des wagons chargés comme d'habitude de produits dangereux pour faire des essais de trains de 4 000 tonnes, 1 500 m de long et deux locomotives, ayant une vitesse de plus de 100 km/h entre Sibelin et Nîmes. Nous ne faisons jamais d'essai de validation avec des matériaux dangereux. Pour information, l'énergie cinétique d'un tel convoi, énergie accumulée, potentiellement destructrice s'il y a un incident, à 100 km/h représente celle cumulée de 156 camions de 40 tonnes chargés de matières dangereuses. Et à la vitesse de croisière demandée par ces convois, 120 km/h, dans le projet Marathon, elle équivaut à 225 camions ou 530 kg de TNT.

940 J'ajouterai que le tracé proposé du Cfal Sud ne permettrait pas de faire passer ces trains, car dans le meilleur des scénarios proposés, le tonnage y serait limité à 1 800 tonnes par locomotive dans la législation Cfal Nord, Cfal Sud. De plus, ce tracé Cfal Sud devait être enterré à plus de 80 %, alors que les dernières études montrent que cela est impossible, dû à la présence de nappes phréatiques. C'est pour cela que nous demandons l'étude d'un autre tracé du Cfal le long de la LGV entre Grenay et Salaise-sur-Sanne. Et si nous avons vraiment besoin d'un Cfal, il faut que le Cfal Nord et le Cfal



Sud se fassent en même temps pour que nous ne retrouvions pas tout le trafic du fret dévié sur les nouvelles voies entre Grenay et Saint-Fons.

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

Merci Monsieur. Je le répète, il faut essayer de tenir les 3 minutes parce que vous êtes nombreux à vouloir intervenir. En ce qui concerne le tracé Sud, je vous fais la même proposition qu'à Monsieur le Maire de Nievroz, c'est d'intervenir sous d'autres formes, notamment cahier d'acteur ou contribution.

960 En ce qui concerne le problème de billettique et de rabattement sur la gare de Saint-Priest, est-ce que quelqu'un souhaite répondre, soit au niveau du Conseil régional, soit au niveau SNCF, ou du SYTRAL ?

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

970 Je peux peut-être déjà apporter un élément de réponse par rapport aux dessertes. C'est une bonne nouvelle de demander plus d'accès au train. Nous sommes là dans l'opportunité, donc dans la première partie du débat public. C'est l'aspect opportunité, donc s'il est important ou pas de développer des services et donc des arrêts dans des gares. Vous parliez de la gare de Saint-Priest et du projet de réouverture de la halte de Saint-Pierre. Concernant la gare de Saint-Priest, le projet rend possible, si les services qui ont été pris en hypothèse dans nos études étaient mis en place, une desserte au quart d'heure de la gare de Saint-Priest. De la même façon, nous travaillons avec les collectivités, avec la Région sur la problématique de Saint-Pierre-de-Chandieu.

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

Autre commentaire ?

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

Sur la billettique, j'aimerais que l'on réponde tout de même, si quelqu'un peut répondre. Il y a eu des études conduites sur la billettique. Il y a déjà une billettique unique sur certains secteurs. Est-ce que quelqu'un peut apporter des précisions ou pas ?

**Philippe BOSSUET, SYTRAL**

980 Je vais rappeler un peu ce qui existe. Effectivement, pour la gare de Saint-Priest, un certain nombre d'aménagements ont été faits de concert par la métropole et le SYTRAL pour en améliorer l'accès aux usagers du train. Je pense que ce qui est en jeu aujourd'hui dans ce débat, c'est effectivement, comme le disait Yves SIMOND, plus de train, plus de capacité et probablement plus d'usagers. Je crois que cela fait partie du débat de ce soir. Pour ce qui concerne le SYTRAL, je dirais que l'ensemble des gares, que ce soit de très grosses gares comme Part-Dieu, Perrache ou des gares de capacité un peu moindre, y compris Saint-Priest, font l'objet de desserte et de liens en transports en commun pour y amener et y reprendre des usagers qui sont en correspondance sur les deux réseaux.

990 Concernant le sujet de la billettique, il y a un sujet billettique, c'est le sujet des supports. Et il y a le sujet de la tarification. Aujourd'hui, il existe en termes de support au niveau de la billettique, depuis un certain nombre d'années des supports communs, notamment au travers d'un support qui s'appelle Oûra, sur lequel nous avons un abonnement transports en commun urbains et un abonnement fer. On peut cumuler un abonnement, si l'on vient de Grenoble, avec le tarif des tramways de Grenoble, le train entre Grenoble et Lyon, et ensuite les transports en commun lyonnais. C'est le sujet du support. Sur le sujet de la tarification, aujourd'hui il existe une tarification que l'on appelle intégrée, c'est-à-dire une tarification qui combine un tarif, sachant que les autorités organisatrices de transport concernées peuvent être la Région pour le ferroviaire, le SYTRAL pour les transports urbains – de la même façon à Saint-Étienne, Grenoble, etc. Il y a une remise de tarification, mais nous additionnons finalement les tarifs des différents réseaux qui sont empruntés. Et, je dirais, pour un trajet particulier. Après, il y a d'autres sujets, un autre sujet qui a été évoqué notamment au niveau du débat, lors des concertations qui ont eu lieu lors de la dernière révision du plan de déplacement urbain de l'agglomération lyonnaise qui couvre, comme vous le savez, le territoire de la CCEL, de la métropole et de 6 communes de l'Ouest lyonnais, qui est le sujet d'une tarification intégrée. Elle permet d'utiliser un certain nombre de réseaux, un peu à l'image de ce qui se passe en région parisienne, avec évidemment une tarification beaucoup plus attractive. Cela met en jeu des sujets de financement et de prise en charge des différentes autorités organisatrices. C'est un sujet sur lequel la Présidente du SYTRAL concentre son

1000

attention, et je dirais que cela semble assez normal dans le cadre de ce débat du Nœud ferroviaire. C'est un sujet sur lequel SYTRAL a l'intention d'avancer, notamment avec les autres partenaires concernés.

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

Une question ici. Et après, ici, j'ai bien noté, Monsieur.

**Claude VILLARD, Maire de Jons**

- 1010 Messieurs, Dames, bonsoir, Claude VILLARD, Maire de Jons. Jons est une commune sinistrée de l'Est lyonnais, puisque sa commune est, de part en part, traversée, déjà, par le couloir aérien qui a permis facilement de mettre dessous l'autoroute, le TGV et maintenant le fret, qui viendra obligatoirement sur notre commune. Patrick, je suis désolé, mais je te l'ai dit dans ta commune. J'en suis tellement persuadé que chez nous ils ont déjà exproprié une maison et exproprié des terrains. Le Cfal Nord, pour eux, a été acté avec la DUP. Et ils étaient donc déjà bien avancés. Nous ne pouvons pas imaginer que Saint-Exupéry reste à 1 % – je suppose que c'est du pourcentage – à l'avenir et 1 % aujourd'hui. Nous ne pouvons pas imaginer que cela reste dans cet état-là. Je soutiens complètement, là, Montluel entre autres. Parce que ce sont des prémices. Ce sont des prémices en nous faisant croire que nous ferons du TER pour aller à la Part-Dieu facilement, faire des gares – nous ne savons pas encore qui les payera. Sûrement les communes et les Communautés de communes, en partie, avec la Région. Mais nous ne pouvons pas imaginer que les camions dangereux qui traversent aujourd'hui par la Part-Dieu ne viendront pas se greffer sur le Cfal Nord, et plus tard sur le Cfal Sud. C'est tout ce que j'ai à dire.
- 1020

*Applaudissements*

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

Merci. M. CUVILLIER, peut-être pouvez-vous préciser ce que signifie le 1 ? Ce n'est pas 1 %. Et si nous pouvons ajouter des précisions sur le financement, lorsqu'il y a une gare.

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

- 1030 Le 1, c'est un nombre de trains par heure qui s'arrêtent à Saint-Exupéry. Il y en a beaucoup plus qui passent, mais peu qui s'arrêtent. Il y en a un par heure, et nous n'avons pas pris d'hypothèse d'augmentation. Dans la seconde partie de la réunion, vous verrez que, cette fois-ci, nous avons pris des hypothèses jusqu'à un niveau ambitieux de complément de desserte sur Saint-Exupéry, mais c'est la deuxième partie.

- 1040 Il y a eu deux fois des questions sur le transport des marchandises dangereuses. Je ne voudrais pas que nous laissons s'installer l'idée que le transport des marchandises dangereuses par train est un mode dangereux. La diapositive 46 est une statistique, c'est une comparaison des accidents routiers et des accidents ferroviaires impliquant des marchandises dangereuses, en nombre – les deux graphiques de gauche. Le grand trait orange, ce sont les accidents routiers, sur la période, un peu plus de 3 000. Et en vert, ce sont les accidents ferroviaires, autour de 400. Donc, le mode ferroviaire n'est pas un mode complètement sûr, mais nous n'en connaissons pas qui sont complètement sûrs. L'accident zéro est pratiquement impossible à obtenir. En revanche, si nous le comparons par rapport à un autre mode terrestre qu'est le mode routier, c'est un mode beaucoup plus sécurisé. Et si nous prenons le nombre d'essais dans ces accidents, pour ces 3 000 accidents routiers, il y a eu une centaine de morts. Pour les 400 accidents ferroviaires, il n'y a pas eu de morts du tout. Il y a eu des accidents spectaculaires dans la région. Tout le monde a en tête Chavanay. Chavanay est un accident ferroviaire spectaculaire. Il n'y a eu ni morts, ni blessés. C'est pour cela que le mode ferroviaire aujourd'hui, pour certaines marchandises dangereuses, est un mode imposé pour les marchandises les plus dangereuses, par rapport au routier.

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

- 1050 Merci. Deux dernières questions et nous passerons à la deuxième partie.

**Raphaël IBANEZ, Maire de Saint-Pierre-de-Chandieu, Président de ParFer**

Bonjour à tous. Je m'appelle Raphaël IBANEZ, je suis le président de ParFer et égale le Maire de Saint-Pierre-de-Chandieu. Tout à l'heure, quand je suis arrivé, j'ai salué, comme si c'était un « vieux

1060 copain » Denis CUVILLIER. D'abord, parce que je le respecte, mais aussi parce que cela fait des années que nous nous voyons, et cela fait des années que nous vous disons que le tracé du Cfal Sud ne nous convient pas et que Sibelin est remis en question. Mais je ne voulais pas rester là-dessus, parce que c'est un peu hors sujet. Vous étiez nombreux à parler de Saint-Pierre-de-Chandieu et comme je suis le Maire de cette commune, je suis content que l'on soit sensibilisé sur le côté économique et la nécessité de rouvrir la gare de Toussieu – Chandieu. Je voulais vous dire que nous, élus, et moi en tant que Maire et vice-président de la Communauté de communes, sommes en mode veille foncière et nous regardons tous les terrains qu'il y a autour aujourd'hui, pour pouvoir faire des parcs relais. Nous sommes déjà dans cette démarche-là, parce que nous avons envie que cette gare s'ouvre. Nous avons conscience que la RD 318 est saturée. Mon bureau est à Vaise. En 10 ans, cela s'est dégradé. Nous sommes passés de 30 minutes à 1 heure pour aller de Saint-Pierre-de-Chandieu à Vaise. Donc, il y a une réelle nécessité de rouvrir la gare quand on sait que Jean Macé et Gorge de Loup, il y a vraiment des solutions pour que les personnes de notre territoire puissent aller travailler dans la métropole, et réciproquement. Puisque quand nous regardons les flux, c'est aussi bien dans un sens et dans l'autre.

1070 Je voulais juste rappeler la temporalité, ce qu'a dit le Président tout à l'heure, quand je vois que dans 5 ans ce n'est pas encore inscrit, je suis vraiment inquiet. C'est pour maintenant, c'est pour tout de suite, la réouverture de cette gare.

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

Merci. Monsieur ? Et ensuite, nous passerons à une autre intervention, mais nous vous avons vue, Madame.

**Jérôme REBOURG, FNAUT AURA**

1080 Bonjour. Jérôme REBOURG de la FNAUT. La semaine dernière, à l'atelier fret, j'avais demandé à ce que nous donnions les chiffres du trafic poids lourds dans la région. Nous ne les avons toujours pas. Nous avons juste évoqué le chiffre de 4 000 poids lourds dans la zone de Saint-Quentin-Fallavier. 4 000 poids lourds par jour. Et des représentants de la zone ont dit que cela allait augmenter de 50 % dans les années à venir.

Qu'allons-nous faire de ces camions dans les années à venir ? Où va-t-on les charger si nous ne faisons pas le Cfal Nord ? Il y en a certains qui voudraient les charger directement dans la gare d'Ambérieu. Cela veut dire que nous retrouverons tous ces poids lourds sur nos autoroutes. Que faut-il faire comme choix ? Est-ce qu'il vaut mieux avoir 40 camions supplémentaires sur nos autoroutes ou 1 train supplémentaire ? Que faut-il faire comme choix ? Je pense que c'est une bonne question vu les chiffres que l'on nous promet du nombre de poids lourds déjà existants et des augmentations à venir.

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

1090 Merci Monsieur. Juste un élément de réponse. Je l'ai dit tout à l'heure. L'atelier du 13 mai sera l'occasion de voir aussi quels seront les chiffres en matière de fret. Les chiffres, en matière de fret, cela signifie tous modes confondus. Nous essaierons donc d'avoir des chiffres concernant les poids lourds.

Maintenant, nous allons aborder la deuxième question.

Il y a un deuxième jeu de questions, Monsieur. Là, SNCF Réseau va présenter les études complémentaires qui lui avaient été demandées et je suis persuadé que cela vous intéresse.

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

1100 Évolution de Saint-Exupéry. D'abord, un premier rappel, des chiffres que nous ne connaissons pas forcément sur l'évolution de la fréquentation des principales gares « lyonnaises » – c'est là un qualitatif, ne cherchez pas une localisation géographique précise par rapport aux limites communales de l'agglomération de Lyon – entre 2007 et 2017. Lyon Part-Dieu reste la première gare dominante de toutes ces gares, avec des chiffres très importants. Vous voyez que nous sommes à plusieurs dizaines de millions. Et une évolution significative sur la période, puisque nous sommes voisins de 60 %.

Lyon Perrache a vu une partie de sa fréquentation baisser au profit notamment de la gare de Jean Macé, qui a été ouverte entre 2007 et 2017, et qui, avec près de 1 million de montées et descentes, tient très correctement sa place dans le paysage.

1110 Ce qui est intéressant, c'est l'évolution de la gare de Saint-Exupéry. En 2007, elle était avant-dernière, et en 10 ans, elle s'est classée à la troisième position des grandes gares lyonnaises, avec une progression de 280 %. Il y a un tas de raisons. Nous pouvons analyser les chiffres. Il y a le fait que l'offre Ouigo s'est développée sur Saint-Exupéry. Mais il y a également aussi une croissance propre à la zone de Saint-Exupéry.

1120 Nous allons passer les différentes gares, mais un point important aussi est que nous nous apercevons que les gares qui sont interconnectées avec le réseau SYTRAL ont des croissances significatives. Dans la foulée, que pouvons-nous faire au-delà pour accompagner et renforcer encore la croissance de Saint-Exupéry ? Un petit rappel, nous n'avons pas pris d'hypothèses de croissance TGV aux heures de pointe dans les études NFL long terme. Cela nous a été significativement rappelé. Dans la perspective du débat, l'État nous a demandé de réaliser des études complémentaires. Je lis exactement la commande de la ministre : « Pour apporter au cours du débat des éléments d'éclairage, notamment sur un rééquilibrage des trafics entre les trois gares de l'agglomération lyonnaise. » Chaque mot pèse quelque chose.

1130 Nous avons donc mené des études sur la desserte de Saint-Exupéry avec trois niveaux progressifs de desserte. Le premier niveau a été une création d'une desserte TER via les lignes existantes. Saint-Exupéry, aujourd'hui, n'est qu'une gare TGV. Un deuxième niveau, et là, nous nous sommes appuyés sur la réalisation des infrastructures qui entourent Lyon, nous nous sommes appuyés sur la réalisation du Cfal, puisque le Cfal passe par Saint-Exupéry. Donc, création d'un niveau de desserte, via les lignes existantes et la réalisation d'une partie du Cfal. Une partie. Là, nous sommes bien dans la notion de phasage. Nous avons regardé ce qui était nécessaire pour répondre au niveau de service. Notre étude est une étude d'exploitation où nous mettons en relation des infrastructures et le niveau de service qu'elles peuvent supporter ou accompagner. Aujourd'hui, ce n'est pas une décision de faire ou de ne pas faire. Nous n'en sommes pas là du tout. Nous sommes pour l'instant sur les études d'exploitation pour voir comment tout cela peut fonctionner. Ces deux premiers niveaux ne correspondent pas à une notion de rééquilibrage entre Part-Dieu et Saint-Exupéry.

1140 Pour répondre à la demande de la ministre, nous avons fait un troisième niveau, que nous qualifions de scénario de rupture. Là, nous avons pris des TGV qui, actuellement, sont sur Part-Dieu et nous les avons déportés sur Saint-Exupéry. Dans la pratique, nous avons déporté tous les TGV dits intersecteur, c'est-à-dire ceux qui, de Lyon, permettent de monter soit vers le Nord ou l'Est, soit vers le Sud, mais ce ne sont pas des TGV radio, les directs Paris gare de Lyon – Lyon. Ce sont tous les autres. Il faut comprendre à ce moment-là, quand on les déplace. Quelqu'un qui, aujourd'hui, veut aller à Marseille et prend son train à Lyon Part-Dieu, dans cette hypothèse-là, ira à Saint-Exupéry prendre son TGV pour le Sud ou le Nord-Est. Puis, nous avons renforcé cette desserte de Saint-Exupéry par des créations de nouvelles dessertes TER, plus une partie du Cfal Nord. Vous verrez un niveau un peu plus important que le niveau 2. Nous avons pris comme hypothèse qu'à ce moment-là les aménagements du NFL long terme étaient réalisés. Mais pas les autres grands projets pour lesquels, aujourd'hui, il y a un tel niveau d'incertitude, que nous ne les avons pas pris en compte.

1150 Le premier niveau, ce sont des dessertes de Saint-Exupéry via les lignes actuelles. Et aujourd'hui, il y a un raccordement qui, de la gare de Saint-Exupéry, va vers la ligne de Grenoble, et permet au TGV actuel de Grenoble de continuer sur la ligne existante depuis Saint-Exupéry. Nous avons testé des liaisons directes de Grenoble sur Saint-Exupéry – quand je dis directes, nous verrons tout à l'heure qu'il y a tout de même des arrêts intermédiaires – ou depuis Chambéry sur Saint-Exupéry. Chambéry, pour l'itinéraire, via Saint-André-le-Gaz et Bourgoin-Jallieu. Nous avons pris comme niveau de desserte un par heure depuis Chambéry, un par heure depuis Grenoble. Concrètement, voilà toutes les gares qui seraient accessibles depuis Saint-Exupéry, toutes les gares des lignes Chambéry et Grenoble. Cette fréquence d'un par heure depuis Chambéry ou Grenoble porte en fait à partir de Saint-André-le-Gaz une fréquence de deux trains par heure sur Saint-Exupéry.

Nous avons mené comme type d'étude, vérifier que cela fonctionnait, c'était la base. Il fallait que ce scénario d'exploitation puisse fonctionner. Puis nous avons regardé, en matière de fréquentation, ce qui se passerait pour le nombre de voyageurs qui utiliseraient ces trains. Nous avons regardé aussi



1160 l'impact sur les voyageurs TGV. En matière de fréquentation, notre scénario dit que nous sommes presque stables par rapport au scénario de long terme, à la fois sur la clientèle TER et la clientèle TGV. Presque stables, cela veut dire que nous aurons une augmentation de la fréquence entre Grenoble et Saint-Exupéry. En revanche, les Chambéry qui iraient à Saint-Exupéry et qui n'iraient plus à Part-Dieu se traduiraient par une perte de fréquentation, la somme étant nulle.

1170 L'évolution de la desserte des gares. Perrache : pas de changements. Part-Dieu : un train de moins, le Chambéry qui allait sur Part-Dieu en passant par Bourgoin n'existe plus, il va à Saint-Exupéry. Mais la liaison Chambéry Part-Dieu reste via Ambérieu. Et sur Saint-Exupéry, cela fait deux TER par heure, un de Chambéry, un de Grenoble. Très peu d'équipements nécessaires, un évitement supplémentaire fret entre Grenoble et Saint-André-le-Gaz, un coût total de 10 millions d'euros en matière d'infrastructures, plus l'équipement des TER, parce qu'il faut que les TER, dans cette hypothèse-là, roulent sur une partie de la ligne à grande vitesse pour rejoindre la gare. Puisque nous n'avons pas d'infrastructure nouvelle. Il faut donc les équiper d'un système de signalisation adapté.

Deux remarques. Ces TER qui roulent sur la LN4 n'ont évidemment pas la vitesse des TGV. Ils consomment beaucoup plus d'espace-temps sur cette ligne. Donc, ils ont un impact capacitaire sur cette ligne, mais nous avons vérifié que pour les hypothèses TGV qui n'ont pas changé, tout cela pouvait fonctionner.

Nous avons mis une petite remarque : la pérennité des TER est incertaine. Dans l'hypothèse où il y aurait par ailleurs une demande croissante de TGV sur cette ligne, dans l'ordre de priorité, les TGV passeraient avant les TER. Il n'y a pas de demandes de ce type, mais il faut l'imaginer.

1180 Le deuxième niveau s'appuie sur une réalisation d'une partie du Cfal Nord. La partie qui va depuis la ligne de Lyon – Grenoble jusqu'à la gare de Saint-Exupéry. Pour ceux qui ont connu l'enquête publique du Cfal Nord, c'est ce que l'on appelait la raquette de contournement de Saint-Exupéry. Dans ce scénario, au niveau des services, nous n'avons pas prévu de déporter des services de Part-Dieu ou de Perrache sur Saint-Exupéry, mais de prolonger des TER qui, aujourd'hui, ont comme terminus Part-Dieu ou Perrache, jusqu'à Saint-Exupéry.

1190 Les gares qui pourraient être raccordées à Saint-Exupéry sont celles du premier scénario, Chambéry – Grenoble, mais aussi toutes les gares entre Clermont et Lyon Part-Dieu et toutes les gares entre Roanne et Lyon Perrache, qui seraient prolongées à Saint-Exupéry. Puis, nous avons pris l'hypothèse d'un Saint-Étienne par heure qui, au lieu d'aller à Part-Dieu, irait à Saint-Exupéry. Nous nous apercevons qu'avec ce scénario-là nous constituons une liaison TER qui n'existe pas aujourd'hui entre Part-Dieu et Perrache, et Saint-Exupéry. Aujourd'hui, il n'y a que Rhône Express, et qui ne fonctionne qu'à partir de Part-Dieu. Pour information, les temps de parcours des TER sur cette portion-là sont exactement équivalents au temps de parcours de Rhône Express aujourd'hui, un peu moins de la demi-heure.

Si nous regardons la même analyse en termes de fréquentation, nous avons un gain de 3 % pour les fréquentations TER, mais essentiellement justement sur cette relation Lyon Centre – Saint-Exupéry. Et nous sommes presque stables pour les TGV.

L'évolution de la desserte des gares. Perrache : sans changement. Part-Dieu : -2, le -1 de Chambéry qui ne va plus à Part-Dieu, mais aussi le -1 de Saint-Étienne qui va sur Saint-Exupéry et non plus sur Part-Dieu. Saint-Exupéry en revanche bénéficie de 7 liaisons par heure vers un nombre significatif de villes de la région.

1200 Les besoins à terme d'infrastructures : toujours l'évitement fret supplémentaire entre Grenoble et Saint-André. Et pour répondre à ce niveau de trafic, nous avons besoin de deux voies supplémentaires dites en tiroir, disons des voies de garage, en gare de Saint-Exupéry. Le coût : 70 millions environ, mais plus la réalisation de ce tronçon du Cfal Nord. Et ce tronçon pèse 800 millions d'euros. Il ne sert pas qu'à cela, mais il faut rappeler dans le paysage que nous allons parler de réalisations progressives d'infrastructures.

Le scénario numéro 3 part de l'hypothèse que nous avons déplacé ces TGV et que nous avons réalisé tout le tronçon du Cfal Nord qui relie la ligne d'Ambérieu à la ligne de Grenoble. Cela permet de développer des relations vers Saint-Exupéry, notamment depuis toutes les gares, Ambérieu, Annemasse et Genève. Là, nous avons un niveau de desserte de gare qui commence à être

1210 important : les gares du scénario 2, plus les gares du scénario 3, Ambérieu, Annemasse et toutes les gares entre Annemasse et Ambérieu.

Ce scénario est vraiment un scénario de rupture. En fait, il consiste à recréer à la gare de Saint-Exupéry un *hub* ferroviaire, un centre de correspondance, à l'image de ce qui se fait sur Part-Dieu aujourd'hui. La fréquentation, 1,5 pour les TER, moins que dans le scénario précédent. Là, il faut bien avoir en tête que les personnes ne viennent plus en gare de Part-Dieu prendre les TGV intersecteur, mais vont à Saint-Exupéry. Et nous voyons déjà poindre la difficulté de ce scénario. Pour l'ensemble des TGV, c'est une perte de 4 %, dont -10 à -15 % pour la clientèle lyonnaise et TGV intersecteur. Il y a des personnes qui n'iront pas jusqu'à Saint-Exupéry pour prendre le train, quand ils avaient l'habitude de le prendre à Part-Dieu.

1220 Au niveau de la desserte des gares, Perrache, sans changement. Part-Dieu perd 7 trains par heure, notamment aux heures de pointe : Chambéry, Saint-Étienne, Annemasse et les 4 TGV intersecteur. Saint-Exupéry, lui, bénéficie de 14 dessertes par heure.

Besoins d'infrastructures : toujours l'évitement fret, la création d'une gare TER à Saint-Exupéry, parce qu'à ce niveau de fréquence TER, il faut créer une gare TER à côté de la gare TGV actuelle. Il y aura aussi une extension de la gare TGV à Saint-Exupéry pour les 4 intersecteurs. La conséquence, et là nous sommes vraiment dans un scénario de rééquilibrage, est que nous n'avons plus besoin de voie supplémentaire dans le cœur de Lyon, les voies Nord – Sud, Saint-Clair – Guillotière, ni d'extension de la gare de la Part-Dieu. C'est véritablement un scénario de rupture par rapport à ce que nous portons aujourd'hui.

1230 Le coût : 350 millions environ, comprenant la gare TER, plus la réalisation de l'ensemble du Cfal Nord, au moins dans sa partie entre les lignes d'Ambérieu et lignes de Grenoble, environ 1,2 milliard. Mais avec cette réalisation-là, il faut avoir en tête qu'à ce moment-là, nous avons réalisé une partie du contournement fret de l'agglomération lyonnaise. Donc, avec cette hypothèse-là, nous retirons le fret du cœur de Lyon, au moins de la gare de la Part-Dieu.

Nous avons essayé de faire la synthèse de ces trois scénarios dans ce tableau. Tous ces documents seront remis à la CPDP et seront sur le site correspondant à cette réunion. Vous pourrez y avoir accès. Nous avons essayé de mettre un petit jeu de couleur entre les plus et les moins. Chaque fois qu'il y avait une augmentation de fréquentation, nous avons mis du vert. Quand il y a une perte de fréquentation, nous avons mis du rouge. Il n'y a pas beaucoup de vert, surtout à ma droite. Premier niveau, rien à signaler. Deuxième niveau, il y a tout de même un gain pour les TER. Le troisième niveau, en revanche, se traduit globalement par une perte de fréquentation.

1240

La question est de savoir quelles conclusions nous pouvons tirer de ces études, qui ne sont que des études d'exploitation. La première est que ce n'est pas un niveau suffisant aujourd'hui pour conclure. Parce qu'il n'y a aucune étude commerciale vraiment liée à la clientèle potentielle autour de Saint-Exupéry. Les chiffres de fréquentation que nous donnons sont uniquement basés sur un modèle qui consiste à regarder les temps de parcours que mettent les clients. Et plus le temps de parcours est long, plus la fréquentation baisse. Ce n'est en aucun cas une étude commerciale, une étude de chalandise. Mais ce que nous constatons, c'est que dans le premier et le deuxième niveau, qui sont des niveaux de desserte qui accompagnent une croissance logique et normale de la zone de Saint-Exupéry, du Nord Isère, des territoires de l'Est Lyonnais, il y a un bénéfice global. Dans le scénario 3, scénario de rupture, là, nous nous apercevons que nous avons obtenu l'objectif de libération de capacité au cœur de Lyon, mais en revanche cela se traduira par une perte de clientèle.

1250

Nous n'en disons pas plus aujourd'hui. Et ces études ne peuvent probablement pas en dire plus que ce qui est présenté ici. Et à partir de là, Monsieur le Président...

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

Merci. Je vous propose de repasser aux questions / réponses. Une dame voulait poser une question tout à l'heure. Nous avons dit qu'elle serait la première. À droite, s'il vous plaît.

**Martine BERTRAND**

1260 Je m'appelle Martine BERTRAND. Je voulais savoir pourquoi l'on ne met pas le tramway, déjà, pour aller à Saint-Exupéry au lieu du « truc » qui vaut 15 euros la place. Cela éviterait déjà toute la

circulation des personnes qui vont prendre l'avion. Nous y gagnerions de prendre le tramway ou mettre moins cher ce mode de transport.

- 1270 Deuxièmement, vous faites une réunion publique, vous venez nous voir à Pusignan pour nous dire qu'il y aura des infrastructures qui ne passeront pas loin. Vous ne venez avec aucun plan. Le maire de Jons sait que cela passera certainement dans sa commune, donc cela passera certainement sur Pusignan. Sauf que vous faites un débat, vous ne nous amenez ni plan, ni rien. Nous ne pouvons même pas voir où il va passer. À quoi sert tout cela ? Vous venez nous parler pendant 2 heures de prix, de choses, de « trucs », et nous, nous ne savons même pas si cela ne passera pas à côté de chez nous. Nous sommes tous concernés. Tout Pusignan est concerné. Si nous sommes sortis de la ville pour venir à la campagne, ce n'est pas pour nous retrouver avec des trains tout près de chez nous et avoir une qualité de vie baissée. Nous n'en profiterons pas. Donc, pourquoi ne nous avez-vous pas emmené les plans corrects, nous dire où allait arriver, où allait passer le tracé, vos intentions pour rejoindre Saint-Exupéry ? Finalement, là, nous ne savons rien. Vous nous avez parlé tous pendant 2 heures, vous avez tous parlé ensemble. Vous avez sorti des chiffres, des chiffres. Nous n'y avons pas compris grand-chose, sauf que tout ce que nous savons, c'est que nous serons impactés par une voie, nous ne savons même pas où elle arrivera, nous ne savons même pas où elle atterrira. Nous n'aurons que le résultat d'être urbanisés sans en avoir le bénéfice. Donc, c'est dommage parce que cette réunion ne sert pas à grand-chose si vous ne nous amenez pas ce qu'il faut. Alors, il faut aller à la mairie. Mais à quoi est-ce que cela sert d'aller à la mairie, puisque vous avez tenu 2 heures sans nous dire les tenants et les aboutissants de la chose ? C'est dommage. Je trouve que nous avons perdu notre temps. Et savoir que déjà vous nous parlez de la ligne Saint-Exupéry, effectivement, Saint-Exupéry c'est très bien. Mettez moins cher les transports qui vont à Saint-Exupéry. Cela évitera déjà du monde sur la route, de la pollution. Et nous avons une voie avec le Rhône Express qui coûte une fortune. S'il y avait moins cher, nous prendrions le tramway et tout le monde irait à Saint-Exupéry. Et voilà.
- 1280

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

- 1290 Je crois qu'il y a deux questions dans votre réponse. Un, effectivement, le coût Rhône Express, etc. Et pourquoi le tramway ne va-t-il pas jusqu'à Saint-Exupéry, en tant que tel ? Là, je laisserai le SYTRAL répondre sur ce point. Sur les tracés, nous avons déjà un peu répondu sur les tracés précis. La DUP et les tracés existent effectivement.

*Protestations*

Si, nous avons dit que tous les documents étaient en mairie. Enfin, je ne sais pas si vous avez répondu cela, mais nous vous le préciserons. Monsieur le Maire va répondre.

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

Pour régler la question des tracés – puis, nous n'y reviendrons plus – ce que je vous propose, Madame, c'est que vous donniez vos coordonnées. Nous vous ferons parvenir les plans, et nous en ferons porter aussi un certain nombre d'exemplaires en mairie. Comme cela, vous les aurez et d'autres personnes pourront les avoir.

**Gilbert MARBOEUF, Maire de Pusignan**

- 1300 Nous les avons en mairie et depuis fort longtemps, puisqu'il y a eu des débats sur le Cfal dans cette même salle et en présence de M. CUVILLIER. Combien de temps y a-t-il ? Une bonne dizaine d'années. Et à ce moment-là, il y a eu de grands débats sur le Cfal. Effectivement, c'est un « morceau » du Nœud ferroviaire Lyonnais, mais la thématique aujourd'hui est le Nœud ferroviaire lyonnais, dont le Cfal est une petite partie. Tous ces plans sont à Pusignan. Nous les avons parfaitement. D'ailleurs, nous avons même eu à négocier une petite modification de tracé que vous aviez acceptée avec l'aéroport. Nous pouvons tout à fait, au niveau de la commune, organiser une réunion pour vous montrer les tracés. Nous les avons complètement, il n'y a aucun souci.

**Martine BERTRAND**

Mais cela aurait été bien que nous les ayons là.

- 1310 **Gilbert MARBOEUF, Maire de Pusignan**

Mais ce n'est pas le sujet, ce soir. Le sujet est le Nœud ferroviaire lyonnais. C'est pour cela. Cela dit, je ne peux qu'être d'accord avec vous lorsque vous parlez de Rhône Express, bien entendu. C'est un drôle de problème.

Et j'en profite, puisque j'ai la parole, pour insister tout de même sur la gare de Saint-Exupéry, puisque tant nos habitants que nos chefs d'entreprise, nos salariés ont besoin de cette gare. Peut-être par rapport aux lignes qui vont à Roanne, Ambérieu, etc., sans doute. Je ne suis pas un technicien. Mais nous avons besoin de renforcer le nombre d'arrêts sur la gare de Saint-Exupéry.

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

1320 Merci Monsieur le Maire. Peut-être le SYTRAL peut répondre sur la partie prolongation de tramway, tarification de Rhône Express, etc. C'est un sujet qui a été abordé dans toutes les réunions, et toutes les réunions de préparation, hélas, mais votre Présidente a fait des annonces publiques à un moment donné sur la renégociation. Donc, c'est l'occasion ou jamais d'en parler.

**Philippe BOSSUET, SYTRAL**

1330 J'essaierai d'être rapide pour une histoire qui est tout de même longue. Le SYTRAL, effectivement, au travers de la métropole de Lyon, a récupéré la gestion de Rhône Express et donc du contrat de délégation de service public à son opérateur. Comme vous le savez, nous avons depuis un certain nombre d'années essayé d'optimiser au maximum la cohabitation entre Rhône Express et T3. Et nous arrivons aujourd'hui à un problème soit de non-retour, soit de nécessité d'évolution, comme dirait M. CUVILLIER, de rupture. Ce qui a été annoncé récemment par la Présidente du SYTRAL, après un certain nombre de mois de discussion avec Rhône Express, à l'occasion également d'un changement de Direction de Rhône Express, c'est une phase qui s'entame de renégociation du contrat, avec un objectif qui a été affiché à l'automne 2019 d'aboutir à un avenant à ce contrat avec Rhône Express. La Présidente du SYTRAL mène cette négociation en lien avec le Président de la métropole qui a désigné un vice-président de la métropole pour suivre avec elle ce sujet.

1340 Trois grands objectifs sont donnés à cette renégociation. Le premier est une amélioration de la capacité possible pour T3 de façon à répondre mieux qu'aujourd'hui et d'aller plus loin dans l'augmentation de capacité possible de T3. C'est-à-dire concrètement plus de fréquence, notamment aux heures de pointe, avec une condition pour Rhône Express, celle de trouver des solutions pour faire la place à T3. Le deuxième objet est de permettre la mise en place de solutions alternatives à Rhône Express à la desserte du territoire de la CCEL et de la zone de la plaine d'emploi de Saint-Exupéry, notamment par le redéploiement de lignes de transport TCL dans ce secteur, chose que nous avons dû, comme vous le savez, supprimer il y a quelques années, 2 ans et demi – je parle sous le couvert d'une ancienne présidente du SYTRAL qui est juste à côté, qui connaît évidemment le dossier tout aussi bien que moi, sinon mieux. Je rappelle aussi que ce sujet d'amélioration de la desserte de la CCEL, de ses habitants et de la plaine d'emploi de Saint-Exupéry fait suite également à des remarques qui avaient eu lieu lors de la concertation et du débat sur la révision du plan de déplacement urbain. Et le Comité syndical du SYTRAL avait donné suite à une réserve formulée par la Commission d'enquête. C'est bien la preuve aussi que ces débats, un peu similaires à celui-là, peuvent servir. Il y avait donc eu un engagement du SYTRAL de travailler sur ce sujet. Un troisième objectif affiché pour cette renégociation est d'arriver à une diminution des tarifs appliqués par Rhône Express dans le cadre de sa concession. Une première réunion de travail est prévue d'ici la fin avril, donc dans les tout prochains jours, et un objectif en termes de calendrier qui est l'automne 2019, dans très peu de temps, de façon à pouvoir apprécier s'il y a des accords trouvés ou pas avec Rhône Express. La Présidente du SYTRAL ayant annoncé très clairement qu'une délégation de service public est un contrat, et qu'un contrat est un outil qui doit être à vocation d'objectifs qui sont donnés par la collectivité. Si cet outil ne fonctionne plus, je pense que nos élus respectifs, à la fois de la métropole et du SYTRAL, en tireront les conséquences par rapport à Rhône Express.

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

Merci de cette réponse. Madame, et tout de suite après, Monsieur.

1360 **Cécile MICHAUX, Déléguée générale du Pôle d'intelligence logistique**

Bonsoir à tous, je m'appelle Cécile MICHAUX. Je suis la déléguée générale du Pôle d'intelligence logistique qui a été cité tout à l'heure. Nous sommes une association d'entreprises et réunissons



notamment les acteurs logistiques et transports que vous trouvez principalement sur la zone de Saint-Quentin-Fallavier, mais un peu partout en Rhône-Alpes.

1370 J'étais venue ce soir, parce que le titre de la réunion était « Voyageurs, marchandises : quelle cohabitation ? » Je pensais que nous pourrions parler un peu des enjeux du fret ferroviaire. Je vois que l'on dévie pas mal sur les questions de tracé, sur lesquelles je vous avoue que je n'ai pas vraiment de philosophie définitive. Par contre, ce que je voulais pouvoir partager un peu dans le cadre de la réunion de ce soir, c'était les problématiques que rencontrent les logisticiens, les transporteurs, les distributeurs, les grossistes, sur le transport de leurs marchandises, que ce soit en import ou ensuite pour distribuer dans les magasins pour que nous tous, consommateurs, puissions acheter, acheter en ligne, faire nos courses et que l'économie fonctionne bien.

1380 Ce qu'il faut avoir en tête, parce que nous avons beaucoup parlé de transport de marchandises dangereuses, c'est qu'il y a en fait toute une variété de types de marchandises qui peuvent être transportées par la voie ferroviaire, pour l'acheminement, sous forme aussi de différentes technologies de transport. On parle de trains de marchandises, notamment qui passent à Sibelin. Nous avons parlé de transport combiné. Là, c'est du container de marchandises que l'on peut poser sur un wagon puis sur un camion, sur une barge et mettre sur un cargo maritime. Ce sont des choses qui sont vraiment en développement, vraiment intéressantes, qui sont des solutions pertinentes pour les transporteurs et les logisticiens. Et effectivement, quand nous avons vu les chiffres au démarrage sur l'augmentation du fret dans les années à venir, notre équipe et nos adhérents qui sont là peuvent le confirmer : il y aura globalement une augmentation des volumes de marchandises à traiter pour suivre l'évolution économique. Donc, la question qui se pose à nous est : quels moyens nous donnons-nous pour que le volume, en constante augmentation de ces marchandises, soit traité et acheminé dans de bonnes conditions – j'y reviendrai dans une seconde – et de la manière la plus écologique, la moins impactante, la plus pertinente et la plus optimisée possible ?

1390 Aujourd'hui, la problématique du fret ferroviaire, en tout cas de l'utilisation du fer dans toutes ses composantes, dans toutes ses technologies pour les professionnels, c'est que c'est plus cher et moins fiable que la route. Donc, effectivement, les acteurs privilégient aujourd'hui la route par rapport au train, quand bien même, comme nous l'avons vu, c'est plus dangereux que de le faire par le train, parce que le service n'est pas suffisant, parce que les infrastructures sont soit saturées, soit insuffisantes sur les trajets qu'il pourrait y avoir. Nous estimons, pour vous donner un exemple, qu'il y a, à des moments, des flux de containers qui arrivent par cargo maritime soit sur port de Fos-sur-Mer, soit sur le port du Havre et qui sont ensuite traités sur les plateformes logistiques de Saint-Quentin-Fallavier pour être ensuite distribués dans tous les magasins, supermarchés, équipements de la maison, etc. Nous avons ici le responsable transport de Fnac – Darty. Pour tout ce que vous achetez à la Fnac et chez Darty, c'est lui qui s'assure que ce soit disponible en temps et en heure dans les magasins. Aujourd'hui, les infrastructures ne sont pas suffisantes. Les acteurs veulent aller sur l'intermodalité, que ce soit le fleuve, que ce soit le train, et recherchent des solutions alternatives. Et cela ne fonctionne pas. Donc, si nous voulons pouvoir assurer ce développement du fret ferroviaire, et donc enlever des camions de la route, parce que c'est bien de cela qu'il s'agit, il faut s'en donner les moyens.

1400 Je vous répète que je n'ai pas de philosophie définitive sur le tracé où doit passer précisément telle ou telle infrastructure et telle ou telle solution. Je ne rentrerai donc pas là-dedans. Mais le vrai enjeu est de savoir les moyens que nous nous donnerons dans les années à venir pour enlever des camions des routes, qui portent leurs risques, pour les reporter sur le fret ferroviaire.

1410 Et je complète juste très rapidement, parce que je vois que mon temps est écoulé, sur la partie voyageurs. Nous sommes aussi très demandeurs de toutes les solutions alternatives, que ce soit de desserte avec des réouvertures de gare ou de renforcement de la gare de Lyon Saint-Exupéry, ne serait-ce que pour des problématiques d'emploi. Aujourd'hui, pour pouvoir venir travailler en logistique, en nos réserves par exemple, toutes les solutions de transports en commun, qu'elles soient ferroviaires, SNCF, TER ou qu'elles soient transports en commun, sont insuffisantes. Toutes ces options sont donc aussi très intéressantes. Je vous remercie.

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

Merci de votre intervention. Je ne pense pas que cela apporte de réponses particulières. C'est plus un témoignage et une demande, traitée dans le cadre du débat. Nous la prendrons comme telle. Monsieur ?

**M. JOUVE, ADRD07**

1420 Bonsoir tout le monde. Je suis M. JOUVE de l'association ADRD07, une association de défense des populations riveraines sur le Cfal Sud. Donc, retour sur la rive droite du Rhône. Nous avons fait 300 km pour vous entendre, essayer de trouver des solutions, et essayer de dialoguer pour trouver des opportunités, surtout pour les populations directement concernées.

1430 Vous avez parlé sur le futur, du long terme : deux fois plus de trains, deux fois plus de voyageurs, deux fois plus de fret. Il faut savoir, tout de même, que si nous partons sur ces chiffres, nous aurons une quantité industrielle de trains qui vont certainement « déborder » sur le Cfal et sur le Cfal Sud. Dans notre secteur, nous sommes dans le département de l'Ardèche, un département viticole, avec beaucoup de territoires qui seront durement touchés. Ce que nous connaissons déjà actuellement, puisque de 32 trains en 2009 (chiffres donnés par Réseau ferré de France), nous sommes passés à 80 trains actuellement. Il faut savoir que les nuisances auront des répercussions importantes sur les populations, et particulièrement sur la qualité de vie et sur la valeur patrimoniale des populations.

Je voulais vous demander exactement : est-ce que l'augmentation va se faire par des autoroutes ferroviaires qui seront prévues ? Les autoroutes ferroviaires sont en train de se mettre en place. Actuellement, nous avons eu vent que 4 autoroutes ferroviaires par jour allaient partir de Barcelone, sur le MIN de Rungis, et vice-versa, dans les deux sens.

1440 Là, vous êtes en train de nous dire que les camions devraient être transportés sur des wagons. Étant un ancien transporteur, je vous signale que pour répondre aux chiffres qui avaient été demandés tout à l'heure, vous avez environ dans la vallée du Rhône 30 000 camions. Nous allons faire un compte rond à 15 000 camions, pour arrondir. Ces 15 000 camions seront mis sur les wagons. Cela vous fera 500 trains par jour. Est-ce cela, le développement durable ? Est-ce cela, le devenir des populations ? Est-ce cela la qualité de vie pour nos enfants, pour nos futures générations ? C'était une réflexion.

Ensuite, puisque vous allez mettre les camions sur les wagons, il y a une législation routière qui était très contraignante au niveau des camions. C'est-à-dire qu'un camion est vérifié et passe à la DRIRE une fois par an. Et les matières dangereuses, tous les six mois. À quelle périodicité se font les contrôles sur les wagons ? Il nous a été dit « entre 10 et 30 ans ». Comme ce sont des wagons qui viendront des pays étrangers, puisque l'axe de la vallée du Rhône deviendra un axe européen, nous n'avons pas la certitude de la sécurité.

1450 Tout à l'heure, vous avez parlé des accidents plus nombreux par les camions que sur les wagons. Vous avez parlé de Chavanay. Je peux également compléter votre documentation. Vous avez La Voulte dans l'Ardèche, la même pollution, des trains d'hydrocarbures qui avaient enflammé toute une partie du village, avec pollution dans le Rhône. Et moi, je suis né à côté d'une petite commune, à Châteaubourg – personne n'en a entendu parler. C'était devenu la plus grande catastrophe ferroviaire de la région Rhône-Alpes. Il y a eu 37 morts et 150 blessés. J'étais tout petit, j'avais 11 ans. Mon père m'a emmené visiter cette catastrophe. Nous n'en parlons plus de tous ces problèmes. Vous avez tout de même la plus grande catastrophe ferroviaire qui a eu lieu, bien sûr, il y a très longtemps : un train de réservistes de la Guerre 14-18 qui s'est écrasé à Saint-Jean-de-Maurienne. Il y a eu 520 morts. Les freins avaient lâché. Alors, je pense qu'au niveau du matériel, les freins sont quelque chose de très important.

Simplement, je voulais vous amener ces quelques précisions.

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

1460 Merci. Nous avons en même temps un message.

*Intervention hors micro*

Un complément par tweet ?

**Dorothee BRIAUMONT, Membre de la Commission particulière**

Oui, concernant cette question de sécurité, j'ai une réaction en direct par rapport à une diapositive qui a été présentée par M. CUVILLIER sur la sécurité du transport ferroviaire, comparée au trafic routier. Cette image est considérée comme pertinente, mais elle est complétée par une question. « Elle considère seulement le risque accidentel. Quid du risque de malveillance, attentat au passage en gare, ou déraillement en ville ? » Nous sommes sur cette thématique de risque. Merci.

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

1470 Est-ce que vous avez une réponse ? S'il n'y a pas de réponse, je rappelle la règle du jeu : si vous ne pouvez pas fournir la réponse, la question est transcrite sur le site. Et dans les 15 jours, une réponse écrite est donnée et publiée sur le site. Mais si vous avez déjà des éléments ?

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

Nous, nous n'en avons pas. Mais peut-être Fret SNCF pourrait-il nous éclairer sur les contrôles et la sécurité.

**Vincent PICHOU, fret SNCF**

1480 Bonsoir. Vincent PICHOU, pour Fret SNCF. Je vais peut-être d'abord apporter quelques éléments sur l'évolution du besoin ferroviaire, très rapidement, et sur les sujets d'autoroute ferroviaire pour que nous sachions bien de quoi nous parlons. Effectivement, nous le voyons depuis quelques années, un transport combiné se développe très fortement. C'est notamment les ports, les routiers qui dégagent des camions des routes et les posent sur des trains. La sécurité est au cœur de tous les processus ferroviaires et est organisée. Vous avez un établissement public de sécurité ferroviaire qui met sous vigilance l'ensemble du système et toutes les entreprises ferroviaires doivent « montrer patte blanche », c'est-à-dire qu'elles doivent avoir un certificat de sécurité. Ce certificat de sécurité atteste que la gestion de la sécurité est parfaitement d'aplomb, de façon à pouvoir exercer le métier de transporteur ferroviaire. Sinon, vous ne le faites pas. Sinon, dès que vous sortez des clous, le risque est simplement l'arrêt de l'activité pour une entreprise ferroviaire.

1490 Ensuite, vous avez même d'autres boucles de sécurité qui sont celles de nos propres clients. Les clients, notamment dans la chimie, évaluent aujourd'hui selon leurs propres critères les entreprises ferroviaires à qui elles remettent des flux et les notent. Et selon les évaluations, vous pouvez ou pas répondre à un appel d'offres lancé par un chimiste. Vous avez une mise en tension permanente de la sécurité. Heureusement, c'est parfaitement normal. Mais cette mise en tension est évidemment efficace. C'est clair, le risque zéro n'existe pas, et je ne vais pas vous faire croire cela. Simplement, les résultats qui ont été montrés ne sont pas le fruit du hasard. Il y a effectivement une culture sécurité qui est très forte dans les entreprises ferroviaires.

1500 Pour terminer sur les wagons et sur le pas de maintenance et de surveillance des wagons, d'abord, tout train qui part fait l'objet d'une reconnaissance à l'aptitude au transport. Avant son départ, nous faisons le tour du train pour nous assurer que tout est d'aplomb et que le train peut effectivement partir. Ensuite, les wagons durent très longtemps, mais le pas de révision du wagon, en réalité, est fonction de son trafic : plus un wagon va tourner, plus il sera révisé régulièrement. Il y a deux pas : un pas par rapport à l'activité et un pas temporel. Donc, ce n'est certainement pas tous les 10 ou 30 ans. C'est beaucoup plus serré que cela. Et plus cela tourne, plus les wagons sont révisés, évidemment sur tous leurs organes.

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

Merci de ces précisions.

*Intervention hors micro*

**Vincent PICHOU, fret SNCF**

Chaque wagon et chaque entreprise qui circule sur le réseau français sont évalués et passent sous les fourches caudines de l'EPSF (établissement public de sécurité ferroviaire).

1510 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**

Merci. Il y a un point sur lequel vous n'avez pas répondu, c'est le risque d'attentat, l'acte malveillant. Si vous pouvez donner un élément de précision.

**Vincent PICHOU, fret SNCF**

Je dirais simplement que c'est le sujet de tous les transports et pas seulement du transport ferroviaire. C'est vrai sur la route aussi, c'est vrai dans tous les domaines. Ensuite, les entreprises ferroviaires sont closes. Vous prenez un triage, par exemple, il est clos, il est surveillé, il est gardienné. Vous avez évidemment des dispositifs de sûreté ce type-là.

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

Une question là-bas, puis une dernière et nous allons clore notre discussion. Monsieur, à droite ?

1520 **Rémi GAUTHIER, Président A3CFAL**

Bonsoir. Rémi GAUTHIER. Je suis le Président de A3CFAL. Bizarrement, je vais essayer de ne pas parler du Cfal. Je vous promets. Je voudrais que nous parlions de ce qui fait que nous sommes ici en 2019. En 2001, un ministère a dit à une personne : « Dis-nous comment nous pourrions faire pour qu'il y ait plus d'écologie et plus de trains de fret. » On leur a dit : « Il faut qu'ils ne s'arrêtent pas dans les gares. Les TER sont prioritaires, donc il faudrait faire un TGV du fret. » Le TGV du fret était possible dans les années 50 : ministère du Plan, le « gars » trace un trait, exproprie, on ne discute pas, il n'y a pas d'associations et cela passe. Nous sommes en 2019. Moi, je suis Président d'une association. Et nous, nous sommes un peu une exception, nous ne nous opposons pas. Mais beaucoup d'associations et d'élus s'opposent. J'ai eu un entretien avec M. CUVILLIER, dans son bureau, il y a quelques années. Il m'a dit : « Avec les lois actuelles, il est très difficile de faire de la voie neuve. » C'est vrai, c'est un constat.

1530

Je voudrais que nous nous posions la question du débat public. Nous sommes ici en 2019, parce qu'un technicien a dessiné une carte pour le Cfal en 2001, où justement le fameux phasage dont nous avons un peu parlé apparaissait déjà, de petits carrés jaunes entre Ambérieu et Montluel, et de petits carrés jaunes entre Guillotière et Grenay. C'était la solution du pauvre. Il a dit : « Idéalement, il me faudrait cela. Avec cela, on chuinte la Part-Dieu, et hop ! Les trains de fret ne sont plus dans la Part-Dieu et il fait beau. » La démocratie fait que RFF doit présenter quelque chose à nous, peuple, élus, etc. Donc, à la Région, on a présenté en 2005 et en 2007 le Cfal Nord. On lui a dit : « On va faire du retournement. Les TER partiront de la Part-Dieu monteront à Saint-Clair, et dans toutes les variantes, nous présenterons une variante qui redescende sur Saint-Exupéry, qui passe de 1 à 1 pour 2040. Donc, pour séduire la Région, on lui a dit : « On va vous proposer 4 tracés », mais évidemment plus on s'éloigne de Montluel, plus cela coûtera cher de les ramener à Saint-Exupéry. Donc, que fait la Région ? Elle vote pour le fuseau A qui avait effectivement une DUP. Très rapidement, ces fameuses virgules, celle de La Boisse, dans le cadre qu'ils nous présentent, est enlevée. Nous avons donc acquis la voie de la Région Rhône-Alpes sur quelque chose qui n'existe plus aujourd'hui. Nous avons acquis le fuseau A sur son raccordement à Ambronay, au-dessus d'Ambérieu. Parce que tout le monde sait que si nous faisons le Cfal à plein, aujourd'hui, de toute façon nous sabotons les TER. Le FNAUT qui est derrière moi pourrait le dire. M. CUVILLIER en conviendra. Tout train de fret qui va s'engager à Ambérieu pour aller vers Lyon, de toute façon, consomme l'équivalent d'un TER. Donc, tant que nous ne partons pas déjà de Ambronay – je veux que l'on mémorise ce nom ce soir – et non pas de Léman aujourd'hui, les TER sont sacrifiés.

1540

Donc, nous en revenons à notre technicien qui, en 2001, dit : « La solution qu'il nous faut est, *grosso modo*, Montluel – Dagneux – Saint-Laurent-de-Mure pour faire une carte à la louche, et après Guillotière. » La démocratie fait que les techniciens disent : « Vous n'avez pas d'argent, il faudrait le faire passer. Nous allons proposer plusieurs choix. Mais nous voulons celui-là. » Nous y sommes aujourd'hui. Nous sommes arrivés à cette solution, c'est que l'on nous propose le phasage, la solution du pauvre, du phasage Cfal Nord, et nous avons le tracé le plus long, le plus cher, le plus impactant, parce que c'est le seul qui peut être phasé. Si cette notion du phasage qui a été l'argument massif de séduction de la Région n'avait pas existé, nous ne débattrions pas aujourd'hui du Cfal, s'il passe à Montluel ou pas. Il y a 300 millions d'écart. Nous passons de 1,5 milliard à 1,25 milliard. Il faut arrêter de nous proposer des « trucs de Pharaons ». 2,5 milliards pour passer au-dessus du boulevard Stalingrad, pour passer à Part-Dieu. L'objectif du débat NFL d'aujourd'hui, c'est le doublement de la voie TER entre Guillotière et ici, et son raccordement au Cfal Nord dans sa version courte. Et tout cela, effectivement, fera un chuinte pour les trains de fret, mais cela va saboter les TER en tout dans la portion Ambérieu.

1550



*Applaudissements*

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

Merci de votre intervention. Une dernière question.

**Jean TORRIERO**

- 1570 Bonsoir. Jean TORRIERO, Lyon Métro. Quand nous avons fait la voie TGV, normalement il devait y avoir côté Ouest 10 m de réservés sur 21 km pour faire passer un contournement fret, avec un triangle sur la ligne d'Ambérieu et un triangle sur la ligne de Bourgoin. Il y a normalement une réservation. Parce qu'il avait fallu se battre contre des Parisiens – excusez-moi s'il y en a ici. Le premier tracé du contournement fret de Lyon était en plein dans les grottes de la Balme. Il a fallu leur faire remarquer, après maints sourires un peu narquois qu'ils étaient dans les siphons des grottes de la Balme. Vous voyez à peu près. Cela permettrait, ce *by-pass* qui fait 21, 22 km... par exemple, nous pourrions faire partir des trains de la Part-Dieu, des trains de Grenoble, qui monteraient, qui passeraient par Saint-Clair et pas Saint-Exupéry pour aller sur Grenoble. Et dans l'autre sens, des trains qui descendraient par Vénissieux, qui passeraient par Saint-Exupéry pour aller sur Genève, par exemple. C'est ce que l'on appelle le *by-pass*, un H couché. Est-ce pris en compte ? Parce que la personne de RFF qui l'avait décidé est décédée prématurément. Merci.

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

Est-ce que vous pouvez apporter des précisions ou pas sur ce point ? Non. Nous approfondirons la question et essaierons de vous répondre par écrit. Nous allons clore la série de questions / réponses. Peut-être juste un mot sur le calendrier futur. Ce débat se poursuit jusqu'en juillet. Nous aurons encore un bon nombre de réunions. Nous sommes à la 4<sup>e</sup> réunion publique, il y en a 16, donc encore 12 sur ce point. Peut-être une 13<sup>e</sup>, s'il faut faire quelque chose sur la Côtière et Montluel. Nous les complétons aussi par des ateliers. Les prochaines réunions ont lieu à Lyon le 13 mai, quasiment sur le même sujet qu'aujourd'hui, sur la partie lyonnaise. À Vienne, le 14 mai. À Lyon, une réunion publique. Non, le 13 mai, pardon, c'est un atelier de décryptage qui porte sur les chiffres annoncés par SNCF Réseau. Cet atelier se fait sur inscription. Les inscriptions sont ouvertes sur le site. Quiconque veut y participer peut s'y inscrire, cela va de soi. Et le 16 mai, réunion publique sur les transports du quotidien sur Lyon. Des conférences et ateliers débats. Vous avez évoqué tout à l'heure les corridors ferroviaires. Nous avons prévu une conférence débat qui se tiendra à la Chambre de commerce et d'industrie avec les coordinateurs européens de façon à aborder le sujet des corridors européens de fret et de voir l'impact que cela peut avoir sur le NFL. Puis, nous avons une série de débats mobiles que nous aurons sur site. Là, nous sommes sur les marchés, devant les gares, etc. L'information est donnée au maximum pour permettre de répondre à cela.

- 1590 Non, le 13 mai, pardon, c'est un atelier de décryptage qui porte sur les chiffres annoncés par SNCF Réseau. Cet atelier se fait sur inscription. Les inscriptions sont ouvertes sur le site. Quiconque veut y participer peut s'y inscrire, cela va de soi. Et le 16 mai, réunion publique sur les transports du quotidien sur Lyon. Des conférences et ateliers débats. Vous avez évoqué tout à l'heure les corridors ferroviaires. Nous avons prévu une conférence débat qui se tiendra à la Chambre de commerce et d'industrie avec les coordinateurs européens de façon à aborder le sujet des corridors européens de fret et de voir l'impact que cela peut avoir sur le NFL. Puis, nous avons une série de débats mobiles que nous aurons sur site. Là, nous sommes sur les marchés, devant les gares, etc. L'information est donnée au maximum pour permettre de répondre à cela.
- 1600 Le site du débat : vous avez l'adresse. Vous pouvez vous informer sur le projet. À ce sujet, j'ai une petite demande à l'égard de la SNCF, puisque nous avons évoqué les tracés précis du Cfal Nord. Ils sont en mairie. Si vous n'y voyez pas d'inconvénients, nous les mettrons sur le site également. Tout un chacun pourra consulter sur le site ces tracés précis de Cfal Nord, à titre d'information, même si le débat ne porte pas sur ce point pour nous. Les actualités du débat, les inscriptions aux ateliers, les questionnaires sur les déplacements, les questions / réponses : vous avez accès à tout cela sur le site. Vous pouvez poser toutes questions écrites et vous obtiendrez une réponse dans les 15 jours, même si c'est une réponse d'attente qui nécessite un approfondissement.

- 1610 Peut-être une dernière précision : la suite de ce débat. J'ai dit qu'il se clôt le 11 juillet, par une réunion de clôture qui se passera à Lyon. Que se passera-t-il après ? Notre Commission établira un compte-rendu. Nous avons 2 mois pour établir un bilan de la concertation, dans lequel nous ferons remonter l'ensemble des arguments qui ont pu être développés, pour ou contre, des contributions, tous les éléments de la problématique qui s'est posée au cours de ces débats, en intégralité, je le répète, sans prendre position – le projet est-il bon ou pas, faut-il modifier ou pas ? C'est bien un argumentaire que vous avez développé, c'est votre débat, tous les éléments que vous avez pu donner. Nous allons en faire la compilation et émettre un certain nombre de recommandations à l'égard du maître d'ouvrage. Nous avons deux mois pour ce faire, et la Présidente de la CNDP devra dresser un bilan dans les 2 mois également.

À l'issue de la publication de ce compte-rendu, SNCF Réseau a 3 mois pour indiquer ce qu'il entend faire à la suite de ce débat. Plusieurs solutions. Soit il abandonne purement et simplement le projet.

1620 Soit il décide de le poursuivre et dans ce cas il indique quels enseignements il tire du débat et quelles modifications il apportera à son projet s'il entend en apporter. En tout état de cause, il rend publiques la décision de faire et toutes les justifications correspondant aux enseignements du débat. Et ce, dans un délai de 3 mois, ce qui veut dire qu'en décembre 2019, la décision sur la poursuite de ce projet sera arrêtée.

J'en ai terminé. Peut-être juste un mot, un rendu-compte rapide de ce que Dorothée, en vous écoutant et en reprenant les messages sur Twitter a retenu. Ce n'est pas une synthèse de nos débats. Ce sont quelques éléments marquants qui sont remontés un peu de ces discussions.

**Dorothée BRIAUMONT, Membre de la Commission particulière**

1630 C'est juste pour vous dire qu'effectivement, nous actons le fait que vous avez souhaité reparler du Cfal, qu'il soit au Nord ou au Sud. Ce que j'ai entendu également, c'est vos besoins immédiats qui n'attendent pas 2030 ou 2040, et notamment avec la réouverture de gares, le fait que beaucoup d'acteurs étaient prêts à accompagner ces réouvertures de gares, sans attendre forcément l'échéance de 2030 – 2040. Nous avons entendu le nom de Toussieu – Chandieu. J'ai entendu aussi des personnes s'exprimer et dire : « Nous voulons être respectés et ne pas être que traversés. » C'est lié à la fois à une qualité de vie, avez-vous exprimé, et également à des enjeux de sécurité, me semble-t-il. Nous avons aussi entendu des personnes parlant d'emploi. Finalement, quel équilibre trouver en soutenant le développement d'emplois et cette qualité de vie ? Puis, le financement de tous ces aménagements. J'ai entendu : « Qui va payer ? Qui va payer les gares ? » Je ne sais pas s'il faut rester sur cette note-là, et peut-être conclure avec le besoin que vous avez d'être placés en situation extrêmement concrète avec, finalement, des chiffres précis sur le quotidien. Nous avons entendu le nombre de trains par heure, et intégrant aussi des nuisances sonores. Donc, quelque chose qui permet de se projeter réellement dans son quotidien. C'était juste quelques mots, mais bien évidemment, ce sera beaucoup plus fourni dans la synthèse et dans notre rapport.

1640

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

Merci à tous, et rendez-vous soit sur le site, soit aux prochaines réunions publiques. Merci.

*Applaudissements*