

Débat public

NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

Du 11 avril au 11 juillet 2019

Compte-rendu intégral

Réunion publique

Mardi 11 juin 2019 à Vénissieux

SALLE/ADRESSE :	Salle Irène Joliot-Curie – 68, boulevard Irène-Joliot Curie, 69 200 Vénissieux
PARTICIPANTS :	95 personnes
DÉBUT > FIN :	19 h 15 à 21 h 35 (durée du REC : 2 h 20)
QUESTIONS-RÉPONSES :	15 questions

En tribune

CNDP

M.	Jean-Claude	RUYSSCHAERT	Président de la commission particulière du débat public
M.	Jérôme	LAURENT	Membre de la Commission particulière du débat public
Mme	Dominique	SIMON	Membre de la Commission particulière du débat public

Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

M.	Denis	CUVILLIER	Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale
M.	Didier	LLORENS	Concernant projet NFL long terme SNCF Réseau –direction territoriale

Intervenants :

Michèle PICARD, maire de Vénissieux

COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Bonsoir. Je suis Jean-Claude RUYSSCHAERT. Je préside la Commission particulière du débat public. Je vais laisser Dominique, qui est membre de la commission, et Jérôme travailler un peu ce soir. J'animerai la séance de questions-réponses. En préambule, je souhaitais saluer la maire de Saint-Priest. Je souhaiterais préciser au préalable que, cette séance étant filmée, vous pouvez bien entendu refuser d'être filmé en faisant respecter votre droit à l'image. Dans ce cas, vous pouvez vous manifester. Si vous avez une question à poser, vous pouvez la poser par écrit de façon à ne pas être filmé. Dans le cas contraire, vous serez sur le site, comme tout un chacun. Je laisse la parole à Madame le Maire pour un mot d'accueil.

10 Michèle PICARD, maire de Vénissieux

Merci. Bonsoir à toutes et à tous. J'aimerais tout d'abord souhaiter à toutes et à tous la bienvenue. La ville de Vénissieux est heureuse d'accueillir cette réunion publique. On ne construit pas de politique publique valable sans le débat et la participation citoyenne. Notre territoire est attaché depuis longtemps à l'expression des habitants sur tous les sujets et à tous les échelons. La démocratie est une conviction que nous concrétisons en ouvrant de multiples espaces d'interaction entre les Vénissiens et tous les acteurs de la ville, que ce soit nos conseils de quartier (qui ont vu le jour douze ans avant que la loi ne les impose), le conseil municipal des enfants et le conseil citoyen du développement durable. Toutes ces instances participent au vivre ensemble. Nous actionnons tous les leviers pour créer de la participation comme, par exemple, la consultation citoyenne en ligne « Ma commune demain, je donne mon avis » ou encore notre nouveau service en ligne « Clic » (Contact local d'information citoyenne), une plate-forme interactive pour signaler les dysfonctionnements sur le domaine public, les traiter et être informé de l'état d'avancement de la demande. En associant les Vénissiens, la ville gagne en proximité et en réactivité dans un dialogue constructif et pédagogique.

Vénissieux est une ville qui avance, une ville qui évolue. J'aimerais permettre à chacun de changer de regard sur ce territoire, souvent victime de préjugés et de raccourcis. Jusqu'aux premières révolutions industrielles, Vénissieux fut un village agricole constituant l'un des greniers de Lyon. À la fin du XIX^{ème} siècle, de nombreux rosiéristes mondialement connus étaient implantés sur la commune. Avec la révolution industrielle, Vénissieux développe son identité populaire. Les vagues d'immigration successives sont venues enrichir notre territoire de cultures et d'énergies nouvelles qui ont forgé l'identité de notre ville. Ce fut d'abord les Polonais, dans les années 1920, puis les Espagnols, les Italiens et l'immigration maghrébine des années 60. Impliqués dans la construction de la ville, dans la vie sociale, dans les résistances, ces hommes et ces femmes ont bâti nos libertés, comme l'ont fait d'ailleurs les cheminots, qui ont joué un grand rôle dans la libération de notre ville en septembre 1944.

L'entraide entre les populations ouvrières a marqué notre parcours et Vénissieux est une ville de solidarité et d'accueil. Ces empreintes laissées dans notre histoire sont les fondements de l'identité de notre commune et nous accompagnent aujourd'hui dans la métamorphose de la ville. Accompagner le développement d'un territoire est un défi qui demande de la mobilisation, une multitude d'acteurs et la prise en compte de tous les paramètres. La ville est un puzzle dont chaque pièce est importante pour le quotidien des habitants. Nous souhaitons améliorer la qualité de vie de tous et l'économie locale, favoriser le lien social, protéger et valoriser l'environnement, répondre aux besoins des populations en matière de logement, de transport, d'accueil depuis la petite enfance jusqu'au quatrième âge, permettre l'accès au sport et à la culture et assurer à tous sécurité et épanouissement autour des chantiers qui s'entreprennent simultanément et dans une cohérence d'ensemble.

La question de la mobilité n'échappe pas à cette règle. Vénissieux est aujourd'hui la troisième ville du département et la sixième ville de la région Auvergne Rhône-Alpes avec près de 65 000 habitants en 2018. Notre démographie est en hausse constante avec environ 1000 habitants supplémentaires par an depuis 2008. Les Vénissiens sont jeunes, 38 % ont moins de 25 ans. La population est composée à 50 % d'ouvriers et d'employés. Sur le plan social, les bénéficiaires du RSA représentent 18 % de la population vénissienne, contre 8 % pour la métropole de Lyon. La ville compte 8700 demandeurs d'emploi. Vénissieux est une ville de première couronne et l'entrée sud-est de l'agglomération

lyonnaise. Le territoire est segmenté par de grandes infrastructures, voies ferrées, boulevards périphériques et boulevards urbains sud qui lui assurent une bonne accessibilité.

55 En complément, l'offre de transports en commun est de qualité. Tramways, métros, bus et trains convergent vers le pôle d'échange multimodal. Cette situation, au cœur d'un réseau de voies et de transports publics structurants, a permis à Vénissieux de s'affirmer comme un pôle économique majeur de la métropole. Un territoire attractif couplé à une volonté politique de favoriser l'activité économique fait de Vénissieux un pôle productif composé d'entreprises historiques (comme Renault Trucks, Orapi, Bosch, etc.), d'industries innovantes (Aldes, Boostheat), de grandes entreprises de BTP (Millot TP, Chanel), d'autres liées à l'environnement (CARSO, Spie) ou au transport (Iveco, STEF

60 logistique, etc.). La commune accueille également le premier pôle automobile de la région. Ainsi, 28 % du territoire est dédié aux activités économiques avec une zone industrielle importante, 16 parcs d'activité et une zone franche urbaine. La ville compte 30 000 emplois dont un tiers sont industriels. Un quart de ces emplois sont occupés par des Vénissiens, d'où l'importance d'un bon réseau de transport public afin d'acheminer les travailleurs extérieurs.

65 La question de la mobilité est primordiale. La ville de Vénissieux et ses habitants ont toujours su se mobiliser pour conquérir des avancées nécessaires, à la fois au développement de la ville, mais aussi au désenclavement des quartiers les plus en difficulté. Ce fut le cas pour l'arrivée du métro Gare de Vénissieux, initialement prévue aux Minguettes, et du tramway jusqu'aux Minguettes. C'est avec la même force de conviction que nous apportons notre contribution à ce débat autour de la rénovation

70 du nœud ferroviaire lyonnais et l'avenir des déplacements à une échelle locale, nationale et internationale. Les enjeux sont d'importance puisqu'ils sont d'ordre environnemental et de santé publique dans un contexte d'urgence climatique où le transport ferroviaire est une réponse pertinente. Il questionne aussi l'aménagement des territoires dans une vision d'égalité avec la suppression des fractures de tout ordre.

75 Je ne doute pas que les échanges constructifs que nous aurons tout au long des réunions publiques organisées sur nos territoires participent à faire avancer l'intérêt général. Je vous remercie.

Dominique SIMON, Membre de la Commission particulière du débat public

80 Merci Madame le Maire. Vous avez bien planté le décor de cette réunion. Avant d'aller plus loin, pour celles et ceux qui ne sont pas familiers avec ces réunions de débat public, il serait utile d'en préciser le cadre et l'esprit. En participant à cette réunion du débat public, vous exercez un droit constitutionnel inscrit dans la charte de l'environnement et selon lequel tout citoyen a droit à être informé, parfaitement informé, à donner son avis et à questionner tous les projets d'importance qui ont des impacts sur l'environnement.

85 Ce que nous faisons ce soir est un exercice démocratique absolument fondamental qui intervient avant toute décision. Le débat dont nous parlons ce soir est un débat d'infrastructure ferroviaire qui porte sur le nœud ferroviaire lyonnais. C'est un projet porté par le maître d'ouvrage qui est à ma droite. Ce dossier est à l'état de projet. Aucune décision n'est prise et le débat que nous avons doit permettre de nourrir cette décision. De quoi débattons-nous ? Nous débattons de l'opportunité, de l'objectif et des caractéristiques du projet. Faut-il le faire ou pas ? La question est posée. Faut-il le

90 faire comme ça ? Existe-t-il des alternatives ? Quels sont les impacts de ce projet ?

Comment s'organise un débat public ? En France, la commission nationale du débat public est une autorité administrative indépendante. Cette autorité administrative indépendante est saisie par les maîtres d'ouvrages qui souhaitent mener des projets d'infrastructure importants. Cette autorité décide, ou non, d'organiser un débat public. Lorsqu'elle le fait, elle nomme une commission particulière du

95 débat public. C'est ainsi que, dans le cas qui nous préoccupe ce soir, vous avez ici quelques représentants de la commission particulière avec son Président, Jean-Claude RUYSSCHAERT, et huit autres membres qui représentent une diversité de parcours, d'expériences et de sensibilités permettant d'enrichir le débat.

100 Que faisons-nous, en tant que commission particulière ? Nous concevons le débat, le dispositif et les réunions publiques. Nous l'animons. Lorsque le débat sera terminé, nous aurons deux mois pour établir un compte-rendu qui portera sur le débat (et non pas sur le projet lui-même). C'est bien le débat, en tant que commission du débat, qui nous intéresse. Le débat public s'appuie sur cinq principes fondamentaux qui doivent, ce soir, inspirer l'ensemble de nos échanges :

- 105 - l'indépendance. Chaque membre de cette commission est totalement indépendant de tous ceux qui ont, de près ou de loin, un intérêt avec ce projet ;
- la neutralité. Comme je vous l'ai dit plus tôt, nous ne nous prononcerons pas dans le compte-rendu sur le projet. Nous nous intéresserons au débat et à la qualité de ce débat. Cette qualité sera mesurée au respect des trois principes fondamentaux qui suivent ;
- 110 - la transparence. Nous veillons, et nous veillerons, à ce que tout citoyen puisse disposer sur ce projet de l'ensemble des informations existantes de manière totalement transparente ;
- l'égalité de traitement. Ici dans cette salle, et plus généralement dans toutes les instances du débat public, chacun a la même voix, le même poids. Ici, il n'y a pas de hiérarchie ni de barrette sur les épaules. Chacun a la même place, la même voix, et nous y veillons ;
- 115 - l'argumentation. Nous ne sommes pas là pour nous envoyer des positions sans fondement. Nous sommes là pour débattre, pour parler en se basant sur des arguments. Nous nous assurons que vos expressions orales ou écrites respectent cette qualité d'argumentation.

Voilà les principes du débat public qui doivent nous inspirer tous ensemble, ce soir. Je ne doute pas que nous y parviendrons.

- 120 Le slide suivant présente ceux qui vont prendre la parole dans quelques minutes, c'est-à-dire les porteurs du projet dont nous allons débattre. Dans un premier temps, pendant une vingtaine de minutes, voire une demi-heure, ils vous expliqueront quel est ce projet, de quoi il est fait. Ils vous parleront de son opportunité, ses caractéristiques, ses impacts et de quelques alternatives. Ensuite, le Président Claude RUYSSCHAERT animera une session de questions-réponses qui pourront solliciter la maîtrise d'ouvrage, mais aussi d'autres représentants dans la salle comme SNCF Mobilités et des autorités organisatrices de la mobilité, que ce soit au niveau de l'État, de la région ou de la métropole.
- 125

Je vous souhaite une bonne soirée et je demande à Messieurs CUVILLIER et LLORENS de prendre le relais.

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

- 130 Bonsoir à toutes et à tous. Nous allons parler à deux voix. C'est pour ça que Didier m'accompagne. Je travaille chez SNCF Réseau à la direction territoriale de Lyon. Je suis le Directeur du projet que nous allons vous présenter, dit Nœud ferroviaire lyonnais (NFL) long terme.

Didier LLORENS, Concertant projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale

Didier LLORENS, également à la Direction territoriale. Je suis concertant sur le projet des aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais.

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

SNCF Réseau, depuis la réforme ferroviaire de l'an dernier, est aujourd'hui l'établissement public qui porte et détient tout le réseau ferré national. À ce titre, SNCF Réseau doit entretenir et développer ce patrimoine. Le développement du réseau passe typiquement par le genre d'opération qui sera présentée ce soir. Nous avons un objectif auquel le Président Patrick Jeantet tient beaucoup : construire un réseau permettant de faire circuler le plus grand nombre de trains possible. Tous nos projets sont portés avec cette ambition de faire circuler un maximum de trains sur ce réseau.

140

Nous allons commencer par un petit film qui, mieux que nos présentations, va présenter le débat public et le contexte.

Projection d'une vidéo.

- 145 **Didier LLORENS, Concertant projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

La dernière loi de 2018 portant sur la réforme ferroviaire place SNCF Réseau comme le pivot du système ferroviaire dans un environnement qui sera bientôt entièrement ouvert à la concurrence. Peu de gens le savent, mais, dès aujourd'hui, il existe plus d'une vingtaine d'entreprises ferroviaires, notamment de fret, qui circulent sur le réseau ferré national. Comme l'a dit Denis, l'objectif de notre Président est de faire circuler le plus de trains possible sur un réseau modernisé. Pour cela, l'investissement sur le réseau ferré national a plus que triplé en une dizaine d'années. Dans les

150

années 2000, on investissait un milliard d'euros par an. Aujourd'hui, c'est plus de trois milliards d'euros.

155 En Auvergne Rhône-Alpes, plus de 130 chantiers et 43 grosses opérations de modernisation auront lieu en 2019. Et plus de 750 millions d'euros seront investis cette année. Pour entrer dans le vif du sujet, je vous propose une présentation en trois parties :

- le contexte territorial et ferroviaire ;
- le projet du nœud ferroviaire lyonnais à long terme ;
- des éclairages complémentaires demandés par la ministre pour ce débat public.

160 CONTEXTE TERRITORIAL ET FERROVIAIRE

Lyon est au cœur des échanges internationaux, nationaux et régionaux. Le nœud ferroviaire lyonnais comprend aujourd'hui plus de douze lignes qui convergent vers ce nœud ferroviaire et 1200 trains qui circulent chaque jour. Plus de la moitié (51 %) sont des trains express régionaux (TER), 18 % des TGV, 15 % des trains de fret et 16 % des circulations techniques. Ces circulations sont nécessaires pour mettre notamment en place le train à quai le matin et les conduire le soir au dépôt.

165 Dans ce nœud ferroviaire lyonnais, il existe aujourd'hui des points de congestion situés sur la traversée Nord-Sud, entre Saint-Clair et Guillotière, et dans la traversée Est-Ouest, sur la ligne Lyon – Grenoble, entre les communes de Saint-Fons et Grenay.

170 Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'il n'est aujourd'hui plus possible de faire circuler de trains supplémentaires dans ce nœud ferroviaire lyonnais. Nous n'avons pas attendu 2040 et l'horizon long terme pour agir et nous avons déployé le « plan de mobilisation ». C'est un plan partenarial avec l'État, la Région, la Métropole et les collectivités pour, dès aujourd'hui, gagner en régularité et en confort. Ce plan de mobilisation, c'est 500 millions d'euros investis sur la période 2015-2025. Les travaux les plus emblématiques sont certainement ceux de la gare Part-Dieu avec la création d'une douzième voie à quai, la voie L. Vous avez également la création de nouveaux accès aux quais, les accès Pompidou.

175 Sur l'axe Lyon – Chambéry – Grenoble, nous avons eu des travaux de suppression de passages à niveau. Par exemple, la suppression du passage à niveau n°11, à Saint-Pierre-de-Chandieu, fait partie du plan de mobilisation. Des travaux auront lieu à Saint-André-le-Gaz, notamment pour améliorer les plans de voie et les conflits de circulation entre les lignes de Chambéry et de Grenoble. Ce plan de mobilisation agit aussi sur toutes les composantes du système ferroviaire. Je vous ai présenté ce qui nous concerne directement, SNCF Réseau, mais le plan porte également sur la conception des horaires et la mise en place du matériel roulant. De gros efforts sont faits dès maintenant pour avoir un train de meilleure qualité.

185 PROJET DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

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

Et maintenant, nous rentrons dans le débat public. Le débat public, c'est le projet de demain pour répondre à l'augmentation des besoins de déplacement. Tout à l'heure, Mme SIMON nous a rappelé que ce débat était avant tout un débat d'opportunité et, ensuite, un débat de projet. Dans le débat public, nous attendons des avis sur ce qu'on appelle l'opportunité. Pour nous, l'opportunité correspond au niveau de service que nous proposons pour l'avenir. Notre ambition de niveau de service (certains la jugent trop modeste et d'autres trop ambitieuse) est de doubler tous les types de transports qui circulent aujourd'hui dans le nœud lyonnais avec :

190 - deux fois plus de TER périurbains pour répondre aux besoins de transport durable du quotidien. Cette croissance des TER périurbains, nous la faisons pour la plus grande partie (80 %) sur la gare de Perrache ;

- deux fois plus de TGV pour conforter le hub lyonnais comme hub ferroviaire d'importance au niveau régional, national et international. Pour atteindre cet objectif, nous nous appuyons préférentiellement sur la gare de Part-Dieu ;

200 - deux fois plus de fret ferroviaire. Nous n'avons pas d'objectif de croissance du fret ferroviaire, ça appartient au monde économique. En revanche, ce que le monde économique attend de nous,

gestionnaire d'infrastructures, c'est d'avoir des sillons de qualité pour que les trains puissent traverser ce nœud lyonnais. Notre projet prévoit de doubler la capacité pour les trains de fret.

205 On nous pose souvent la question sur l'augmentation de la fréquentation des trains. Nous avons monté un modèle de calcul complexe qui s'appuie sur la croissance de la population et la croissance économique. En appliquant ce modèle, la machine prévoit un doublement de la fréquentation des voyageurs dans ces trains supplémentaires.

210 Si l'on regarde le premier volet, la croissance des trains au quotidien, qu'avons-nous prévu dans le projet soumis au débat public ? Nous allons partir de la situation actuelle. Vous avez sur cette carte toutes les gares péri-urbaines. Ce sont des gares péri-urbaines un peu étendues. Nous avons mis Saint-Etienne aussi sur la carte alors que la ville n'appartient pas vraiment à la péri-urbanité de Lyon. La carte liste toutes les gares desservies par au moins quatre trains par heure aujourd'hui. Quatre trains par heure, cela ne signifie pas aujourd'hui un train tous les quarts d'heure. Ça veut dire qu'il y a effectivement une offre de quatre trains, mais, moi qui prends le train tous les matins à Bourgoin pour aller travailler à Lyon, je peux vous affirmer que ce n'est pas un train tous les quarts d'heure. Pour
215 aller travailler à Lyon, je peux vous affirmer que ce n'est pas un train tous les quarts d'heure. Pour demain, nous prévoyons deux choses. Tout d'abord, développer ce quart d'heure sur un maximum de gare péri-urbaines car il nous semble, mais votre avis est requis aussi sur ce point, que cette fréquence permet à l'usager de ne plus se poser la question de l'horaire. Il vient en gare et sait qu'il trouvera un train dans le quart d'heure. L'objectif est d'avoir de nombreuses gares desservies au quart
220 d'heure. Le slide présente la liste des gares que nous proposons. Vénissieux et Saint-Priest en font partie. Dans notre schéma d'exploitation, nous testons une vraie fréquence au quart d'heure.

Didier LLORENS, Concertant projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale

225 Pour atteindre ce niveau de service présenté par Denis avec deux fois plus de TGV, de TER et de fret, il est nécessaire de lever les verrous que je vous ai présentés tout à l'heure. Pour cela, nous avons prévu d'augmenter la capacité de l'infrastructure ferroviaire. En Nord-Sud, donc entre Saint-Clair et Guillotière, nous prévoyons d'ajouter deux voies supplémentaires en surface ou en souterrain. La gare de la Part-Dieu aura aussi deux voies supplémentaires en surface ou en souterrain.

230 Le deuxième point de congestion se trouve sur la section qui nous concerne particulièrement ce soir, entre Saint-Fons et Grenay. Nous proposons de passer les voies existantes à quatre voies sur l'ensemble du linéaire. J'y reviendrai un peu tout à l'heure. Les travaux ne concernent pas uniquement ce secteur. Il y a également des travaux dans la gare de Perrache avec la mise en place d'un nouveau quai pour pouvoir accueillir des trains supplémentaires.

235 Maintenant, si on zoome sur la section qui nous intéresse particulièrement ce soir, je vous propose une description d'ouest en est, donc de Saint-Fons vers Grenay. Sur la commune de Saint-Fons, il existe déjà quatre voies. Le projet prévoit uniquement une uniformisation des vitesses de circulation. À partir de la gare de Vénissieux et jusqu'à la gare de Saint-Priest, nous avons déjà trois voies existantes et proposons d'ajouter une quatrième voie. Dans les études que nous avons menées, cette quatrième voie est prévue plutôt au sud, car le développement au nord est contraint par le Plan de
240 prévention des risques technologiques de l'entreprise Créalis. Donc nous prévoyons cette voie plutôt au sud. À partir de la gare de Saint-Priest et jusqu'à Grenay, nous n'avons plus que deux voies existantes. Il faut donc doubler et passer l'ensemble de ces 11 kilomètres à quatre voies. Sur la première section jusqu'au PN10, vers le poste RTE, les deux voies supplémentaires seraient ajoutées plutôt au sud des voies existantes, car le périmètre de protection des captages des quatre Chênes limite le développement au nord.

245 Juste après le PN 10, nous proposons la mise en place d'un « saut de mouton », un ouvrage dénivelé qui nous permet de faire passer l'une des voies nouvelles au-dessus des voies existantes. À ce moment-là, l'élargissement peut se faire de part et d'autre, au nord et au sud des voies existantes.

250 Il existe de forts enjeux environnementaux, notamment des enjeux d'insertion urbaine, dans ce secteur. On ne va pas se le cacher, l'insertion de voies supplémentaires n'est pas évidente et se fera souvent au détriment des voiries locales, qui devront être rétablies. Un certain nombre de voiries, comme le chemin du Charbonnier ou la rue du Commandant Charcot, seront très fortement impactées par le projet. Cela nécessitera un réaménagement global des accès sur ce secteur. Le deuxième enjeu très important est évidemment l'acoustique. L'un des principaux impacts du ferroviaire est le

255 bruit. Dans ce secteur, il y aura un impact acoustique lié au projet. Nous devons mettre en place les protections suffisantes pour assurer une qualité de vie sereine aux habitants de ces quartiers.

Le dernier enjeu, surtout sur la partie est, à partir de l'ouvrage dénivelé (le fameux « saut de mouton »), sera un impact agricole qui n'est pas à négliger. Il y aura une emprise agricole assez importante, notamment du fait de la réalisation de l'ouvrage. Il faudra conserver un certain nombre de cheminements agricoles pour préserver l'activité productive agricole de ce secteur.

260 Nous allons maintenant regarder les coûts du projet. Sur la variante Nord-Sud, entre Saint-Clair et Guillotière, l'option en surface est estimée à 1,4 milliard d'euros. L'option en souterrain est quasiment le double, à 3 milliards d'euros. La mise à quatre voies entre Saint-Fons et Grenay est estimée à 820 millions d'euros. À ces montants s'ajoutent un certain nombre d'aménagements complémentaires chiffrés à 500 millions d'euros, qui correspondent notamment aux aménagements des terminus péri-

265 urbains pour pouvoir doubler la fréquence des TER.

Au total, dans le scénario complet, on arrive à 2,8 milliards d'euros avec l'aménagement de surface et à 4,3 milliards d'euros avec l'aménagement souterrain.

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

270 Nous avons fait un exercice qui ne devrait pas être autorisé. Nous avons supposé que le projet était déclaré opportun, mais la décision ne sera prise qu'en fin d'année. Nous supposons que le projet est déclaré opportun et présentons ce qui se passera après. Je dis que ce n'est pas autorisé, car les décisions ne sont pas encore prises. Mais nous le présentons quand même, car, à toutes les réunions, les participants nous ont demandé ce qui se passerait si le projet est validé. Si le projet se poursuit après le débat public de cette année, nous aurons une phase assez longue, estimée

275 aujourd'hui à huit ans, pour réaliser des études préliminaires et des études de variantes. On prendra les variantes retenues, on en étudiera de nouvelles et on comparera le tout. On estime que toute cette phase préalable durera environ huit ans. Ces études ne se font pas en salle. Elles sont menées dans un processus constant de concertation avec les personnes concernées. Comme on se situe ici sur la métropole de Lyon, nous n'allons pas faire cet exercice seuls. Nous allons le faire, bien sûr, en

280 partenariat avec la Métropole et avec les communes.

Il y aura ensuite une phase d'enquête publique où le projet reviendra au contact du grand public, comme aujourd'hui. Une enquête publique prend environ deux ans entre le moment où elle s'ouvre et la publication du décret. Si on décide de réaliser le projet, il y aura encore deux ans d'études détaillées et cinq à huit ans de travaux.

285 Vous voyez que, dans le processus, la partie travaux est beaucoup plus courte que toute l'émergence et la mise au point du projet. Tout se fait dans un processus de concertation continu. Jusqu'à l'enquête publique, la concertation est menée sous l'égide de la Commission nationale du débat public avec la nomination d'un garant de la concertation.

ÉCLAIRAGES COMPLÉMENTAIRES

290 Je vais ajouter des éclairages complémentaires pour le débat. Comme Didier vous en a parlé plus tôt, nous sommes arrivés au débat public avec le projet que nous avons présenté. Et puis la ministre, mais la ministre était le relais d'un certain nombre d'avis exprimés par les acteurs du débat, nous a dit : « Il faut que vous approfondissiez, avant le débat, un certain nombre de sujets et que vous les mettiez à la disposition du public ». Nous avons donc mené des études sur ERTMS (European Rail Traffic Management System), qui est un nouveau système de signalisation, une norme européenne dite d'interopérabilité. C'est ce qui permet à un train de fret de passer une frontière. L'Europe y tient

295 beaucoup dans le cadre du développement du fret ferroviaire.

300 Une deuxième étude a été menée. Celle-là est très importante. La ministre nous a dit : « Étudiez et mettez au débat les scénarios pour une première étape de réalisation des grands projets. C'est très important ». Ces grands projets sont par exemple les Accès alpins (8 milliards d'euros), le NFL (4 milliards d'euros), le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (3,5 milliards d'euros), etc. Quand qu'on manie ces concepts et ces milliards, ça reste presque une vue de l'esprit tant qu'on ne parle pas vraiment de réalisation, une réalisation accessible à des financements publics. Quand la

305 ministre nous demande de proposer une première étape, on commence à sentir une ambition de

réalisation de ces projets. La prise de conscience qu'il faudra les faire, qu'on ne pourra pas dépenser tous ces milliards en une seule fois, mais qu'on pourrait au moins faire une première étape avant de passer à la suivante.

310 Un troisième volet d'étude porte sur la desserte de Saint-Exupéry. Nous nous sommes appuyés sur Part-Dieu et Perrache et nous n'avions rien prévu sur Saint-Exupéry. La ministre nous a demandé de regarder ce qui pourrait être fait pour le développement de cette gare.

315 Ces trois études, nous allons vous les présenter toujours à deux voix. Mais pour la première fois ce soir (les études ont été faites le plus vite possible, car elles ont été passées peu de temps avant le débat), vous avez sur les tables la synthèse des résultats de ces études. N'hésitez pas à en prendre connaissance et à donner vos avis.

320 Nous avons commencé à parler d'ERTMS. Que signifie « ERTMS » ? C'est un système de signalisation moderne qui permet de réduire l'espacement entre deux trains. On comprend bien que, si on réduit l'espacement entre deux trains qui circulent sur une voie ou dans une gare, on gagne de la capacité. C'est ce qui nous permet d'envisager une croissance des services ferroviaires dans le nœud lyonnais sans attendre les investissements de 2040. Car lorsque tous les délais sont pris en compte, on arrive à 2040. On sent que nous ne pouvons pas rester avec les aménagements qualitatifs présentés par Didier lorsqu'il a abordé le Plan de mobilisation. À un moment, il faudra commencer à envisager le développement de cette offre ferroviaire.

325 Je peux détailler ce point s'il intéresse certaines personnes. Comment fait-on pour réduire l'espacement entre deux trains ? On fait de la « signalisation embarquée ». À l'heure actuelle, le conducteur est sur sa machine et les panneaux de signalisation, qui sont des feux, indiquent de s'arrêter lorsqu'ils sont rouges, de ralentir lorsqu'ils sont orange ou de passer lorsqu'ils sont verts. C'est similaire à une voiture même si c'est plus compliqué dans les faits. Demain, le conducteur aura une signalisation embarquée. Cela signifie qu'il aura un ordinateur embarqué. Des balises radio situées le long de la voie lui indiqueront en permanence, non pas s'il doit accélérer, ralentir ou freiner, mais jusqu'où il peut se rapprocher du train qu'il précède. C'est un système complexe de calcul qui tient compte du poids du train, de sa vitesse et des mêmes éléments pour le train qu'il précède. Il permet de se rapprocher au maximum du train qu'il précède en respectant des conditions de sécurité.

335 Ce système n'est pas une vue de l'esprit. Ce projet est actuellement en cours de déploiement sur la ligne à grande vitesse Paris – Lyon. Il nous permet de passer de 13 à 16 trains par heure et par sens. L'éclairage que nous avons fait sur le nœud lyonnais montre que, si le système était déployé dans le nœud lyonnais, nous aurions un gain de capacité. Nous aurions déjà un premier niveau de réponse pour augmenter les trafics. Les études disent aussi que ce système sera insuffisant pour doubler le trafic du nœud. C'est une ambition réduite.

340 Voilà la photo de long terme une fois tous les grands projets réalisés autour de Lyon. Vous avez en bleu, au centre, les aménagements du NFL long terme. À droite, en orange, le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) auquel se raccordent, pour aller vers l'est, les accès alpins du Lyon – Turin. Côté nord-ouest, la ligne à grande vitesse Paris – Orléans – Clermont – Lyon viendra doubler la ligne actuelle Paris – Lyon. Voilà la photo des paysages de long terme de tous les projets actuellement en cours d'étude. Certains sont bien avancés. Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, sur sa partie nord, est déclarée d'utilité publique. Cela signifie qu'on a passé la première étape jusqu'au décret portant reconnaissance d'utilité publique. Il reste la phase de réalisation.

350 Les accès alpins à l'Est sont également déclarés d'utilité publique. En revanche, le projet Paris – Orléans – Clermont – Lyon a uniquement achevé la phase de débat public. Sur les aménagements du cœur du nœud, le débat public est en cours. C'est, de tous ces grands projets, le plus en retard alors que, paradoxalement, on a besoin de ce projet pour faire tous les autres. Rajouter des trains et de nouvelles lignes, c'est une bonne chose, mais il faut pouvoir les accueillir dans le cœur de Lyon.

355 Alors, que proposons-nous au débat public comme première étape de réalisation des grands projets ? Le premier scénario vise à réaliser l'ensemble des aménagements du nœud ferroviaire lyonnais long terme. Un deuxième scénario consisterait à réaliser une partie du NFL long terme, la voie Saint-Fons – Grenay et la partie nord du contournement ferroviaire. Ces deux scénarios apportent la même performance sur le niveau de service. Avec ces deux scénarios, on est capable d'augmenter de

360 100 % les TER, de 25 % les TGV et de 50 % le fret. Nous avons volontairement pris l'objectif de doubler le nombre de TER périurbains, l'objectif à long terme. En effet, aujourd'hui et notamment dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, de nombreuses demandes remontent pour répondre au besoin de croissance des transports du quotidien.

365 Le premier scénario, avec la réalisation de l'ensemble du NFL long terme, se chiffrerait à 2,9 milliards d'euros avec l'option de surface et à 4,2 milliards d'euros avec l'option en souterrain. Quelles sont les spécificités de ce scénario ? Il augmente la capacité dans le cœur du nœud. Cette capacité n'est pas totalement consommée, car les autres projets ne sont pas là. Ce scénario est particulièrement adapté à la prochaine étape, qui serait de développer des liaisons régionales rapides entre Lyon et les principales métropoles de la région. Ou entre Lyon et le reste de la France, voire de l'Europe. Avec ce scénario, le fret continue de passer par Lyon Part-Dieu, dans le cœur de l'agglomération.

370 Le deuxième scénario, qui inclut la ligne Saint-Fons – Grenay et le CFAL Nord, permet une desserte de Saint-Exupéry. En revanche, aucune capacité supplémentaire ne sera développée dans le cœur du nœud. Avec ce scénario, il sera impossible de développer de liaisons régionales ni de liaisons TGV complémentaires à partir de la Part-Dieu. Le fret ne passerait plus par Part-Dieu et contournerait l'agglomération.

375 On verra peut-être le sujet au cours des débats, pendant les questions-réponses. Les deux scénarios ont un point commun, c'est la ligne Saint-Fons – Grenay. Ils diffèrent par leur partie Nord – Sud.

Didier LLORENS, Concertant projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale

380 Le dernier éclairage porte sur les liaisons TER à Saint-Exupéry. Tout d'abord, je vous propose de revenir sur l'historique. Saint-Exupéry est passé de la cinquième à la troisième gare lyonnaise en dix ans avec une augmentation de la fréquentation de 280 %. Cette augmentation est liée essentiellement à l'offre low cost OUIGO mise en place directement sur Saint-Exupéry.

385 En valeur absolue, le niveau de fréquentation de Saint-Exupéry (1,49 millions de montées et descentes annuelles) est nettement inférieur à celui de Lyon Part-Dieu (31,88 millions) et Perrache (5,75 millions). Concernant la desserte TER de Lyon Saint-Exupéry, qu'avez-vous étudié ?

En premier lieu, nous avons étudié la desserte de Saint-Exupéry avec les lignes existantes. Aujourd'hui, des TGV à destination de Grenoble ou de Chambéry passent par Saint-Exupéry. Le raccordement existe et nous avons regardé comment y ajouter des TER.

390 En deuxième niveau, nous avons étudié la possible ouverture vers l'ouest de la région, qui passe par le premier maillon du CFAL présenté par Denis. Ce premier maillon du CFAL part de Saint-Pierre-de-Chandieu, sur la ligne Lyon – Grenoble, et va jusqu'à Saint-Exupéry. Une fois ce premier maillon réalisé, on peut faire des trains directs entre Saint-Etienne et Saint-Exupéry. On peut aussi desservir Vénissieux. Certains trains pourraient s'arrêter à Saint-Exupéry et ne desserviraient plus Part-Dieu ou Perrache. Une fois ce premier maillon du CFAL réalisé, on peut également desservir l'ouest et le nord-ouest de la région, avec Clermont-Ferrand et Roanne. Des trains qui arrivent à Part-Dieu pourraient être prolongés vers Saint-Exupéry. On crée alors une liaison directe entre les gares lyonnaises (Part-Dieu et Perrache) et Saint-Exupéry.

400 Le troisième niveau serait la poursuite du CFAL entre Saint-Exupéry et la ligne d'Ambérieu. On pourrait alors ouvrir un accès direct à Lyon Saint-Exupéry aux villes du nord-est de la région comme Ambérieu, Annemasse et Genève.

405 Le premier niveau peut être réalisé avec les lignes existantes. Pour moins de 10 millions d'euros, on pourrait réaliser quelques aménagements pour mettre des TER depuis Grenoble et Chambéry vers Saint-Exupéry. Le deuxième niveau ouvre à l'ouest et au nord-ouest de la région. Il nécessite le NFL long terme, le projet mis au débat, le maillon du CFAL entre la ligne Lyon – Grenoble et Saint-Exupéry (le maillon Saint-Pierre-de-Chandieu – Saint-Exupéry). Ce projet coûterait 3,8 milliards d'euros.

Nous avons étudié les impacts sur la fréquentation. Comme l'a précisé Denis, si le projet devait se poursuivre, il faudrait poursuivre ces analyses avec des études fines en termes d'exploitation et de fréquentation pour confirmer ces chiffres. Avec le deuxième niveau, les études prévoient une légère hausse de la fréquentation des TER essentiellement portée par la liaison créée entre les gares

410 lyonnaises (Perrache et Part-Dieu) et Saint-Exupéry. Néanmoins, les études prévoient une baisse de la fréquentation des TER sur les autres liaisons. Pour les TGV, la fréquentation resterait stable.

Le troisième niveau comprendrait la poursuite du CFAL avec le maillon entre Lyon – Grenoble et Dagneux. Ces travaux permettent de desservir en TER l'ensemble de la région. Dans ce scénario, nous avons également étudié le report des TGV Province-Province (qui ne passent pas par Paris), par exemple les TGV Lille – Strasbourg – Marseille. Nous avons regardé leur report de Part-Dieu vers Saint-Exupéry. Une personne qui viendrait de Marseille et voudrait aller à Lyon prendrait un TGV s'arrêtant à Saint-Exupéry. Dans ce scénario, de nombreux TGV seraient libérés de Part-Dieu. Cinq sillons seraient libérés par sens et mis sur Saint-Exupéry. Le maillon central Nord-Sud ne serait donc plus utile. Dans ce scénario, les travaux entre Saint-Clair et Guillotière ne seraient pas nécessaires. Ce scénario est chiffré à 3 milliards d'euros. Les fréquentations des TER seraient similaires avec néanmoins une légère hausse portée par la liaison Lyon centre – Saint-Exupéry. L'ensemble des autres liaisons enregistrerait une baisse générale. Pour les TGV, le scénario prévoit une baisse globale. La fréquentation des TGV reportés sur Saint-Exupéry enregistrerait une baisse assez importante de 12 %. On enregistrerait donc -12 % de fréquentation sur tous les TGV reportés sur Saint-Exupéry. Pour les autres liaisons, la fréquentation resterait stable. Les TGV Paris – Lyon resteraient avec une fréquentation stable.

En synthèse, on peut dire qu'AURA est une région très dynamique avec de forts besoins de mobilité, un nœud ferroviaire particulièrement congestionné, des travaux du plan de mobilisation à court terme pour améliorer la fiabilité des trains du quotidien et, à long terme, des propositions soumises à débat pour augmenter l'offre de services avec vos contributions. L'objectif final est d'avoir un projet partagé.

430 Comme on le dit souvent, SNCF Réseau est toujours sorti des débats publics qu'il porte avec un projet différent que celui proposé initialement. Alors, à vos contributions et place au débat ! Merci.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

435 Merci de cette présentation. Nous allons effectivement entrer dans la phase de questions-réponses et de contributions de votre part. Un débat, c'est trois points. On débat :

- de l'opportunité. On fait ou on ne fait pas ? Pour répondre à quels objectifs ?
- des caractéristiques. Faut-il le faire de cette manière ? Faut-il prendre en compte d'autres considérations techniques ?
- des alternatives à ce projet. Peut-on répondre à ce projet d'une autre manière ?

440 Ces trois points font l'objet d'un débat public. Nous allons vous laisser la parole pour aborder ces trois questions, ces trois aspects, avec quelques règles de gestion que la plupart d'entre vous connaissent pour avoir déjà participé à des réunions publiques. Lorsque vous posez une question, vous devez vous lever et vous présenter. C'est essentiellement, car nous rédigeons un verbatim de ces réunions et que nous souhaitons avoir votre nom. Nous vous enverrons la réponse lorsqu'elle ne peut pas vous être apportée immédiatement. Vous intervenez en trois minutes maximum de façon à laisser le maximum de personnes pouvoir poser des questions sans déborder au-delà des heures indues. Enfin, je rappelle que si vous refusez d'être filmés, vous pouvez poser votre question par écrit. Elle sera lue au pupitre et nous y répondrons de la même manière.

Voilà. Vous avez la parole pour qui veut la prendre. Monsieur le Président de Fracture.

450 **Gilles RENEVIER, Président de Fracture**

Bonsoir. Gilles RENEVIER, Président de la fédération Fracture et habitant à Saint-Pierre-de-Chandieu. Monsieur RUYSSCHAERT, je ne doute pas que vous souhaitiez bien mener votre débat public, mais pour cela, il faudrait que le participant SNCF Réseau joue le jeu, et nous en doutons fortement. Nous en doutons pour plusieurs raisons, car nous considérons qu'il est le champion, toutes catégories, du « faire croire, mais faire ce que je veux, car c'est moi qui décide ». Cette culture de SNCF Réseau date depuis des années et des années. C'est pour cela que nous mettons en doute la sincérité des faits et des données qui nous sont fournis par SNCF Réseau. Je vais vous apporter quelques éléments pour préciser ce point.

460 On nous déclare des prévisions que je qualifierais d'hallucinatoires pour augmenter le fret ferroviaire de 100 %. Lors du débat public de 2001, on nous avait présenté des augmentations faramineuses du

465 fret, ce qui n'a pas été le cas puisque le niveau a largement baissé. On est aujourd'hui à un seuil extrêmement bas et nous doutons que la situation s'améliore puisque SNCF préfère le transport routier. Vous avez eu de nombreux exemples récents au cours d'émissions télévisées récentes, ne serait-ce que sur Rungis. Le transport est réalisé par sa filiale Geodis, qui est bien plus rentable que le fret ferroviaire. Donc, excusez-nous, mais nous doutons de cette affirmation.

Nous doutons également que SNCF Réseau souhaite développer SNCF Saint-Exupéry comme gare de relais puisqu'il ne cesse de répéter que cette décision lui ferait perdre du trafic TGV et que le seul moyen de lui faire gagner de l'argent est le TGV. On doute fortement que Saint-Exupéry soit intégrée comme gare de relais.

470 On peut encore dire que le CFAL Sud ne doit pas faire partie du débat public NFL long terme. Or, le nom est cité et on montre de grands schémas intégrant le CFAL Sud. Ce CFAL fait bien partie du débat public, et malheureusement avec des données erronées sur l'augmentation du fret et la capacité libératoire des sillons.

475 On pourrait poursuivre sur l'insertion acoustique, dont on a entendu parler récemment. J'aimerais que les habitants du sud de Vienne, qui habitent le long de l'insertion des rives droite et gauche du Rhône, puissent nous expliquer qu'on leur promet des dispositifs depuis plus de quinze ans, mais qu'ils n'ont toujours rien. On doute fortement que les habitants de Vénissieux et d'autres villes puissent bénéficier de ces insertions acoustiques.

480 Organiser un grand débat que nous estimons déjà ficelé est nuisible. On fait croire à la population, et je vous encourage à être très méfiant, qu'on va tenir compte de vos avis. Or, nous sommes persuadés par notre expérience que ce ne sera pas le cas.

485 Enfin, je conclurai par le fait qu'il est difficile de croire que la Part-Dieu doit être, par son obésité, une gare qui sera utile. On cite Saint-Exupéry avec 1,5 millions de transferts. Or, si on ajoute toutes les gares périphériques notées sur le schéma, on dépasse déjà largement Saint-Exupéry. Pourtant, ces gares sont oubliées dans ce débat alors qu'elles pourraient constituer des gares relais pour les habitants en périphérie.

Enfin, une remarque concernant Vénissieux. Vénissieux fait bien partie de la métropole et donc le CFAL sud ne contourne pas la métropole. Le fret sera toujours dans la zone de métropole.

490 Pour ces raisons, Fracture est très défavorable au projet. Vous avez fait au mieux, Monsieur RUYSSCHAERT, mais nous estimons que ce débat sera faussé, car SNCF Réseau ne joue pas le jeu. Et il l'a rarement joué avec la population.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci de votre intervention.

Applaudissements.

495 Avant de laisser la parole à SNCF Réseau pour vous répondre sur un certain nombre de points, je voudrais simplement rappeler que, dans le cadre des débats publics qui ont été conduits par la CNDP :

- un tiers des projets soumis au débat ont été purement et simplement abandonnés ;

- un tiers des projets soumis au débat public ont été amendés ;

500 - un tiers des débats ont été approuvés et poursuivis dans les mêmes conditions.

505 Je ne peux pas vous laisser dire qu'un débat ne sert à rien. Je considère que, s'il est bien mené, nous pouvons faire remonter des argumentaires. Par ailleurs, le maître d'ouvrage ne travaille pas seul puisqu'il travaille en partenariat avec des autorités organisatrices des transports. Dans ce cadre, il sera amené à expliquer ce qu'il fera à l'issue de ce débat. Nous avons indiqué que, dans les deux mois à compter de la clôture des débats, nous ferons un compte-rendu et un bilan en émettant un certain nombre de recommandations. Dans les trois mois qui suivent la publication de ce compte-rendu, SNCF Réseau devra expliciter la suite qu'il entend donner à ce débat. S'il poursuit son projet, il devra expliciter les raisons pour lesquelles il le poursuit et dans quelles conditions. S'il l'abandonne, il devra également expliciter sa décision.

510 Sous ces réserves, je vais maintenant laisser la parole à SNCF Réseau pour répondre sur les différents points. J'ai noté un point qui avait déjà été soulevé dans un précédent débat et qui concerne l'impact sonore. Vénissieux fait partie de l'agglomération à proprement dit. Il est vrai qu'en passant par Vénissieux, les trains ne contournent pas réellement l'agglomération. Concernant le bien-fondé des chiffres, SNCF Réseau peut-il apporter quelques éléments de réponse ?

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

Nous sommes gestionnaires d'infrastructures. Nous ne sommes pas une entreprise ferroviaire. Nous proposons et commercialisons des sillons pour des entreprises ferroviaires. Concernant le fret ferroviaire, il y a eu la semaine dernière, dans le cadre du débat public, une réunion à la chambre de commerce et de l'industrie. J'ignore si je suis le mieux placé pour en témoigner ou si c'est à la CNDP de le faire, mais je n'ai pas compris que toutes les personnes s'étant déplacées à la réunion constataient un déclin du fret ferroviaire. J'ai complètement compris et entendu l'inverse. Si d'autres personnes étaient présentes, elles peuvent peut-être le confirmer. La CNDP pourrait peut-être le confirmer ?

520

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

525 Je le confirme. Lors de cette réunion, deux ateliers ont été consacrés au fret. Le verbatim est disponible sur le site et vous pouvez vous y référer.

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

Concernant Saint-Exupéry, nous proposons des éclairages. Nous ne sommes pas une entreprise ferroviaire. La baisse de fréquentation ne constitue pas un enjeu pour SNCF Réseau. Depuis la réforme ferroviaire, SNCF Voyages est totalement indépendant de SNCF Réseau. Or, SNCF Voyages a estimé que la baisse de fréquentation serait supérieure à ce qui est indiqué sur les modèles mathématiques. Si le projet se poursuit, ils proposent de mener une véritable étude commerciale pour calculer le nombre de passagers qui prendraient le train à Saint-Exupéry.

530

Didier LLORENS, Concertant projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale

535 Concernant l'insertion acoustique en vallée du Rhône, pour les rives droite et gauche, SNCF a d'ores et déjà, et sans attendre la révision du CFAL (qui n'est qu'un projet), mené des opérations de résorption sur ce qu'on nomme des « points noirs de bruit ». Il s'agit de maisons et bâtiments qui présentaient des niveaux acoustiques assez élevés. Des opérations ont été menées, notamment des opérations de traitement de façade. Nous sommes allés chez les habitants et avons changé les menuiseries. Un certain nombre de communes ont été concernées. Ce n'est certes pas suffisant ni assez ambitieux, mais nous avons d'ores et déjà mené des opérations.

540

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Vous pouvez vous présenter et poser votre question.

Marc ROUGIER, retraité

545 Bonjour. Je m'appelle Marc ROUGIER et j'habite à Bèlignieux, qui se trouve sur le tracé du CFAL Nord, que vous avez déclaré d'utilité publique. J'ai lu tous vos documents ainsi que beaucoup de documents émanant du ministre des transports actuel et du précédent. Trois mots m'ont un peu interpellé : transparence, innovation et protection des riverains. En matière de protection des riverains, vous n'en parlez pas, à part quelques petites protections des maisons. C'est quelque chose que vous avez décrit sur une ligne et qui n'est pas du tout évoqué dans les autres documents. Vous nous parlez

550

Vous évoquez la transparence, mais je ne vois pas de transparence. Les documents que nous avons émanent uniquement de chez vous. Vous construisez des modélisations informatiques et vous présentez les prévisions dans cinq ans, dix ans ou quinze ans. Je ne vois pas qui vérifie les documents et les chiffres. J'en veux pour preuve les coûts avancés, 2,5 milliards d'euros d'un côté et 4 milliards d'euros de l'autre. Est-ce que ça correspondra à 10 ou 50 milliards au final ? Nous savons tous que, pour les gros projets, les chiffres annoncés au départ sont très largement inférieurs aux dépenses réelles. On annonce 1 et on finit par 3, 4 ou 5. Les coûts sont décrits sur trois lignes pour aboutir à un total de 4,5 milliards d'euros. Cette information m'interpelle beaucoup. On ignore

560

également où vous allez trouver les financements, ce qui m'interroge beaucoup. Vous nous parlez de la gare de Part-Dieu, qui serait *a priori* complètement engorgée, notamment suite à des problèmes techniques. Vous affirmez que ces problèmes techniques sont liés au nombre de trains. Si vous aviez moins de problèmes techniques et que vous étiez en capacité de les résoudre, vous auriez peut-être beaucoup moins de problèmes avec le nombre de trains qui passent par la Part-Dieu.

On voit peu de trains supplémentaires sur Saint-Exupéry, mais vous rajoutez des lignes sur la Part-Dieu. C'est un fonctionnement que je trouve extraordinaire. Pourquoi les trains de fret Paris – Clermont passent-ils par Lyon et non pas par une autre voie ? Ils pourraient suivre un autre tracé. Votre innovation, je ne la vois pas, car tout se retrouve à nouveau à Lyon. Sur votre projet, je ne vois rien d'intéressant. On peut penser qu'il y aura plus de voyageurs dans cinq à dix ans et que la demande en TER va augmenter, mais je suis aujourd'hui incapable de dire à quel niveau. Je pense que vous avez juste présenté des modélisations. Je mesure mal l'impact du projet, sauf pour les nuisances pour les riverains.

Applaudissements.

575 Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Avant de donner la parole à SNCF Réseau, je voudrais rappeler que nous avons organisé un atelier de décryptage. La CNDP avait aussi des interrogations sur les chiffres annoncés par SNCF Réseau, notamment en termes de fréquentation, et sur la véracité du modèle utilisé. Nous avons souhaité faire un atelier décryptage auquel un certain nombre d'entre vous a participé. Les experts que nous avons mandatés pour éclairer cet atelier ont conclu que les chiffres présentés, de même que le modèle utilisé, étaient pertinents et scientifiquement admissibles. Sur ce point, je peux présenter ce constat. Je ne défends pas le projet, mais cite seulement les éléments qui ont servi de base.

Concernant le financement, nous organiserons également un atelier. Nous parlons effectivement de financements de façon très sibylline dans le dossier, c'est le moins qu'on puisse dire. Or, les modalités de financement de telles infrastructures ont évolué au fil des années. Nous ferons un atelier spécifique sur les conditions de financement pour comprendre comment un tel projet peut être financé et dans quelles conditions. Je vous invite à retourner sur le site internet pour consulter la date.

Je souhaite ajouter une dernière précision avant de laisser la parole à SNCF Réseau. Les études que Messieurs CUVILLIER et LLORENS viennent de présenter sont déjà toutes sur le site. Le document projeté aujourd'hui présente une synthèse, mais l'intégralité des études d'éclairage évoquées sont déjà sur le site. Vous pouvez bien entendu les consulter.

Je vous redonne la parole pour répondre à ces différentes interrogations.

Didier LLORENS, Concertant projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale

Pour préciser la parole de Monsieur le Président, je rappelle que toutes les études (et pas uniquement les études complémentaires) sont disponibles sur le site du débat. Toutes les études qui ont servi à construire le dossier du maître d'ouvrage, qui est forcément synthétique, car il ne comporte qu'une centaine de pages sur un sujet comme celui-ci, sont sur le site du débat. Il y a des études très spécialisées. Vous pouvez en prendre connaissance et vous aurez des réponses à un certain nombre de questions, notamment sur le détail des coûts ou sur le détail des aménagements.

Concernant la protection des riverains, il faut comprendre que nous sommes à un stade d'opportunité du débat public où il faut se prononcer sur l'opportunité, ou non, de développer le nœud ferroviaire lyonnais et sur la pertinence des services proposés. Aujourd'hui, sur le projet porté aujourd'hui (les aménagements entre Saint-Clair et Guillotière ainsi qu'entre Saint-Fons et Grenay), nous n'en sommes pas à déterminer le niveau de bruit qu'il y aura en façade de chaque bâtiment pour identifier notamment les protections. Comme l'a présenté Denis, il y aura plus d'une dizaine d'années d'études et de concertations avant le début des travaux. Ces dix ans seront mis à profit pour concerter avec les communes et les riverains, affiner notre projet si celui-ci devait être retenu, et préciser les protections acoustiques.

Murmures.

610 Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Laissez peut-être conclure et nous vous donnerons ensuite la parole.

Didier LLORENS, Concertant projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale

Vous indiquez que la gare de Part-Dieu est engorgée, mais le projet prévoit d'ajouter des trains à la Part-Dieu. Au final, tout se retrouverait à Lyon. Vous vous interrogez également sur Saint-Exupéry.
615 Nous avons présenté des propositions que nous mettons au débat. Des avis comme celui que vous avez formulé enrichissent le débat. Je crois comprendre que vous préconisez de diminuer le nombre de trains à la Part-Dieu et de l'augmenter à Saint-Exupéry. C'est un avis qui est argumenté et qui sera pris en compte.

Pourquoi le fret ne passe-t-il pas par Clermont-Ferrand ? C'est pour tenir compte de la réalité qui dépasse la dimension nationale. Aujourd'hui, Lyon se retrouve à la croisée de deux corridors européens de fret. Ces corridors de fret européens ont été conçus avec pour objectif de développer le fret ferroviaire et d'éviter de l'enfermer dans les frontières nationales. L'Europe, en accord avec chacun des pays membres, a construit cette carte des corridors européens. Les deux se croisent à Lyon et pas à Clermont-Ferrand. Le corridor Nord – Sud part du Bénélux et va jusqu'à Marseille. Le
620 Le corridor Sud-Ouest – Sud-Est part de l'Espagne, remonte la vallée du Rhône et part vers l'est de l'Europe. Aujourd'hui, nos projets s'inscrivent dans cette logique de corridor.
625

On entend votre avis et nous pouvons le faire passer. Néanmoins, décaler ces corridors dans d'autres villes que Lyon ne sera pas un exercice simple.

Intervention hors micro.

630 Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Laissez répondre et parler. Vous n'intervenez pas en cours de route. Monsieur d'abord. Monsieur ensuite et Madame le Maire. Et Monsieur après.

Gilbert BARNACHON, Président de Fer autrement

Merci de me donner la parole. Gilbert BARNACHON, Président du Fer autrement. Le Fer autrement
635 est une association qui regroupe les communes de Communay, Ternay, Simandres, Saint-Symphorien-d'Ozon, Solaize, Sérézin et Chasse-sur-Rhône. J'espère que je n'ai oublié personne. Je voudrais remercier mes collègues qui sont ici présents et les élus qui nous accompagnent. Je n'ai pas de question particulière à poser. Je voudrais surtout m'adresser à vous, au public, et essayer de vous faire comprendre notre position, pourquoi on la tient, et d'argumenter. Comme vous l'avez dit,
640 Madame, il est important d'argumenter alors je vais essayer d'argumenter.

Le Fer autrement fait partie de Fracture. Gilles RENEVIER a abordé un certain nombre de points que je voulais aborder, mais je vais insister sur d'autres. L'origine de notre position est le débat public sur le contournement fret, et j'insiste sur le mot fret, de l'agglomération lyonnaise il y a vingt ans. Il est devenu, au fil du temps, le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. C'est un point qui
645 montre qu'on ne peut pas avoir confiance dans les débats publics, car, à un moment, on nous parle d'une chose, mais à la fin, on parle d'autre chose.

Comment peut-on juger de l'opportunité d'un sujet ? Vous, en tant qu'organisateur du débat public, vous indiquez que vous devez être neutre. Le seul interlocuteur est juge et partie. Lors du débat public, on a cru au dialogue avec RFF. Suite au débat public, nous avons réalisé que nous n'étions
650 que des faire-valoir. Finalement, Réseau ferré de France était content de rencontrer les associations pour affirmer ensuite que la population avait été consultée. Aucune de nos propositions, dont plusieurs ont été validées et même jugées intéressantes par le maître d'ouvrage, n'a été retenue. Les études étaient biaisées. Je ne veux pas être trop long, mais je pourrais développer. Je voudrais insister sur un point important. L'étude de dangers de Sibelin aurait dû éclairer le choix des fuseaux.
655 Or, elle a été demandée en 2009 et portée au niveau de l'État en 2018. Je ne suis peut-être pas assez précis, mais je pense qu'il s'agit bien de ces dates. Cette étude n'a donc pas permis d'éclairer le choix des fuseaux. Pourquoi insister sur l'étude de dangers de Sibelin ? S'il y a un problème ce soir à Sibelin, si un wagon de chlore explose, en fonction du sens du vent, toutes les personnes de cette salle pourraient sortir très atteintes par ce qui se passerait à Sibelin. Or, on ne parle jamais de cette
660 problématique dans le cadre de ce qui a été présenté ce soir.

La protection des personnes a déjà été évoquée. Plus largement, nous aurions voulu qu'un débat porte sur les mobilités au sens large du terme dans notre agglomération. Comment peut-on croire que

le ferroviaire suffira à résoudre les problèmes de mobilité dans notre agglomération ? Excusez-moi, je dois reprendre le sens de mon propos.

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

Pouvez-vous terminer rapidement ?

Gilbert BARNACHON, Président de Fer autrement

670 Comment peut-on croire, aussi, que le projet présenté ce soir va résoudre par exemple le nœud ferroviaire de Givors, la problématique des déplacements entre l'est et l'ouest de l'agglomération ? Va-t-on améliorer la problématique des parkings relais ? On ne va pas rallonger la liste, je vais être très court. Notre position est très simple. Nous considérons que ce débat public, comme celui sur le CFAL qui a été phagocyté par le contournement ouest de Lyon à l'époque, est un habillage pour justifier un projet. Nous ne voulons pas être les complices d'une parodie de démocratie. Ce soir, à partir de maintenant, nous allons vous laisser débattre sans nous. Merci de nous avoir écoutés.

675 *Applaudissements.*

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci de votre intervention. Je voulais simplement préciser que, si je ne croyais pas à la vertu des débats publics, je ne serais pas là.

Intervention hors micro.

680 C'est dommage de ne pas vouloir débattre. C'est une curieuse façon d'aborder la démocratie locale. Mais c'est votre choix. J'avais Monsieur et ensuite Madame le Maire.

Roger RIVAT, Vice-Président de Halte au bruit et à la vitesse

685 Bonjour. Je suis Roger RIVAT, Vice-Président de l'association Halte au bruit et à la vitesse de Vénissieux et de Saint-Priest. Ce soir, on devrait aussi parler de Saint-Priest, car les populations de Saint-Priest seront impactées, Mions également, sans oublier Saint-Fons. Mon association est également affiliée à Fracture. N'attendez pas de moi d'avoir une position différente. Comme je n'ai pas envie de reprendre ce qui vient d'être dit, ça serait un peu lassant, je voudrais surtout m'adresser à SNCF Réseau. Depuis le départ, le vrai problème est le fret. Tout le monde est d'accord pour le cadencement des TER. Tout le monde est d'accord pour favoriser les déplacements urbains par le train, voire le métro et tout moyen de transport public. En revanche, il y a un problème avec le fret. On veut que le fret se développe. Nous ne sommes pas les ennemis de la SNCF, au contraire. Mais si vous voulez que le fret se développe, il faut éviter de lui faire des détours et des contours. Lui faire des zigzags pour éviter Lyon, revenir dans l'agglomération et ensuite repartir dans le sud. Non, il faudra faire des autoroutes, des voies ferrées dédiées au fret. De véritables voies ferrées dédiées au fret qui vont aller du nord de l'Europe au sud de l'Espagne. C'est ça qui va développer le fret.

695 Si le fret est aujourd'hui progressivement en perte de vitesse, c'est parce que les donneurs d'ordres ne savent pas quand leurs produits vont arriver. On est incapable de leur donner des informations. Les donneurs d'ordre passent par la route, et notamment par Geodis. Avant, c'était la Sernam. La SNCF se faisait sa propre concurrence. Aujourd'hui, tout le débat porte sur le fret, sur le CFAL. Vous essayez de nous endormir depuis le départ. En réalité, le doublement des voies servira effectivement aux TER, mais l'objectif est de contourner le fret de la ville de Lyon pour le faire passer par Moins d'abord, puis Grenay, Saint-Priest, Vénissieux, Saint-Fons, etc. C'est inacceptable. Nous nous battons pour le développement du ferroviaire. Mais pour cela, nous avons besoin d'avoir face à nous des personnes qui ont la volonté de se battre. Il faut des voies ferrées dédiées au fret. Sans cela, on continuera à voir le déclin du fret. Sur cette ligne Saint-Fons – Vénissieux, vous allez faire passer surtout la nuit des trains qui sont bruyants. Ils créent beaucoup plus de nuisances que les TER et les TGV. Merci, j'ai fini.

700 *Applaudissements.*

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

710 Merci. Peut-être quelques éléments de réponse ou commentaires ?

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

Quand vous dites que le problème, c'est le fret, je comprends que le problème vous semble être les nuisances générées par le fret. L'idée n'est pas d'interdire le fret parce qu'il est nuisant, mais plutôt de traiter les nuisances. Didier, veux-tu ajouter quelque chose sur les actions menées sur ce sujet ?

715 *Propos hors micro.*

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Laissez répondre. On vous a laissé parler en intégralité. Laissez répondre.

Didier LLORENS, Concertant projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale

720 Aujourd'hui, les voies existantes et notamment celles qui vous concernent directement, entre Saint-Fons et Grenay, ne disposent d'aucune protection le long des voies. Demain, le projet pourrait aussi être l'opportunité de mettre en place des protections acoustiques. Ce sera mieux qu'aujourd'hui, mais à l'heure actuelle, il n'existe malheureusement pas de train non bruyant. On le sait, c'est notre épine dans le pied. Toutefois, de gros efforts sont faits aujourd'hui pour réduire les nuisances des trains. On ne le voit pas encore vraiment, mais dans vingt ans, grâce aux évolutions sur les matériels et les

725 voies, la situation sera meilleure qu'aujourd'hui.

Propos hors micro.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Il est difficile de demander à RFF de répondre là-dessus. Madame le Maire, vous souhaitiez intervenir. Ensuite, Monsieur.

730 **Michèle PICARD, maire de Vénissieux**

J'ai plutôt des réflexions par rapport à Vénissieux. Le nœud ferroviaire lyonnais représente un enjeu national, voire européen. Cela a été rappelé à plusieurs reprises. C'est pourquoi la SNCF Réseau et l'État ont un rôle déterminant à jouer pour garantir un développement solidaire de tous les territoires, dans une logique de continuité territoriale. Les moyens financiers doivent donc être à la hauteur des enjeux sociaux, environnementaux et économiques pour les habitants et tous les territoires.

735

Pour la métropole, le transport ferroviaire est aussi stratégique pour réduire, dans les années à venir, les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. L'offre actuelle est sous-dimensionnée. Elle souffre d'un manque de fiabilité et de régularité. La ville souhaite un renforcement des services ferroviaires existants, tant sur le plan du transport de voyageurs (avec la mise en place d'un RER à la lyonnaise) que sur la logistique urbaine, avec notamment des réflexions autour du dernier kilomètre. La gare de Vénissieux est le troisième pôle multimodal de l'agglomération. Actuellement, ce pôle est sous-utilisé. Nous souhaitons son développement pour répondre aux enjeux de mobilité et environnementaux, ce qui permettra de confronter Vénissieux comme la porte Sud de l'agglomération.

740

Des efforts seront à faire sur la fréquence des dessertes existantes et nous souhaitons voir étudier la création de nouvelles dessertes Saint-Etienne – Vénissieux et Vénissieux – Saint-Exupéry. Ces nouvelles liaisons, en complément d'un arrêt TGV en gare de Vénissieux, conférerait au pôle gare une véritable dimension multimodale bénéfique pour les habitants et les entreprises du Sud-est lyonnais. Le métro deviendrait accessible pour les voyageurs de grandes lignes dès la gare de Vénissieux, ce qui raccourcirait considérablement le temps de trajet global et éviterait de multiplier les ruptures de charge. En termes d'attractivité, c'est un gain considérable pour les transports publics. Nous demandons aussi le prolongement d'une ligne forte de transports en commun en site propre jusqu'au sud de la ville avec un parc relais. Nous portons cette demande depuis l'adoption du SCOT en décembre 2010. Cela permettrait de mieux connecter les habitants du sud-est lyonnais, dans une optique de développement humain durable, et de désengorger l'entrée de la ville et le stationnement aux abords de la gare.

745

750

755

On mesure aussi toute l'importance et l'intérêt de ce prolongement avec la création des nouvelles dessertes qui pourraient s'effectuer. Le doublement de la ligne Lyon – Grenoble entre Saint-Fons et Grenay va se traduire par la mise à quatre voies du faisceau ferré sur Vénissieux, ce qui va induire des nuisances pour les riverains. La ville demande donc une prise en compte de celles-ci et la mise en place de mesures compensatoires. Nous voulons une réelle protection efficace pour tous les riverains contre les nuisances et les risques technologiques du transport ferroviaire. C'est pourquoi il

760

765 est impératif que le CFAL soit réalisé dans son ensemble, le tronçon nord et sud, afin d'éviter la circulation des trains de fret de transit sur la ligne historique, ce qui serait extrêmement préjudiciable pour tous les riverains des communes traversées par cette ligne.

770 Nous constatons que le raccordement de Saint-Fons au NFL ne fait pas partie des travaux présentés dans le cadre de ce débat public. Nous pouvons le regretter, car le doublement du raccordement de Saint-Fons permettrait de soulager partiellement le NFL. Actuellement, l'axe Sud-Nord Valence – Lyon ne permet pas de mouvement en direction de Grenoble, car il n'existe qu'une seule voie est-sud. Cette situation a pour conséquence de renforcer l'engorgement des trains venant du sud et allant vers l'est, qui sont obligés de rentrer à Lyon pour partir à l'est. Le doublement de la voie de raccordement de Saint-Fons permettrait une connexion efficace depuis Saint-Etienne et Vienne vers Grenoble, en passant par Vénissieux. Bien évidemment, la ville apportera sa contribution au débat par une délibération prise en Conseil municipal au mois de juin.

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

780 Merci madame. Je souhaite que la SNCF Réseau puisse vous apporter des éléments de réponse, notamment sur les conditions d'amélioration de la desserte de type « RER à la lyonnaise » que vous avez évoquée. Dans sa présentation, la SNCF Réseau a évoqué plusieurs renforcements et modifications de cadencement. Pouvez-vous préciser ces éléments et aborder de nouveau les nuisances ? Sur ce point, nous avons pris acte de votre position sur le contournement ferroviaire fret sur l'ensemble de l'agglomération. Monsieur CUVILLIER ? Monsieur LLORENS ?

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

785 Concernant le cadencement et le développement de l'offre, Vénissieux fait bien entendu partie des communes et des gares sur lesquelles nous proposons un cadencement au quart d'heure. Ce cadencement concerne tous les trains venant de l'est (notamment de Bourgoin-Jallieu). Dans notre proposition, tous les trains en provenance de l'est et passant à Lyon s'arrêteront à Vénissieux. L'offre se développera donc.

790 Nous avons estimé que l'interconnexion du réseau ferroviaire avec le réseau des transports en commun urbain à Vénissieux (qui possède des arrêts métro et tramway) est un élément déterminant de la croissance de la mobilité au sein de Lyon.

795 Nous n'avons pas tout concentré sur la Part-Dieu, mais bien réparti la croissance entre Perrache et Part-Dieu, car les lignes venant de l'est et en direction de Perrache s'arrêtent à la gare Jean-Macé, qui constitue un deuxième point d'interconnexion. L'interconnexion de Vénissieux et de Jean-Macé sont des éléments clés dans les mobilités au sein de la métropole. L'idée n'est pas de tout centraliser sur Part-Dieu. Didier va parler des mesures et j'aimerais qu'on donne ensuite un micro à Yves SIMON, actuellement en régie, qui est l'homme des études et qui nous parlera du raccordement de Saint-Fons. Il expliquera en quoi ce raccordement fait partie du projet.

Didier LLORENS, Concertant projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale

800 Je vais évoquer les mesures compensatoires relatives au bruit. Aujourd'hui, nous suivons deux grands principes pour protéger les riverains : des protections à la source (en milieu urbain, c'est forcément des écrans, mais ils sont parfois difficiles à insérer) ou de l'isolation de façade, une solution que j'ai déjà évoquée. Les menuiseries et les façades des riverains sont changées, ce qui pose d'autres contraintes. Par exemple, il est difficile d'ouvrir les fenêtres en été à cause du bruit.

805 À un horizon de long terme, on peut penser qu'il existera des solutions innovantes. Il existe déjà des absorbeurs sur rail qui peuvent légèrement diminuer les nuisances acoustiques. Il faudra aller nettement au-delà à cet horizon pour protéger les riverains. On pourrait par exemple couvrir une partie des voies ferrées dans les secteurs les plus urbanisées. Il faudra réfléchir à l'insertion optimale de ce projet en milieu urbain dense.

Yves SIMON

810 La question du raccordement de Saint-Fons n'a pas été détaillée dans la présentation. Néanmoins, dans le cadre des aménagements complémentaires, nous avons besoin de banaliser ce raccordement de Saint-Fons. Il doit permettre de faire circuler les trains dans les deux sens. Dans le cadre des

études complémentaires, évoquées dans la plaquette remise à l'entrée de la réunion, ce raccordement figure bien dans les schémas présentés.

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

Avez-vous une diapositive qui permet de mieux voir ce raccordement ?

Yves SIMON

Non, mais c'est expliqué en page 10 de la plaquette.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

820 Merci. Avons-nous répondu à vos questions ? Monsieur. Et ensuite Monsieur.

Jean TORRIERO, habitant de Lyon Métropole

825 Jean TORRIERO, bonsoir. Vous avez évoqué le contournement de Saint-Fons. À Saint-Fons, il devrait y avoir normalement 8,07 mètres en largeur, car il y avait auparavant deux voies. Ces deux voies ont d'ailleurs toute une histoire. Pendant le dernier conflit, les Allemands arrêtaient et cachaient leurs trains de victuailles et d'essence. Tous les bandits du coin allaient se ravitailler, il y avait toujours quelque chose à boire.

830 On parle de la partie Nord du contournement ferroviaire. Mais quelle partie Nord ? En vérité, vous avez parlé de la partie Est. Une fois les aménagements réalisés sur les lignes de Grenoble et d'Ambérieu, que ferez-vous après ? À Ambérieu, vous montez jusqu'à Saint-Amour et vous arrivez à Dijon. Sur les 218 kilomètres de voies, il faudrait tout racler jusqu'à la terre et refaire une ligne moderne en posant des rails de qualité. Une fois cette partie modernisée, vous arrivez à Dijon. Entre Meximieux et Dijon, il doit y avoir 8 à 9 sauts de mouton. Une fois à Dijon, vous arrivez sur la troisième rocade de Paris. Si vous voulez l'utiliser et passer vos trains de fret, il faudra aussi électrifier et tout reprendre.

835 Est-ce bien sérieux, une fois qu'on a étudié tout le projet ? Une fois à Meximieux, que faisons-nous des trains qu'on ne veut pas envoyer à Lyon ou qu'on fait passer par Sato ? [NDLE : Satolas] À Sato, il y avait une réservation de deux voies côté ouest du TGV, entre les lignes de Grenoble et d'Ambérieu. Qu'est-elle devenue ? Si vous regardez les plans fournis dans certaines brochures, ils ont sûrement été tracés par un petit écolier de Mandchourie. Vraiment, on se demande pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué.

840

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Pouvez-vous conclure ?

Jean TORRIERO, Lyon Métropole

845 Il y aurait beaucoup à dire et j'en ai déjà dit beaucoup. Réfléchissez. C'est la partie Est, et non pas Nord, qui se situe entre les deux voies. La partie nord commence à Meximieux pour aller jusqu'à Dijon. Actuellement, si vous mettez ce soir deux locomotives qui tirent un train, elles devront s'arrêter en route pour se ravitailler en énergie.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

850 Je vais vous demander de conclure pour pouvoir avancer sur le débat, s'il vous plaît. Peut-être quelques éléments de réponse ?

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

855 On s'éloigne un peu des aménagements de long terme au cœur du nœud, mais la circulation du fret constitue néanmoins un point important. Notre Président, Patrick JEANTET, tient beaucoup à ce que nos lignes contribuent au développement du fret ferroviaire. Au nord de Lyon, il existe deux voies ferrées mixtes qui montent vers Dijon. La Paris – Lyon – Marseille (PLM), qui passe par Mâcon et Chalon, et la ligne de la Bresse (celle que vous évoquiez, Monsieur), qui rejoint la première au niveau de Dijon. Aujourd'hui, le fret passe majoritairement sur cette ligne de la Bresse. On n'en est pas à racler les cailloux, c'est le chemin préférentiel pour les trains de fret. Au sud de Lyon, il existe également deux lignes, en rive gauche et en rive droite du Rhône. La ligne de la rive gauche est mixte et celle de la rive droite est réservée aux trains de fret.

860

Au nord et au sud de Lyon, il existe deux voies ferrées dans chacun des cas. Au nord de Lyon, le fret passe plutôt par la ligne de la Bresse. Au sud de Lyon, c'est plutôt la ligne de la rive droite. Ces deux lignes sont entretenues et font partie du corridor européen de fret ferroviaire.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

865 Merci. Monsieur.

Pierre-Alain MILLET, adjoint au maire de Vénissieux

870 Pierre-Alain MILLET, adjoint au maire de Vénissieux et conseiller métropolitain. Je voudrais rapidement redire pourquoi nous sommes nombreux à souhaiter une réponse positive à la question de l'opportunité. Notre cadre de vie est aujourd'hui dominé par la place du camion sur les routes et parfois jusque dans nos quartiers. De plus, nos villes sont marquées par la place des voitures et des bouchons sur l'A 43, sur l'A 42, sur l'A 7 quand on rentre sur Lyon, et sur le périphérique. Pour ces deux raisons, car je ne vais pas toutes les citer, il faut évidemment augmenter fortement le trafic passager et le trafic fret.

875 Une petite difficulté vient du fait qu'on a effectivement du mal à faire confiance à ce grand débat pour une raison simple. Vous évoquez sur le fret un objectif de 50 à 70 millions de tonnes-kilomètres alors que nous sommes à 30 aujourd'hui. Vous oubliez de dire qu'il y a trente ans, on était déjà à 50. Il faudrait expliquer aussi pourquoi les politiques publiques ont conduit à cette baisse du fret marchandise au profit du transport routier depuis trente ans. La SNCF a également joué un rôle dans cette affaire. J'en profite pour dire que SNCF Réseau, Voyage, Immobilier..., reste pour nous la politique publique de l'État. Ce fret représente des questions très concrètes à Vénissieux. Par exemple, l'usine Carbone Savoie est sur la voie ferrée. Son usine sœur, à Notre-Dame-de-Briançon, est aussi sur la voie ferrée. Or, les pains de carbone qui vont de l'une à l'autre se déplacent en camion, car la SNCF a abandonné toute politique de wagon isolé. Bien évidemment, l'usine ne va pas remplir un train à elle seule.

885 Cela me conduit à la deuxième question, sur les politiques publiques et le financement. Vous nous présentez un projet auquel on a envie de croire, sauf qu'une convention a fixé les priorités et décidé que le CFAL Sud était renvoyé aux calendes grecques. Si on ne met pas les financements nécessaires, ce projet restera lettre morte. Je partage le constat de notre ami de Fracture, mais pas ses conclusions. Nous devons absolument développer le fret, donc construire les infrastructures et se battre pour obtenir les investissements.

890 Enfin, ma troisième remarque porte sur la Métropole. J'ignore si une personne de la Métropole est habituellement présente lors des débats publics. Il me semble ne pas en avoir vu ce soir, et cela m'interroge. On ne peut pas évoquer ce projet sans parler du projet mobilité de la Métropole lyonnaise. On a fait un PDU qui laisse totalement de côté la question du rail. Il semble que de plus en plus de personnes parlent de RER. La maire de Vénissieux l'a évoqué et vous semblez le reprendre. Aujourd'hui, il n'existe pourtant pas de vrai projet de RER porté par la SNCF et la Métropole de Lyon. C'est absent de tous les grands documents de la Métropole. Au sein de la Métropole, la place des gares périphérique reste, pour nous, largement insuffisante.

Applaudissements.

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

905 Avant de vous laisser répondre, je tiens à rappeler que la Métropole est invitée à toutes nos réunions, de même que le Sytral, le Conseil régional et l'État. Ils sont représentés ce soir par des services. Ils ne pourront donc pas prendre de position de manière « politique », mais peuvent apporter quelques éclairages techniques. Nous avons bien noté cette articulation, qui a déjà été évoquée dans de multiples débats. C'est l'un des points essentiels que nous relevons. SNCF Réseau ?

Didier LLORENS, Concertant projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale

910 Sur l'évolution du fret, nous partageons votre constat. Aujourd'hui, le fret ferroviaire a baissé. Plusieurs raisons peuvent expliquer cette tendance. Tout d'abord, les services voyageurs se sont développés avec le cadencement. Avec le réseau actuel, nous n'arrivons plus à faire passer les trains de fret aux heures de pointe. Comme le disait Monsieur, le problème du fret n'est aujourd'hui pas vraiment la rapidité, mais la garantie qu'un train arrivera à bon port à l'heure prévue pour alimenter un

certain nombre d'industries et d'usines. Le problème du fret, aujourd'hui, c'est qu'il n'arrive plus à traverser les agglomérations.

915 Un train de fret qui part du sud de la France pour arriver vers le nord va traverser certaines agglomérations aux heures de pointe des voyageurs. Ces heures de pointe se sont étalées sur la journée, car les mobilités, le travail et la société ont évolué. Cette réalité contraint le fret.

920 Ensuite, il ne vous a pas échappé que le fret est ouvert à la concurrence depuis 2012. Cette décision a eu deux effets. Tout d'abord, SNCF Fret s'est concentré sur son cœur de métier le plus « rentable ». Il a abandonné un certain nombre de transports non rentables, dont le wagon isolé. La deuxième conséquence, plus positive, est que plus d'une vingtaine d'entreprises ferroviaires fret circulent aujourd'hui sur le réseau et ont pris des parts de marché à SNCF Fret. Le fret a baissé, oui, mais il est en train de redémarrer, notamment suite à l'arrivée de nouveaux entrants. Le fret a fondamentalement évolué. Anciennement, on parlait effectivement de wagons isolés. Aujourd'hui, la croissance du fret est notamment portée par le transport combiné, par exemple le transport de caisses maritimes depuis le port de Marseille. Aujourd'hui, le fret se développe, mais il est effectivement contraint en termes de capacités et de possibilités, notamment sur le passage dans les grandes agglomérations.

925

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci. Monsieur et ensuite Monsieur le Maire de Saint-Priest.

Jacques DUNAND, Président de Marennes contre les nuisances (MCN)

930 Comme j'aimerais vous croire quand vous dites que le fret se développe ! Je voudrais quand même revenir à ce que Monsieur CUVILLIER a annoncé.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Pourriez-vous vous présenter ?

Jacques DUNAND, Président de Marennes contre les nuisances (MCN)

935 Pardon. Monsieur Jacques DUNAND, Marennes contre les nuisances, affilié à Fracture. Je voudrais revenir sur un point présenté par Monsieur CUVILLIER en 2002. Il affirmait alors que 350 à 400 trains viendraient déferler dans le nœud ferroviaire lyonnais et porter le fret de 55 à 150 milliards de tonnes-kilomètres. Or, le volume a été divisé par deux. Monsieur CUVILLIER a dit, lors d'une précédente réunion, qu'on pouvait se tromper de 50 %. Or, c'est ici une erreur de 600 %. Quand il affirme que le fret va doubler à l'horizon 2040, j'aimerais le croire, car je suis très favorable au fret. Mais je ne suis pas favorable au fret qui passe par Vénissieux pour aller à Sibelin. Sibelin a une vocation de parc relais pour la vallée de la chimie. Sa principale activité était les wagons isolés. On est passé de 700 000 à 140 000 wagons isolés et vous affirmez que vous voulez développer le fret ?

940

945 Maintenant, parlons de la SNCF. La SNCF organise elle-même sa propre concurrence. À Lyon, elle ose nous dire qu'elle n'a qu'une seule filiale, Geodis, qui représente un volume très limité. La SNCF a 1250 filiales dans le monde et plus de 100 en France. Geodis détient notamment les filiales Sernam et Calberson. Or, SNCF ose nous dire qu'elle n'a qu'une seule filiale ! Il y a plus de 100 filiales en France. De plus, la SNCF continue à fermer des lignes pour développer des filiales OUIBUS et OUICAR, qui vont passer dans le privé. Ils vont ensuite affirmer qu'il ne s'agit pas de filiales SNCF.

950

955 Dernièrement, la SNCF offre ses auto-trains aux camions sous prétexte que le marché n'est pas rentable. Non concurrentiel ? Les auto-trains, c'est 300 euros pour un Paris-Nice en train. Ils vont passer par les camions avec une filiale connue pour ses pratiques très douteuses. Le marché va passer au privé avec une très forte augmentation des coûts. Et vous nous parlez de développer le fret ? J'encourage à fond le fret, le CFAL Sud et Nord, mais quand vous aurez reconstitué le fret. Le CFAL Sud et Nord, oui, mais le long de la ligne LGV. Ce n'est pas nécessaire de la faire revenir par Vénissieux et Saint-Fons. C'est une aberration totale. Si vous voulez vraiment développer le fret, il faudrait faire traverser le fret avec des lignes dédiées au fret et pas avec de petits raccords.

960 Voilà ce que je voulais dire. Maintenant, Monsieur RUYSSCHAERT, je voudrais que vous preniez note du mensonge que Geodis vous a fait à Lyon. La SNCF a prétendu qu'il n'y avait qu'une seule filiale SNCF.

Applaudissements

965 Juste pour terminer. On nous a parlé du CFAL. Sibelin, j'en ai parlé, n'a pas vocation à recevoir les 300 trains qui n'existent pas. Je ne comprends pas pourquoi le CFAL Sud revient vers Sibelin, sachant que les 300 trains n'existent pas. On fait un entrant avec des projections qui n'existent pas. On part d'une chimère pour en faire une réalité. Le CFAL Sud existe ? Non, il n'existe pas.

Applaudissements

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Souhaitez-vous faire quelques commentaires ?

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

970 C'est difficile, car beaucoup de choses, dans le propos, ne sont pas vraiment des questions. On parle des filiales de la SNCF. Je comprends qu'il s'agit de l'entreprise ferroviaire SNCF qui fait rouler des trains. Je ne suis pas à sa place et je ne peux pas répondre.

975 Je constate que, la semaine dernière, tous les agents économiques ont tenu le même discours à la chambre de commerce. Ils croyaient au développement du fret et demandaient des infrastructures pour pouvoir faire passer du fret. Ils partageaient totalement votre raisonnement sur la nécessité d'un contournement du cœur de l'agglomération.

Intervention hors micro.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Laissez répondre, s'il vous plaît.

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

Vous n'êtes pas isolés dans le discours que vous portez. Il est notamment rejoint par les agents économiques.

Applaudissements.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

985 Monsieur le maire.

Gilles GASCON, Maire de Saint-Priest

990 Bonsoir à toutes et à tous. Gilles GASCON, maire de Saint-Priest. Sans vouloir faire de mauvaise politique politicienne, je voudrais juste dire deux mots pour souligner l'absence de la Métropole sur un débat de la plus haute importance. Comme le disait tout à l'heure notre collègue de Vénissieux, le PDU a été construit en lien avec le PLU-H, qui est aujourd'hui d'une importance capitale pour le développement de notre métropole.

995 Je voudrais revenir sur un point qui me paraît essentiel. Vous parliez tout à l'heure de la gare de Jean-Macé. Je vais parler de ma paroisse également. On a pu, à Saint-Priest, avec de gros efforts et en lien avec la SNCF, arriver à construire un plan multimodal pour pouvoir faire entrer nos transports en commun au niveau de la gare. On parle de mobilité, de transition écologique, etc. Quand on a la chance, à Saint-Priest ou à Vénissieux, de bénéficier d'une gare, il faut s'en servir au maximum. Ce plan multimodal a pu faire entrer les transports en commun. Saint-Priest – Jean-Macé, c'est 12 minutes en train. Saint-Priest – Perrache, c'est 15 minutes en train. Quand on utilise aujourd'hui le tramway, qui est une très bonne chose, on est environ à 50 et 55 minutes pour se rendre au même

1000 endroit. Cet exemple illustre mon positionnement sur les infrastructures qui sont, à mon sens, impératives. Nous devons les mettre en place.

Des discussions sont menées depuis des années. Aujourd'hui, la métropole se développe surtout à l'est, avec un développement résidentiel et économique exponentiel. À un moment, il faudra répondre à toutes ces attentes.

1005 Nous devons bien évidemment, en tant qu'élus, nous montrer extrêmement vigilants sur la sécurité du transport de fret comme il a été évoqué. Je vous ai entendu expliquer qu'on pouvait changer les fenêtres et modifier les façades. Mais je pense qu'il faudra aller plus loin. Dans l'avenir, des choses vont certainement venir accompagner ces modifications, mais il faudra vraiment penser à aller plus

1010 loin pour protéger nos riverains. Nous sommes dans un secteur complètement embolisé au niveau du ferré et nous avons besoin qu'il se passe quelque chose.

1015 On entend ce que les uns et les autres disent. Je regrette l'attitude de nos amis qui se sont levés et sont partis, car la politique de la chaise vide, à mon avis, ne fait pas avancer le débat. Ma position est la suivante : pouvoir avancer sur ce débat. Je peux, par contre, regretter que nous n'ayons eu que ce soir cette étude avec Saint-Exupéry, car elle aurait pu faire avancer notre réflexion. Il y a un vrai sujet et il aurait peut-être fallu avoir l'étude en amont pour aller plus loin dans cette réflexion. Voilà ce que je voulais dire ce soir. Merci.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci Monsieur le Maire. Je vais peut-être laisser d'abord la parole à Monsieur BREUIL, qui représente les services de la Métropole.

1020 **Alexandre BREUIL, responsable du service déplacement à la Métropole de Lyon**

Bonsoir. Alexandre BREUIL. Je suis responsable du service déplacement à la Métropole de Lyon. Effectivement, j'excuse les élus de la Métropole qui ne sont pas présents ce soir. De nombreuses réunions publiques sont organisées et ils ont déjà pu prendre la parole à un certain nombre de réunions. Je vais faire bref.

1025 Tout d'abord, je souhaite rappeler que l'amélioration des conditions de circulation dans le nœud ferroviaire lyonnais, à la fois sur des questions de robustesse et de capacité, fait partie des actions du PDU. Ce point a été cité. Le plan de déplacement urbain de l'agglomération lyonnaise est à horizon 2030. Nous avons déjà conscience que, dans cette temporalité, nous ne pourrions pas mettre en œuvre une amélioration de la capacité du NFL.

1030 Je souhaite surtout rappeler, même si ce point sera débattu et pleinement partagé par le Conseil métropolitain fin juin, la position de la Métropole qui soutient ce projet de NFL long terme pour une raison simple. On parle beaucoup de RER métropolitain et ce projet le rend enfin possible. C'est un soutien sans ambiguïté à ce projet.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

1035 Merci de votre intervention. Avez-vous d'autres réactions suite aux propos du maire de Saint-Priest ? Allez-y Monsieur. Vous pouvez vous présenter puis poser vos questions.

Daniel CLEMENT, habitant de Béligneux

1040 Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je suis monsieur Daniel CLEMENT. J'habite Béligneux. Je ne suis ni élu, ni Président d'association et je suis un simple citoyen de Béligneux, du département de l'Ain. Mon intervention ne comprendra pas de question, mais seulement des observations.

1045 J'observe que le Président de l'association a déserté, mais je constate que le tracé du CFAL, qui a fait l'objet d'une enquête publique en 2011, a été validé avec le tracé A. Ce tracé A a été retenu pour le CFAL Nord alors qu'il était le plus long, le plus cher et le plus impactant pour les populations. Or, il y avait trois autres contournements possibles. Malgré l'avis de toutes les associations et la tenue de manifestations, le tracé A a été retenu.

1050 Deuxième point. Comme habitant de Béligneux, j'ai l'autoroute, la voie ferrée, la route nationale, l'aéroport de Saint-Exupéry dont le nombre de pistes va augmenter. On n'en parle pas, mais il y aura encore d'autres nuisances. Lorsque j'entends les protections proposées pour lutter contre ces nuisances, je m'inscris un peu dans le doute. Aucune réalisation jusqu'à maintenant n'a donné satisfaction. Il suffit de voir toutes les installations qui bordent les tracés et qui ont un effet quasi nul.

1055 Vous parlez de sécurité. Or, je constate que le rayon de sécurité de l'usine SEVESO de Balan-Béligneux, qui était de 500 mètres, a été réduit pour permettre le tracé du CFAL. Vous proposez des passages en tranchées couvertes ou en tunnel. Avec le transport de matériaux dangereux, en cas de déraillement, cela pose des problèmes énormes. Tous les services de sécurité vous diront qu'il faut laisser les tranchées ouvertes et ne pas faire de passage en tunnel.

Dernière chose. J'ai oublié le camp de la Valbonne. Le camp de la Valbonne, j'y habite tout près, tire toutes les nuits. Ce camp est installé depuis 1870. Depuis se sont ajoutés les éléments que j'ai cités : le train, les autoroutes, les avions, le CFAL. Ça commence à faire beaucoup. Merci.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

- 1060 J'ai bien noté votre intervention. Je vais peut-être juste ajouter un élément de précision. Nous n'avons pas vocation à débattre du tracé du CFAL au cours de cette réunion. Il a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Nous avons bien pris acte de l'opposition d'un certain nombre d'associations et d'élus contre ce tracé. Nous l'avons entendu. Nous l'entendrons encore à Ambérieu, ce qui va de soi.
- 1065 Mais il ne nous appartient pas de remettre en cause une décision d'utilité publique qui a été prise par une commission d'enquête sur la base de différentes variantes. Nous n'avons pas à en rediscuter dans ce cadre même si sur le fond, nous avons bien pris acte de l'opposition de certains sur ce point. Nous en rendrons compte dans notre rapport, cela va de soi, mais nous ne nous prononcerons pas sur le fond.

Avez-vous quelques éléments de réponse plus précis sur ce point ?

1070 Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale

- Je vais revenir sur la sécurité du transport ferroviaire. Aujourd'hui, le transport ferroviaire est un transport relativement sûr. Il est même plus sûr que la route. Il y a beaucoup moins d'accidents ferroviaires, ils sont extrêmement rares, que d'accidents routiers. Vous soulignez les problématiques liées aux tranchées couvertes et aux tunnels. Aujourd'hui, on creuse sous les Alpes le tunnel controversé des accès alpins. Nous sommes capables de creuser un tunnel de 56 kilomètres sous les Alpes qui permettra, à terme, de faire passer passagers et fret dans de bonnes conditions de sécurité.
- 1075 Aujourd'hui, on sait faire passer des matières dangereuses dans des ouvrages souterrains sans problème majeur.

Didier LLORENS, Concertant projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale

- 1080 On peut préciser que, comme ces tunnels doivent recevoir des marchandises dangereuses, on ne fait pas se croiser deux trains dans la même galerie. Ces tunnels sont donc systématiquement bitubes.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci. Monsieur

Paul COSTE, Président du Collectif d'associations de l'est lyonnais

- 1085 Merci. Paul COSTE, Président du Collectif d'associations de l'est lyonnais (CAEL). Je voulais revenir sur les échéances. Tout à l'heure, vous nous avez expliqué pourquoi ça ne pourrait pas fonctionner avant 2040, mais je n'ai pas de chiffres sur les options intermédiaires. On n'est pas obligé de tout faire d'un coup. Le passage à quatre voies entre Saint-Fons et Grenay semble plus simple, car les terrains appartiennent déjà à l'État et que le projet est déjà bien précisé. Par contre, vous n'avez pas avancé
- 1090 de dates possibles pour ce passage à quatre voies. On lit toujours les deux aspects, mais c'est presque deux projets différents. En parler ensemble permet aussi d'avoir une vision globale sur tout ce qui se passe sur l'agglomération.

- Je vais revenir sur le CFAL Sud, car je suis en désaccord avec le tracé prévu aujourd'hui. Saint-Etienne avait demandé à pouvoir rejoindre Saint-Exupéry par le CFAL Sud. Or, ça me semble évident,
- 1095 et je reprends ce que disait Madame le Maire, qu'il serait préférable d'utiliser la voie existante pour faire Saint-Etienne – Saint-Exupéry en s'arrêtant à Vénissieux. Et de ne pas mettre sur les mêmes rails des trains de fret et de voyageurs.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

- Merci. Je vais laisser SNCF Réseau répondre. Sur votre schéma de phasage, pouvez-vous déjà annoncer des dates de réalisations partielles ? Si j'ai bien compris, vous affirmez que le passage à quatre voies entre Saint-Fons et Grenay est prioritaire. Peut-on l'anticiper par rapport au nœud ferroviaire ? Ou est-ce directement lié ? C'est la première question. La deuxième porte plutôt sur le deuxième point évoqué, la liaison Saint-Etienne – Saint-Exupéry en passant par Vénissieux.
- 1100

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

- 1105 Il est vrai que le délai global, avec une mise en service dans vingt ans, paraît très éloigné. Ce délai porte bien sur le projet global. Vous demandez si, dans l'hypothèse où l'on applique une réalisation progressive avec une première étape, cette première étape pourrait être accélérée. La réponse est

oui. Toutefois, le délai ne sera pas divisé par deux. On est probablement capable de gagner cinq ans sur le délai si l'on ne réalise qu'une partie des investissements.

1110 **Didier LLORENS, Concertant projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

Concernant la desserte de Saint-Exupéry...

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Si j'ai bien compris, c'est une liaison Saint-Etienne – Saint-Exupéry avec un arrêt à Vénissieux qui sert d'avant-gare ou d'après-gare.

1115 **Didier LLORENS, Concertant projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

Cette idée fait partie du projet que je vous ai présenté plus tôt avec le scénario de desserte de Saint-Exupéry. Avec ce projet, on n'a pas besoin du CFAL Sud.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

On peut remettre le schéma ?

1120 **Didier LLORENS, Concertant projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

Effectivement, on peut remettre la diapositive 21. Sur le projet proposé, les voyageurs en provenance de Saint-Etienne utilisent le raccordement de Saint-Fons, qui sera *a minima* banalisé. Il pourra donc être utilisé dans les deux sens. Il devra aussi être dénivelé pour être plus fluide. On utilise la mise à quatre voies de Saint-Fons – Grenay et le bout de CFAL Nord entre Saint-Pierre-de-Chandieu et Saint-Exupéry.

1125

À très long terme, quand tous les grands projets seront réalisés, on aura deux alternatives. Il sera possible d'arriver à Saint-Exupéry avec le CFAL Sud. Mais que les premières options de réalisation de ce scénario de phasage seront réalisées, on pourra effectivement desservir Saint-Exupéry depuis Saint-Etienne en passant par Vénissieux.

1130 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**

Est-ce que ça répond à votre question ? Monsieur ? Et ensuite Monsieur.

Laurent AUBELEAU, représentant régional CGT cheminot

Bonsoir à tous. Je me présente, Laurent AUBELEAU. Je suis représentant régional de la CGT cheminot et nous intervenons au maximum de nos possibilités à ces débats.

1135 Limiter les aménagements à mener à la seule agglomération lyonnaise serait réducteur. En effet, il existe d'autres points où les circulations ferroviaires rencontrent des difficultés d'écoulement. S'il est indéniable que le cœur du complexe ferroviaire lyonnais accumule les difficultés, l'origine de celles-ci se situe parfois au-delà des limites de l'agglomération. Le manque d'équipements de certains axes freine leur développement, malgré un potentiel significatif eu égard au bassin de population traversé

1140 ou à la saturation des axes routiers parallèles. D'autre part, ces insuffisances en termes d'infrastructures génèrent des problèmes de régularité ou de production avec, à la clé, un effet boule de neige et des conséquences sur d'autres lignes.

Le projet, on l'a déjà dit et on le répète, vise à agrandir et à augmenter le débit des arrivées et des départs de Lyon Part-Dieu. Mais cela va aussi accentuer, quelque part, cette saturation de l'espace.

1145 Pour résumer très rapidement, nous proposons d'organiser plus de dessertes à partir des autres gares, notamment des gares de Lyon Perrache, Jean-Macé, Oullins et, bien sûr, la gare de Vénissieux où nous sommes aujourd'hui, avec une desserte en provenance de Saint-Etienne. Nous avons déjà fait deux cahiers d'acteurs sur le sujet. Le premier sur le département du Rhône et le deuxième sur la Région. Je vous annonce un troisième à venir sur le développement de l'offre Lyon – Saint-Etienne, qui sera présenté lors de la réunion de Saint-Etienne. Nous avons aussi des propositions et les cheminots peuvent participer activement, car ils sont experts du sujet.

1150

J'en profite, dans le débat que je trouve assez intéressant ce soir malgré l'absence de certains représentants d'instances, pour rappeler quelques éléments sur le fret. Vous parliez d'ouverture à la concurrence du fret en 2012. Le fret ferroviaire est ouvert à la concurrence depuis bien avant 2012.

1155 Aujourd'hui, on peut faire un bilan et, malheureusement, le trafic fret a fortement diminué suite à

1160 l'ouverture à la concurrence. En tant que cheminot, je suis bien évidemment satisfait du développement de l'offre ferroviaire, pour le fret comme pour le voyageur. Je suis ravi que les représentants de la CCI développent le fret ferroviaire. J'espère que leurs homologues de Rungis auront le même état d'esprit pour développer le fret ferroviaire. Mais je ne vois pas dans les projets présentés aujourd'hui, que ce soit dans la Loi d'orientation des mobilités (LOM) ou dans la Réforme ferroviaire, une ambition de développement de report modal. Les chiffres en termes de développement de fret et de voyageurs nous semblent très ambitieux. Il faudra les financer et nous serons très actifs et attentifs au détail des chiffrages. On parle de milliards d'euros à un horizon de coût 2040, mais nous pensons que des aménagements devraient être faits très rapidement pour les trains du quotidien, qui représentent un investissement plus réduit.

1165 Pour terminer, j'ai face à moi le maire de Saint-Priest et j'en profite pour lui dire que SNCF Mobilités ferme la gare de Saint-Priest ce mois-ci en termes de présence humaine. Cela a été annoncé aux représentants du personnel. Nous pourrions toujours en parler après le débat si vous le souhaitez. Je vous remercie.

1170 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**

Merci de votre intervention. Appelle-t-elle des commentaires de la part de SNCF Réseau ? Non ? Je vous propose donc de passer à une autre question.

1175 **Joël DUBOS, Vice-Président de Pour se déplacer autrement en région lyonnaise (DARLY) et de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports – Auvergne-Rhône-Alpes (Fnaut-AuRA)**

Joël DUBOS, Vice-Président de DARLY et de la Fnaut régionale. La FNAUT est l'acronyme de Fédération nationale des associations d'usagers des transports. Dans le cadre de ce débat, je participe à de nombreuses réunions. Au fil de ces réunions, on apprend et on a des révélations.

1180 Nous sommes favorables au développement du ferroviaire, aussi bien pour le fret que pour les voyageurs. Ce projet, pour nous, devrait se réaliser beaucoup plus rapidement. Il faut chercher les solutions qui permettront d'aller plus vite. Pour revenir à la question posée par mon collègue Paul COSTE, je suis déçu de la réponse. L'horizon du projet est 2040. Vous affirmez qu'on va gagner cinq ans, ce qui nous mène à 2035. Or, 2035 est trop loin pour les usagers et pour les utilisateurs du fret. Il faudra trouver des solutions pour aller beaucoup plus vite.

1185 L'hypothèse que vous nous avez présentée, passer par le CFAL Nord et les quatre voies entre Saint-Fons et Grenay, est une solution. Mais il faudrait alors réaliser le CFAL Nord dans son ensemble, depuis Ambronay jusqu'à Grenay. Ce tracé a déjà obtenu sa déclaration d'utilité publique. Je rappelle que la Fnaut est favorable au développement du fret et que nous nous étions prononcés en faveur des CFAL Nord et Sud. Pour la partie Sud, il faudra entamer rapidement la mise en enquête publique.

1190 Si nous attendons, la partie Sud arrivera en 2050. On ne peut pas attendre. Il faut développer le réseau pour pouvoir développer les services.

1195 Vous avez évoqué l'ERTMS. L'ERTMS permet de gagner 25 % du trafic, si j'ai bien compris. C'est quelque chose qu'il faut faire rapidement. Il ne faut pas attendre. Pour avoir participé aux ateliers organisés par Madame MEAUX en 2009 sur le nœud ferroviaire lyonnais et après avoir bien lu son rapport, j'ai noté une chose qui paraissait intéressante puisque nous défendons le développement du réseau ferroviaire maillé avec le réseau de transport urbain, de façon à passer de l'étoile à la toile. Parmi les solutions présentées, on trouve le développement de Saint-Exupéry. Pour répondre aux besoins de développement du trafic sur la Part-Dieu compte tenu de la concentration de l'activité économique et des services ferroviaires sur la Part-Dieu, nous avons soutenu la solution consistant à répartir les trafics entre les gares de Perrache, Part-Dieu et Saint-Exupéry. À ce sujet, elle a noté : « les études prospectives ont montré le besoin urgent d'une meilleure connaissance collective de la structure des correspondances à Part-Dieu entre les TGV et entre les TER et les TGV. Une enquête fine est indispensable au plus tôt. » Cette information est disponible sur le rapport de Madame MEAUX, en page 24.

1200 Je vous ai posé plusieurs fois la question sur les correspondances. Combien d'usagers de TGV prennent-ils des correspondances à la Part-Dieu ? Pourquoi concentrer tous les TGV à la Part-Dieu ? J'avais noté, et c'est dans votre rapport, que seulement 12 % des usagers des TER (qui représentent 61 % des usagers de la Part-Dieu) prennent des correspondances. Les autres prennent des

1210 correspondances avec les transports urbains ou terminent leur trajet à pied. Il est temps de faire travailler ensemble toutes les autorités organisatrices pour avoir une approche cohérente, de façon à passer de l'étoile à la toile.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci.

Applaudissements.

1215 Peut-être quelques commentaires sur ce point ? On a pris acte de vos propos, y compris sur la cohérence des autorités organisatrices. C'est point qu'on remontera, bien entendu.

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

1220 Concernant les délais, je note que vous regrettez que les délais ne puissent pas être accélérés par rapport à un projet qui comprendrait uniquement, par exemple, Saint-Fons – Grenay. C'est lié aux études techniques à mener au préalable et aux procédures à respecter. En France, ces éléments sont incompressibles. Il faut mener des procédures d'enquête publique. Après l'enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique, il faut encore mener d'autres procédures. Toutes ces procédures sont incompressibles avec des délais que nous ne pourrions pas raccourcir.

1225 Nous vous avons présenté le projet brut, avec peu d'extractions. Nous devons ensuite travailler, notamment avec la Métropole, pour monter un vrai projet urbain. Pour qu'au-delà de voies ferrées posées de façon un peu arbitraire sur le papier, on arrive à un vrai projet de territoire. Toutes ces études demandent du temps. À un horizon de moins de 10 à 15 ans, il semble difficile de réaliser ce projet sereinement, dans de bonnes conditions.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

1230 Merci de cette intervention. D'autres questions ?

Didier LLORENS, Concertant projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale

1235 Juste un complément. Vous avez vu qu'il n'y a pas que l'infrastructure pour augmenter les capacités. La signalisation permet aussi d'augmenter le nombre de trains en circulation. Je note une demande d'avancer sur ce sujet, ce qui passera par un programme de déploiement de l'ERTMS au sein du nœud. Ce programme demandera tout d'abord des études. Nous n'aurons pas encore construit notre décision de maître d'ouvrage à la fin du débat. Nous attendons évidemment la fin des échanges. Mais c'est une observation qui est revenue régulièrement, y compris de la part des représentants du Conseil régional, qui ne sont pas là ce soir, mais l'ont défendue dans d'autres réunions. C'est un avis que nous prenons très au sérieux.

1240 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**

Je vous laisse dix secondes pour compléter votre propos, et ensuite Monsieur.

Joël DUBOS, Vice-Président de Pour se déplacer autrement en région lyonnaise (DARLY) et de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports – Auvergne-Rhône-Alpes (Fnaut-AuRA)

1245 Juste une précision par rapport à une information qui a été donnée plus tôt sur le raccordement de Saint-Fons. Vous avez parlé de banalisation. La banalisation signifie qu'on fait circuler des trains dans les deux sens sur la même voie. Or, pour développer un service conséquent, à la fois voyageurs et fret, si on veut notamment faire la liaison entre la ligne PLM et la voie Saint-Fons – Grenay, il faut doubler ce raccordement. J'aimerais savoir si ce doublement est prévu dans vos 820 millions d'euros.

1250 **Didier LLORENS, Concertant projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

Non, mais le doublement figure dans les études complémentaires.

Benoît COULIOU

Bonjour. Benoît COULIOU. Quitte à reprendre l'axe de la ligne Lyon – Grenoble, serait-il possible de requalifier les gares sur la ligne et d'améliorer le franchissement ?

- 1255 En gare de la Part-Dieu, je lis en page 93 qu'il est prévu deux quais supplémentaires pour la version aérienne et quatre pour la version souterraine. D'où vient cette différence ? Pourquoi la version souterraine, qui est la plus chère, comprend des voies supplémentaires qui ne seraient pourtant pas nécessaires dans la version aérienne ? Quitte à faire de grands travaux, pourrait-on supprimer les voies de service qui existent aujourd'hui entre chaque quai à la Part-Dieu ? L'espace libéré permettrait de construire des quais et voies supplémentaires.
- 1260

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Je vous laisse répondre, vous avez toutes les billes.

Didier LLORENS, Concertant projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale

- 1265 Pourquoi quatre quais dans la version souterraine et uniquement deux dans la version aérienne ? En surface, lorsqu'il existe deux quais, l'organisation est assez souple en amont et en aval de la gare pour changer facilement les trains de voie. En version souterraine, si les trains rentrent dans un tunnel au nord, au niveau de Saint-Clair, ils sont obligés de sortir au sud. Au niveau de l'exploitation, ce fonctionnement est beaucoup moins souple. Si un train rencontre un incident à quai, il faudrait permettre à d'autres trains de le dépasser.

- 1270 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**

Avons-nous répondu à votre demande de précision ? Maintenant, vous pouvez répondre à la question sur la requalification des gares sur le secteur. L'horizon est plutôt à moyen ou court terme.

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

- 1275 Avant d'engager les travaux du plan de mobilisation actuellement en cours dans la gare Part-Dieu, pour améliorer la régularité et la capacité, nous avons regardé la possibilité d'utiliser les quais de service. Il existe un grand inconvénient, car ils n'ont pas la largeur requise en matière de sécurité. Si on voulait utiliser les largeurs correspondant à tous les quais de service, il fallait reconstruire la gare et refaire l'ensemble du plan de voies. Ce n'est pas impossible, mais cela pose de telles contraintes en termes d'exploitation que nous y avons renoncé au profit de la construction d'un quai supplémentaire, dont les travaux ont démarré, qui sera complété par deux quais supplémentaires dans la version long terme.
- 1280

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci. D'autres interrogations ? Monsieur ? Très court, comme vous êtes déjà intervenu.

Jean TORRIERO, Lyon Métropole

- 1285 On parle du raccordement de Saint-Fons. Mais il faut savoir que si on utilise le raccordement de Saint-Fons pour rejoindre la ligne Lyon – Grenoble, il faut passer devant les dépôts où de nombreux trains entrent et sortent tout au long de la journée. Je vous souhaite bonne chance pour croiser tous les trains.

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

- 1290 On a étudié le doublement du raccordement de Saint-Fons et trouvé des solutions.

Jean TORRIERO, Lyon Métropole

Certains passent dessus, d'autres dessous.

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

- 1295 Les solutions comprennent effectivement des passages dénivelés. Cela a un coût, mais les solutions existent.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

S'il n'y a plus de question, je vous propose de laisser la parole à Jérôme, de façon à faire un petit point à chaud. J'aurai ensuite quelques informations à vous communiquer.

Jérôme LAURENT, Membre de la Commission particulière du débat public

1300 Bonsoir. Je ne vais pas vous présenter de synthèse ni de conclusion. C'est simplement une tentative de regroupement de certaines choses dites aujourd'hui. Un regroupement à chaud, sans hiérarchisation ni exhaustivité. Je vous demande donc de m'excuser pour les quelques oublis. Je vous rassure tout de suite, cet exercice ne servira pas à écrire notre compte-rendu. Notre compte-rendu est basé sur les verbatim des réunions, sur les cahiers d'acteurs et les contributions, et sur encore bien d'autres choses.

1305 J'ai pu relever cinq points. Le premier est très atypique. Il existe un consensus très net pour le report modal de la route vers le fer, qu'il s'agisse de passagers ou de fret, avec néanmoins une inquiétude. Le projet est lointain, faudra-t-il attendre ? Paradoxalement, ce consensus, ce soir, est exprimé avec de forts doutes, parfois même de la suspicion, vis-à-vis des données du maître d'ouvrage. Alors, je vous rassure ou j'essaie de vous rassurer, le débat n'est pas fini. Nous avons eu des ateliers sur le fret et l'intermodalité. Nous en aurons sur les mobilités du futur et le financement, des points qui ont été abordés aujourd'hui. Mais il existe une ardente obligation envers le maître d'ouvrage pour qu'il continue à argumenter, lui aussi, dans le cadre du débat du public. Il devra ensuite, quelle que soit sa décision, argumenter dans l'exercice de concertation. Aujourd'hui, et c'est apparu quelques fois dans des réunions précédentes, un doute a été exprimé de façon assez forte.

1310 Deuxième point. Au cours de cette réunion, le fret a été véritablement mis en exergue. C'était le cas dans d'autres réunions, mais de façon un peu moindre. Cela s'explique peut-être par la localisation de cette réunion. Dans tous les cas, nous avons beaucoup parlé de la baisse du fret dans le passé, des incertitudes que l'on pouvait avoir sur l'avenir, de la vocation de Sibelin et de voies dédiées qui seraient utiles pour le fret. Toute une série de remarques sur le fret.

1320 On a aussi parlé des passagers, avec notamment le développement des gares de Vénissieux et des gares périphériques de façon plus générale (Jean-Macé, Saint-Priest et j'en oublie), ou encore la requalification des gares. Nous en sommes ensuite venus à parler du rôle de la Métropole, du lien avec le Plan de déplacement urbain, mais de façon plus générale, avec les projets urbains, car la mobilité est le lien entre les activités et l'habitat, notamment en période tendue de déplacements. On a aussi, peut-être moins que d'autres réunions, parlé de la cohérence de la gouvernance entre les autorités organisatrices de la mobilité.

1325 Concernant les gares, on a aussi aujourd'hui, et c'est un peu exceptionnel, crié gare. Certains ayant crié gare sont restés et ont développé leurs arguments. D'autres se sont tus ensuite en partant. C'est regrettable. Monsieur le maire de Saint-Priest l'a regretté. Nous aussi, nous le regrettons, car il est très difficile de donner la parole à des chaises vides.

1330 On a beaucoup parlé aujourd'hui de l'insertion. Dans les autres réunions, on avait beaucoup parlé des déplacements du quotidien avec les liaisons entre les métropoles régionales. Ici, on touche vraiment le concret. On l'a vu à Lyon il y a quelques jours et on le voit encore aujourd'hui. Alors aujourd'hui, en termes de protection du public, c'est plutôt l'acoustique qui revient. C'est là encore le lieu de la réunion, à proximité du secteur Saint-Fons et Grenay, qui l'explique certainement.

Voilà ce que je voulais dire en guise de réaction à chaud.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

1340 Merci Jérôme. Je vais maintenant conclure simplement en quelques mots pour vous rappeler que nous avons encore quelques réunions publiques avant la clôture de ce débat, qui se termine en juillet. Une réunion sera organisée le 18 juin à Villeurbanne sur le même thème, et un atelier se tiendra à Villeurbanne sur les mobilités du futur. Ce projet pourrait se concrétiser d'ici 30 à 40 ans. Je ne suis pas sûr que les modes de déplacement soient les mêmes qu'aujourd'hui dans 30 à 40 ans. On parle beaucoup de voitures volantes, de taxis volants, de liaisons autonomes, etc. Il nous a paru intéressant de nous projeter dans le cadre du débat. Faire de la prospective, c'est toujours se tromper, mais il est intéressant d'aborder ces questions. Lors de l'atelier-débat, nous ferons intervenir une classe de troisième en partenariat avec l'association Robins des villes. Lorsque le projet se réalisera, les élèves en bénéficieront sans doute et il est intéressant de voir ce que les élèves de troisième peuvent apporter à ce débat en matière de prospective. Ils ouvriront cet atelier.

1350 Un autre atelier débat, que j'évoquais tout à l'heure, portera sur le financement et l'attractivité économique du secteur. Il se tiendra le 27 juin dans les locaux de la CCI et nous permettra d'aborder les modalités de financement de ce type d'opération.

- 1355 Tous les éléments de cette soirée sont sur le site, bien entendu. Vous y trouverez des informations sur le projet, y compris l'ensemble des études complémentaires, leurs synthèses et un certain nombre d'éléments qui ont été rajoutés. On a beaucoup évoqué le CFAL Nord donc il nous est paru intéressant de mettre à disposition l'ensemble du dossier d'enquête publique, car un certain nombre de personnes ne le connaissaient pas. Tous les éléments, et notamment l'étude des variantes qui avaient été examinées lors de l'enquête publique, y figureront.
- 1360 Vous pouvez vous inscrire aux ateliers et répondre à un questionnaire en ligne sur vos déplacements. Les questions-réponses sont également publiées, ainsi que les contributions aux cahiers des acteurs. Je voulais faire un petit aparté sur le cahier d'acteurs. En rentrant dans la salle, vous avez reçu un cahier d'acteurs et on vous a informé que nous avons censuré la rédaction de ce cahier. Je me porte en faux. Nous avons effectivement refusé de publier un cahier d'acteurs en demandant à ce que soient corrigées des erreurs factuelles. Ces erreurs factuelles ont été corrigées par l'association, qui nous a transmis un deuxième document pour lequel nous n'avons, à ce jour, pas refusé la publication.
- 1365 Nous agissons en toute transparence, mais nous sommes tenus de vérifier la fiabilité des informations notées dans ces cahiers d'acteurs. Or, la version initiale contenait des erreurs. La correction étant été apportée, je ne vois pas pourquoi on ne publierait pas ce cahier d'acteurs aujourd'hui.
- 1370 Je vous remercie de votre participation et de la qualité de vos interventions. Merci beaucoup. Bonne fin de soirée à tous.