

Débat public

NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

Du 11 avril au 11 juillet 2019

Compte-rendu intégral

Réunion publique « Les transports du quotidien »

Jeudi 14 mai 2019 à Vienne

SALLE/ADRESSE :	Salle des fêtes, 38 200 Vienne
PARTICIPANTS :	112 personnes
DÉBUT > FIN :	19 h 15 à 22 h 00 (durée du REC : 2 h 44)
QUESTIONS-RÉPONSES :	30 questions

En tribune

CNDP

Mme	Dominique	SIMON	Membre de la commission particulière du débat public
M.	Jérôme	LAURENT	Membre de la Commission particulière du débat public
M.	François	GILLARD	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	SNCF Réseau

Intervenants :

Thierry KOVACS, Maire de Vienne

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

Stéphane CANALIS, Préfecture de région

Brice GIROD, SNCF Gares & Connexions

COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

Dominique SIMON, Membre de la commission particulière du débat public

- 5 Bonsoir, voilà le quart d'heure habituel est accordé, nous allons donc commencer cette réunion. Je me présente, je suis Dominique Simon, je suis entourée de Jérôme Laurent et François Gillard. Nous sommes tous les trois membres de la Commission qui organise le débat public autour du projet de nœud ferroviaire lyonnais à long terme, ce projet étant porté par SNCF Réseau. Il va être au centre de nos échanges de ce soir. Pour commencer, un avertissement que vous avez déjà eu à l'arrivée, mais que je répète, cette réunion est filmée, il y aura une captation vidéo et des photos, donc nous respectons votre droit à l'image. Si vous ne souhaitez pas être filmés, pris en photo, vous vous signalez aux hôtesse et nous en tiendrons compte.
- 10 Nous sommes ici à Vienne, chez vous Monsieur le maire, et comme le veut la tradition, nous vous invitons à faire l'accueil républicain pour commencer cette réunion.

Thierry KOVACS, Maire de Vienne

- 15 Merci Madame et Messieurs les membres de la Commission du débat public de votre présence. Saluer également la présence des nombreux élus, Madame la Députée, Mesdames les conseillères régionales, Monsieur le Vice-président du Conseil départemental, de nombreux élus du territoire, maires, adjoints au maire, conseillers municipaux, mais pas seulement. Je vois des présidents d'associations, des présidents de collectifs, des habitants, ce qui témoigne de l'intérêt de nos populations pour ce débat. Saluer également les représentants de l'État, représentants de SNCF Réseau, puis des différentes collectivités territoriales, région, département, agglomérations, communautés de communes, qui sont aussi présents ce soir. Et vous saluer donc toutes et tous. Je suis heureux de vous accueillir.
- 20

- 25 Et je veux vous remercier d'avoir choisi notre ville, Vienne, pour que s'y tienne l'une de ces 16 réunions que vous avez décidé d'organiser entre le 11 avril et le 11 juillet prochain pour débattre de ce sujet du nœud ferroviaire lyonnais, et débattre en particulier ce soir, puisque ce sont des réunions thématiques, de la mobilité au quotidien. Cela nous permettra de dépasser le seul cap technique de doublement de voie, de multiplier le passage à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay.

- 30 La mobilité, je veux ici en témoigner, non seulement en tant que maire de Vienne, Président de l'agglomération, mais Président du Syndicat mixte de l'aire métropolitaine lyonnaise des transports. C'est un sujet qui intéresse nos concitoyens, qui les mobilise même parfois de façon surprenante. C'est un sujet qui mobilise également nos chefs d'entreprises, nos acteurs économiques dans leur choix d'implantation, dans leur choix de développement. Et c'est un sujet qui intéresse et qui mobilise, bien évidemment, les élus. Le nombre que vous êtes ce soir témoigne de l'intérêt que vous portez à cette question de la mobilité, qui doit être posée d'une façon, je pense, très large. En tout cas, j'aurai l'occasion de le dire tout à l'heure. Ce que je souhaite bien évidemment, c'est que ces débats soient fructueux, qu'ils soient riches et surtout qu'ils soient respectueux les uns des autres, des personnes et des idées qui seront exprimées. Je vous souhaite un bon débat. Merci à vous.
- 35

Dominique SIMON, Membre de la commission particulière du débat public

- 40 Merci beaucoup Monsieur le Maire. Avant de nous lancer dans le vif du sujet concernant ce projet, il nous semble important de vous redire un certain nombre de choses sur le contexte et le cadre du débat qui nous préoccupe ce soir. C'est important pour que nous nous accordions bien sur les règles et sur le sens de ce débat. Je demande pardon à ceux – j'en ai repéré quelques-uns – qui sont devenus des spécialistes de ce débat et qui participent à chaque réunion, mais ce que je vais dire intéressera sans doute ceux qui viennent ici pour la première fois, à la réunion publique sur ce projet.

- 45 Qu'est-ce que le débat public ? Disons-le tout de suite. C'est juste pour chaque citoyen la mise en œuvre d'un droit, un droit d'ailleurs constitutionnel puisqu'il figure dans la Charte constitutionnelle de l'environnement et c'est le droit que chaque citoyen a à être informé et à participer d'une certaine manière aux décisions qui concernent les projets qui ont un impact environnemental. C'est donc un exercice démocratique. C'est un exercice où chacun peut influencer la décision en apportant ses

50 commentaires, ses questions, en demandant à enrichir la décision. Et tout projet qui fait l'objet d'un débat public est un projet ouvert au débat, c'est-à-dire que rien n'est encore décidé. Voilà ce qu'est le débat public.

55 Par qui est-il organisé ? Chez nous, en France, il est organisé par la Commission nationale du débat public. La Commission nationale du débat public est une autorité administrative indépendante. Je tiens à le souligner. Elle est indépendante et c'est elle qui, une fois que les maîtres d'ouvrage lui soumettent, la saisissent au sujet d'un projet, décide de l'organisation d'un débat public, essentiellement en fonction des dimensions de ce projet, de ses impacts socioéconomiques et de ses impacts environnementaux.

60 Que fait la Commission nationale lorsqu'elle est saisie sur un projet et qu'elle décide d'organiser un débat public ? Elle commence par nommer une Commission particulière du débat public. Nous avons commencé tous les trois. Nous sommes trois membres de la Commission particulière qui a été désignée. Pour quoi faire ? Pour penser, construire et maintenant animer le débat autour du projet du nœud ferroviaire lyonnais à long terme.

65 Quel est notre rôle ? C'est de définir toutes les modalités, le dispositif, comment nous allons nous y prendre, d'animer ce débat, puis lorsqu'il sera terminé nous établirons un compte-rendu qui portera sur le débat, mais qui ne prendra pas position sur le projet.

70 La Commission particulière, en l'occurrence, est composée, outre nous trois, de cinq autres membres autour du Président RUYSSCHAERT. Nous sommes huit au total. Huit personnes qui sont toutes différentes, qui viennent d'horizons variés, qui ont des parcours variés. En quelque sorte, une Commission polyglotte. Mais pourquoi sommes-nous si variés ? Cela nous arrange bien parce que nous entendons chacun avec nos compétences, nos sensibilités, et au total nous vous entendons mieux. Parce que notre rôle, à la Commission nationale du débat public, est de vous donner la parole et la faire entendre. Donc, à 8 et à 9 avec notre Président, nous y arrivons encore mieux.

75 Nous sommes tous différents, mais nous avons deux choses qui nous réunissent fondamentalement. C'est d'une part que nous sommes neutres, comme je l'ai dit par rapport au projet, et nous sommes indépendants. C'est-à-dire que nous n'avons aucun lien ni de près, ni de loin, avec les parties prenantes au projet dont nous parlons ce soir. Nous sommes indépendants, nous sommes neutres, c'est-à-dire que nous ne sommes ni pour ni contre ce projet. En revanche, ce qui nous intéresse, c'est vous donner la parole et la faire entendre. C'est le débat lui-même.

Qu'est-ce qui caractérise, pour nous, la qualité d'un débat ? Trois choses.

80 - La première est la transparence. Nous nous attacherons à ce que toutes les informations disponibles soient mises à disposition du public. C'est une diffusion la plus transparente possible de l'ensemble des éléments qui vous permettent de comprendre, d'apprécier ce projet.

85 - La deuxième caractéristique du débat de qualité est ce que nous appelons l'égalité de traitement, c'est-à-dire que tous ici avez le même poids. Votre parole est prise en considération de la même manière, qui que vous soyez. Il n'y a pas de hiérarchie. Il n'y a pas de personnes plus importantes que d'autres. Nous sommes tous citoyens et toute parole a la même valeur.

90 - La dernière caractéristique importante, qui est justement, dans la suite des propos de Monsieur le Maire, très importante pour la façon dont nous allons nous parler et dont nous allons échanger ce soir, c'est l'argumentation. Pour avancer dans un débat, on évite, si l'on peut, l'invective, les insultes, etc. On évite les positions gratuites. On s'appuie sur un argument. Nous échangerons tranquillement pour avancer ensemble sur la base des arguments. Toute parole est acceptable pour autant qu'elle soit argumentée.

95 Ce qui nous préoccupe, nous trois, c'est de veiller à cela. C'est que, ce soir, ce soit transparent, ce soit égalitaire et argumenté. Et cela doit inspirer notre soirée.

100 Maintenant, je voudrais vous dire qui est là pour vous parler de ce projet. C'est donc la maîtrise d'ouvrage : M. CUVILLIER et M. LLORENS, qui sont membres de SNCF Réseau. Ils se présenteront plus en détail. La maison SNCF est une grande maison, nous ne comprenons pas forcément toujours comment cela fonctionne. D'autres Directions de SNCF sont représentées. Je les cherche, je ne les

vois pas. Merci. Du côté de SNCF Mobilités, Mme Anne-Sophie MAROT, qui est responsable des TER et Sophie de MONCLIN, qui est à côté d'elle et qui connaît bien le territoire, si j'ai bien compris. À côté de Mme de MONCLIN, il y a Brice GIROD, qui appartient à Gares & Connexions, chez SNCF.

105 S'agissant d'un projet ferroviaire, nous ne pouvons pas nous limiter à SNCF puisque, comme, je crois, vous l'expliquerez tout à l'heure, nous fonctionnons dans un système où les mobilités sont organisées à divers échelons administratifs. Donc, si SNCF Réseau se voit confier la gestion du réseau par l'État, il y a à chaque niveau de l'administration ce que l'on appelle des AOM (autorités organisatrices de la mobilité). Nous les trouvons déjà au niveau de l'État, qui organise globalement les autorités publiques de la mobilité et qui organise les transports d'intérêt national, donc essentiellement les grandes lignes.

110 Pour représenter l'État, je crois que nous avons ici la chance d'avoir M. Stéphane CANALIS, qui est de la Préfecture, chargé de mission infrastructures et transports. Et nous avons M. Marc OURNAC, qui est de la Direction départementale des territoires. Merci d'être là.

115 Autre autorité organisatrice de la mobilité, la Région, qui est chef de file de l'intermodalité, comme vous le voyez, et qui organise les transports non urbains, dont justement les fameux TER, les cars Auvergne- Rhône-Alpes, etc., en convention avec SNCF Mobilités, dont nous parlions il y a 2 minutes. Au titre de la Région, je crois que Mme DUBROMEL est présente, et fidèle de ces réunions. Nous comptons sur vous si les questions viennent. Et il y a aussi en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité la Métropole de Lyon et le SYTRAL, mais je ne crois pas que nous avons de représentants de ces autorités organisatrices de la mobilité.

120 Qu'allons-nous faire ce soir et comment est-ce que cela s'organisera ? Voici la proposition que nous vous faisons. D'abord, le maître d'ouvrage va vous présenter le contexte du projet en partant de diagnostics ferroviaires sur le Nœud ferroviaire lyonnais bien sûr, et planter le décor du projet à long terme pour ce Nœud ferroviaire long terme, avec ses conséquences sur vos lignes. Une fois que cette présentation sera faite, vous aurez un temps d'échange, vous pourrez poser toutes vos questions, faire vos remarques, émettre des avis, exprimer vos préoccupations autant que vous le voulez. Passé cette première phase, nous en aurons une seconde, dans laquelle le maître d'ouvrage vous présentera les alternatives et des études complémentaires. En effet, dans le dossier du maître d'ouvrage, dont j'aurais dû parler plus tôt d'ailleurs – je vois que plusieurs d'entre vous en ont une synthèse entre les mains –, il y a un dossier très développé qui porte sur le projet, que je vous invite à consulter en ligne, en particulier sur le site de ce projet. Il y a une présentation de l'ensemble du projet, mais il est fait référence à un certain nombre d'études complémentaires qui ont été demandées, en particulier par le ministère des Transports. Et ce soir, le maître d'ouvrage qui a avancé depuis le lancement de ce débat vous présentera le résultat des études concernant deux sujets. Le premier est le rééquilibrage du trafic entre les trois gares et en particulier du côté de la gare de Saint-Exupéry. Enfin, ce n'est peut-être pas le premier, je ne sais pas dans quel ordre vous le présenterez. Qu'importe. Et le second est la mise en place d'un système évolué de modèles de gestion de trafic que nous appelons l'ERTMS. Ils vous diront exactement ce que cela veut dire, c'est de l'anglais. C'est un système de gestion du trafic. À la suite de ces présentations complémentaires, nous ouvrirons un deuxième temps d'échange de questions -réponses qui sera donc animé comme le premier, par un des membres de la Commission particulière.

130

135

140

Voici donc à la fois les enjeux, les cadres, les règles du débat, puis le menu que nous vous proposons pour cette soirée. Avant de donner la parole au maître d'ouvrage pour qu'il vous présente donc son projet, peut-être que, les uns et les autres, vous avez envie de dire quelque chose sur le cadre, les règles ou tout simplement en quelques mots, parce qu'il ne s'agit pas de rentrer dans le sujet, dire quelques mots de vos attentes par rapport à cette soirée. Est-ce que tout était clair dans les règles ?

145

René PASINI, conseiller municipal

150 C'est simplement une introduction très simple. Nous sommes venus pour entendre les projets sur les infrastructures, le projet sur le Nœud ferroviaire lyonnais avec le problème de la saturation des gares lyonnaises. Nous connaissons cela depuis très longtemps. Nous avons vu la montée en puissance, etc. Mais j'aimerais qu'il y ait tout de même un petit bout du débat qui porte sur les incidences pour le pays viennois. Parce que beaucoup sont venus aussi dans cette salle pour parler des incidences sur les personnes du pays viennois qui prennent sans arrêt le train pour se rendre dans les métropoles autour de Vienne. C'est important. Nous ne saurions – je le dis poliment – accepter que l'on nous présente le grand projet de tunnel, de gare souterraine, etc., et que nous

155 partions avec cela sans savoir comment nous allons être mangés. Donc, j'y tiens absolument, personnellement. Merci.

Dominique SIMON, Membre de la commission particulière du débat public

Merci. D'autres interventions ? Rentrons directement dans le vif du sujet.

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

160 Bonsoir. Nous allons vous faire une présentation à deux. Moi-même, Denis CUVILLIER, je suis à la Direction territoriale de SNCF Réseau, anciennement Réseau ferré de France, et en charge des projets de long terme. À ce titre, je suis le directeur du projet dit Nœud ferroviaire lyonnais long terme qui rentre en débat public en ce moment.

Didier LLORENS, SNCF Réseau

165 Didier LLORENS, également SNCF Réseau. Je suis concertant sur le projet de débat public, et également référent sur tous les sujets environnementaux.

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

170 Tout à l'heure, Mme SIMON, vous avez dit : « ce grand monde de la SNCF ». Nous allons essayer de clarifier un peu notre rôle à nous, SNCF Réseau, les maîtres d'ouvrage, nous qui avons saisi la CNDP pour organiser un débat public sur nos projets de long terme. Et pour aider à la compréhension, nous nous sommes appuyés sur l'organisation actuelle du transport aérien, qui est peut-être plus familier pour la plupart d'entre nous. Nous sommes un peu l'équivalent de ce que, dans le transport aérien, est un gestionnaire d'aéroport. Un gestionnaire d'aéroport a un aéroport avec une tour de contrôle qui fait la régulation des trafics des avions. Et nous avons nous, ce que l'on appelle une commande centralisée du réseau, qui est à Lyon et qui gère les trafics sur le réseau. Le gestionnaire d'aéroport a aussi des pistes de décollage, d'atterrissage qu'il entretient, qu'il étend. Et nous avons, nous, des voies ferrées. Notre rôle, notre vocation est d'entretenir les voies ferrées pour accueillir le plus de trains possible. Il faut bien avoir cela en tête. Ce que nous voulons, c'est avoir le plus de trains possible sur notre réseau. Nous avons des gares dans notre patrimoine, parce qu'il faut bien que les voyageurs, pour monter dans les trains, passent par les gares. De même que le gestionnaire d'aéroport a des installations aéroportuaires pour gérer les flux de passagers. Donc, le transport aérien reçoit des compagnies, un grand nombre de compagnies, Air France, British Airways, Emirates, beaucoup d'autres. Et nous-mêmes, sur notre réseau, n'avons pas qu'un seul client, SNCF Mobilités. Nous en avons d'autres, notamment dans le Fret ferroviaire, qui a été ouvert il y a un peu plus d'une dizaine d'années. Et aujourd'hui, nous avons une vingtaine d'entreprises qui circulent sur notre réseau pour transporter le Fret. Et bien sûr Fret SNCF, qui reste toujours leader de ce marché. Mais il a aujourd'hui des concurrents qui occupent en gros 30 % du marché du Fret en France.

175
180
185
190 Le voyageur, considérons qu'il n'est pas encore ouvert sur notre réseau. Ce n'est pas tout à fait vrai pour certains types de liaisons européennes. Il y a déjà des concurrents de SNCF Voyages (ce sont les TGV) qui circulent sur le marché. Mais l'ouverture est programmée très prochainement, dans les 3 ans qui viennent. Nous nous préparons à recevoir d'autres entreprises de voyageurs que SNCF.

195
200 Ce réseau a souffert d'un manque d'entretien, notamment sur le réseau classique, en excluant le réseau grande vitesse qui a toujours fait l'objet d'un entretien important. Ce manque d'entretien, notamment en région Rhône-Alpes – Auvergne et surtout sur la partie Auvergne, fait qu'il est apparu des difficultés pour faire circuler les trains. Mais il n'y a pas que là. Ailleurs en France, cela s'est produit aussi. Ce qui fait que, conjointement avec l'État, SNCF Réseau s'est lancé dans un programme d'investissement sans précédent sur le réseau existant. Si nous investissions de l'ordre de 1 milliard par an dans les années 2000, vous voyez que nous sommes passés pour cette année proche de 3 milliards. Et en 2022, nous serons à 3,2 milliards d'investissements par an sur le réseau existant.

205 Concrètement, plus près de nous, je rejoins la préoccupation de « que se passe-t-il pour Vienne dans tout ce débat public ? », et nous y reviendrons tout à l'heure. Vous verrez qu'il y a des choses spécifiques pour Vienne. Mais en matière de travaux à court terme sur le réseau existant, depuis 2018 et jusqu'à la fin de l'année prochaine, il y a un renouvellement quasi complet des voies qui sera fait en rive droite et en rive gauche du Rhône, entre Givors et Saint-Rambert-d'Albon. La commande

centralisée du réseau dont je parlais s'étend progressivement à partir du poste de commande centrale qui se trouve à côté de la gare de Jean Macé. Et progressivement, ce réseau de commande centralisée se développe et s'étend sur le réseau. Les postes de la rive gauche, au sud de Lyon, seront rattachés à cette commande centralisée entre maintenant et 2025.

- 210 Nous avons cité le remplacement d'un pont-rail à Vienne en 2020. Ce n'est pas un investissement énorme. En revanche, il risque d'être un peu impactant sur la circulation dans Vienne. Entre 2020 et 2023, nous aurons l'amélioration des accès ferroviaires à la zone portuaire de Salaise-sur-Sanne. Nous sommes nettement plus loin que Vienne, mais nous nous trouvons sur une ligne importante, la ligne de la rive gauche. Puis, il y a toute une série de régénération des postes d'alimentation électrique, parce que si nous voulons faire circuler plus de trains, il faut aussi avoir de l'alimentation électrique pour les faire avancer. Enfin, des investissements peut-être plus visibles de la part des passagers, ce sont les accès aux personnes à mobilité réduite, dans les gares de Péage-de-Roussillon, de Tain-l'Hermitage, de Tournon, de Saint-Clair-les Roches. Monsieur le Maire, je vous rassure, je vous ai vu réagir au pont-rail de Vienne en 2020. Ce n'est pas nous qui nous en occupons, mais vous serez complètement associés, bien sûr, à ces travaux-là.

Didier LLORENS, SNCF Réseau

- 225 Pour revenir pleinement au cœur du sujet qui nous intéresse ce soir, je vous propose une présentation en deux séquences. Le premier est de revenir sur le contexte territorial et ferroviaire, ensuite de parler du Nœud ferroviaire lyonnais ; et dans une deuxième séquence, nous aborderons les fameuses études complémentaires dont il a été question tout à l'heure.

- 230 Concernant le contexte territorial, c'est vraiment un contexte propice au développement du mode ferroviaire. Pourquoi ? Parce que Lyon est vraiment situé au cœur des échanges, à la fois internationaux – depuis Lyon, nous pouvons effectivement rejoindre l'ensemble des principales capitales européennes – nationaux, avec évidemment des liaisons fortes vers Paris et le Sud de la France, et régionaux. Effectivement, sur les 1 200 circulations quotidiennes qui circulent dans le Nœud lyonnais, plus de la moitié sont des trains du quotidien, des TER. Ensuite, au niveau régional, ce qui marque vraiment la région, c'est une organisation multipolaire, avec quatre agglomérations de plus de 400 000 habitants. Évidemment, il y a Lyon, Saint-Étienne, Grenoble, Clermont-Ferrand, et beaucoup d'autres agglomérations de plus de 100 000 habitants. Tout cela fait qu'aujourd'hui 85 % de la population régionale habite dans une grande aire urbaine. Le corolaire de tout cela est qu'il y a des distances domicile-travail de plus en plus longues. Les personnes habitent de plus en plus loin de leur lieu de travail. Et si nous regardons également les prospectives que réalise l'INSEE, nous nous rendons compte qu'à l'horizon 2040, plus de 1 million d'habitants sont attendus dans la région. Au niveau de l'aire métropolitaine, c'est déjà plus de 500 000 habitants attendus en 2040. Dynamique démographique, organisation multipolaire, dynamique économique – la région Auvergne – Rhône-Alpes est sur les premières marches du podium, tant en termes de PIB, d'emplois que de tourisme. Tout cela amènera une augmentation des besoins de déplacement dans les années à venir.

- 245 En quoi le ferroviaire peut-il être vraiment une réponse durable à ces besoins de déplacement ? Les modèles de trafic, modèles qu'a produit SNCF Réseau, montrent qu'à l'horizon 2050, nous aurons 20 % de besoins de déplacement tous modes en périphérie de Lyon. Et si nous regardons le Fret, c'est plutôt des prospectives établies par le gouvernement, le CGDD en particulier, les besoins de transport Fret augmenteront de plus de 50 % à l'horizon 2030. Tout cela dans un contexte environnemental particulièrement sensible. Je dirais à la fois localement, c'est améliorer la qualité de l'air, évidemment dans les grandes agglomérations, mais également dans les vallées alpines, dans la vallée du Rhône, dans la vallée du Gier. Et un échelon un peu plus global, qui est la lutte contre le réchauffement climatique, dont chacun peut aujourd'hui constater les premiers effets.

- 255 Le train, dans tout cela : pour un kilomètre parcouru par un voyageur, ce dernier va émettre à peu près plus de 200 g de CO² par kilomètre, s'il voyage en voiture. S'il est en covoiturage et qu'il y a trois personnes dans cette voiture, nous serons aux alentours de 70 g. Et par train, nous serons à moins de 10 g de CO² par kilomètre parcouru. En cela, le ferroviaire peut vraiment être une réponse durable à nos besoins de déplacement. Alors, vous me direz : qu'en est-il du contexte ferroviaire ? Justement, le problème de ce contexte est que le Nœud ferroviaire lyonnais, comme vous l'avez souligné, est aujourd'hui un Nœud congestionné.

260 Pour resituer un peu, aujourd'hui le Nœud ferroviaire lyonnais, c'est plus de 12 lignes qui convergent vers le cœur de l'agglomération lyonnaise. C'est à la fois une force et effectivement un certain nombre de contraintes. Sur ces 12 lignes, il y a plus de 1 200 trains qui circulent chaque jour sur le réseau. Plus de la moitié sont des TER, environ 20 % sont des TGV, 15 à 20 % du Fret, et 15 % de circulation technique, des circulations un peu à vide pour mettre en place les circulations commerciales. Si nous regardons un peu Vienne, Vienne se situe sur la rive gauche de la vallée du Rhône, sur la ligne qui dessert Lyon, Valence ville et ensuite Marseille. Si nous franchissons le Rhône, nous avons ce que nous appelons la ligne de la rive droite, essentiellement dédiée au Fret depuis un certain nombre d'années et qui va accueillir des voyageurs uniquement pour les situations perturbées. Et plus à l'Est, la ligne à grande vitesse qui permet de relier rapidement le Nord et le Sud de la France.

270 Aujourd'hui, le Nœud ferroviaire lyonnais est complexe et congestionné. Cela veut dire que le moindre incident a de fortes répercussions. Il faut voir le Nœud ferroviaire lyonnais comme une caisse de résonance. Un tiers des retards sur l'ensemble du réseau ferroviaire régional est dû au Nœud lyonnais. Aujourd'hui, c'est un train sur cinq qui a plus de 5 minutes de retard. Pour prendre un exemple aussi sur Part-Dieu, 25 % des trains sont reçus sur une voie différente de celle qui avait été programmée initialement. Cela traduit vraiment la saturation du Nœud et la désorganisation permanente. Nous sommes obligés de nous adapter en permanence sur le plan de transport, le plan de circulation pour pouvoir recevoir ces trains. Effectivement, aujourd'hui Auvergne – Rhône-Alpes est une des moins bonnes régions en termes de ponctualité. Il faut comprendre qu'aujourd'hui, nous ne savons plus mettre de trains supplémentaires à l'heure de pointe dans ce fameux Nœud ferroviaire lyonnais.

280 Si nous regardons maintenant plus particulièrement les données de perte de temps, donc de ponctualité, pour vous, usagers, sur cette ligne, nous nous rendons compte qu'il y a beaucoup de perte de temps à l'arrivée sur Lyon, que ce soit Lyon Perrache ou Lyon Part-Dieu, essentiellement au niveau de la Guillotière. Et également au niveau de Chasse-sur-Rhône, là où il y a la convergence de la ligne vers Saint-Étienne, entre Chasse-sur-Rhône et Sibelin. À Sibelin il y a également le site ferroviaire, un gros site d'importance pour nous. Là aussi, il y a un certain nombre de circulations et cela rentre en conflit un peu avec les TER.

285 Dès maintenant, nous agissons sur le réseau pour améliorer les voyages du quotidien. C'est ce que l'on appelle un plan de mobilisation qui est en cours, qui a été constitué avec l'État, la Région, les collectivités et SNCF Réseau. Le but du jeu de ce plan – c'est un plan à 500 millions d'euros sur 10 ans, donc sur la période 2015 – 2025 –, c'est moins de retard, plus de confort et de sécurité, et un retour à un système beaucoup plus fiable. Mais ce plan de mobilisation ne permettra pas d'ajouter des trains supplémentaires.

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

295 Vous avez vu ce que nous faisons en ce moment sur le Nœud ferroviaire lyonnais pour répondre aux problèmes d'aujourd'hui, qui sont essentiellement un retour à une qualité de service. Nous ouvrons le débat public, nous avons saisi la Commission nationale du débat sur le projet de demain. Quand nous saisissons la Commission nationale du débat public, nous la saisissons sur deux sujets. Le premier, c'est l'opportunité. Y a-t-il matière, y a-t-il lieu de faire un nouveau projet d'infrastructure lourd dans le futur ? Et cette première partie du débat est très importante. La CNDP, sur ce débat-là particulièrement, nous a demandé de mettre en évidence ce besoin. Si vous regardez le dossier du débat public qui est à votre disposition, vous verrez que la partie analyse du besoin est bien plus importante en volume que le projet que nous présentons, la fameuse gare souterraine – mais il n'y a pas que cela – pour répondre à ce besoin.

305 Donc, notre proposition à nous, SNCF réseau, compte tenu de ce qu'a présenté Didier, une région multipolaire, une région qui explose en démographie et sur le plan économique. Quel niveau de service proposons-nous pour demain ? Pour demain, nous avons un niveau de service qui est soumis à votre avis. Nous l'avons fixé à un niveau que nous estimons significatif. Nous proposons pour demain deux fois plus de TER périurbains qu'aujourd'hui, ceci pour répondre aux besoins de transports durables du quotidien. Nous proposons deux fois plus de TGV pour conforter le Nœud lyonnais comme *hub* ferroviaire d'importance nationale et internationale. Et nous n'oublions pas le fret, c'est une volonté de notre Président, que notre réseau puisse s'ouvrir au développement du Fret. Et le projet que nous présentons prévoit de doubler les capacités de traversée du Fret ferroviaire à travers

315 l'agglomération lyonnaise. Nous avons « mouliné » ce niveau de service – nous avons notre spécialiste qui est là – dans des calculs très complexes. Il y avait un atelier hier soir sur le sujet. La qualité et le niveau d'intervention des participants étaient impressionnants, mais ce modèle conclut que sur ces bases-là, à l'horizon 2050, nous aurons un doublement de la fréquentation des voyageurs, donc du nombre de passagers dans les trains.

320 Première partie : le développement des trains du quotidien. Voilà aujourd'hui les gares périurbaines desservies par au moins 4 trains par heure. Vienne en fait partie. Il y en a d'autres : Bourgoin-Jallieu, La Verpillière, Ambérieu... Nous sommes dans la périurbanité de Lyon. Mais nous trouvons les communes un peu significatives d'extrémité de ligne, lignes TER. Dans le projet que nous présentons, nous proposons le quart d'heure sur toutes ces agglomérations-là, les agglomérations intermédiaires. L'idée du quart d'heure est importante, parce que dans l'approche – c'est ce que nous nous disons, mais c'est confirmé par les études de marché – du passager, s'il sait que tous les quarts d'heure il a un train pour se déplacer, pour aller à Lyon ou à une gare intermédiaire pour venir à Vienne, il ne se posera même plus la question de l'heure. Il ira naturellement prendre le train. Quand je dis qu'aujourd'hui il y a au moins 4 trains par heure entre Vienne et Lyon, ce n'est pas un cadencement au quart d'heure. Il y a des trains qui se suivent de près pour la facilité des besoins. Dans ce niveau de service que nous proposons de mettre en place sur le long terme, nous avons tout de même eu l'idée de cadencer : quand nous disons 4 trains par heure, c'est bien un train tous les quarts d'heure. Il y a donc à la fois une augmentation du nombre, mais il y a aussi un travail sur la fréquence des trains.

335 Pour assurer ce développement des trains, nous nous appuyons sur les deux gares principales de Lyon : la gare de la Part-Dieu et la gare de Perrache. Je prends à droite la gare de Perrache. Aujourd'hui, en 2018, elle accueille en heure de pointe 11,5 trains par heure. Pour demain, nous proposons de porter ce nombre à 21. À Part-Dieu, nous passerions de 4,5 à 7. Cela veut dire que l'essentiel de la croissance du périurbain, celle que nous venons de faire, se ferait sur Perrache. Part-Dieu, lui, privilégierait la croissance des TGV. Donc, le 2 fois plus de TGV pour liaisons nationales et internationales se ferait, lui, sur Part-Dieu. Nous nous appuyons sur les deux gares, chacune dans un rôle particulier.

340 Concrètement, pour Vienne, aujourd'hui en 2019, il y a par heure 4 trains sur Perrache, 1 train sur Part-Dieu. Vienne bénéficie déjà quelque part aujourd'hui des 4 trains par heure. Il n'est tout de même pas complètement oublié pour demain. Nous prévoyons un train supplémentaire sur Part-Dieu. Donc, nous passerions de 5 à 6 trains. Toujours 4 sur Perrache et 2 sur Part-Dieu. Les trains de Part-Dieu – Vienne seront prolongés sur Valence.

345 Quels aménagements propose-t-on ? Là, nous sommes dans la réponse en matière d'infrastructure pour accueillir tout ce complément de trafic. Les aménagements sont concentrés essentiellement dans les zones qui, aujourd'hui, saturent. Je vais commencer par la ligne Est – Ouest, ce que l'on appelle dans le jargon Saint-Fons – Grenay. C'est le départ de la ligne de Lyon – Grenoble, en direction de Grenoble, jusqu'à son intersection avec la ligne en grande vitesse qui vient de la gare de Saint-Exupéry. Cette section est à 4 voies au départ de Lyon, au niveau de Saint-Fons. Ensuite, elle descend à 3 et à 2 voies. Pour répondre à ce service, nous proposons de la mettre à 4 voies sur tout son tracé. C'est un coût de 800 millions d'euros. Cela peut paraître élevé, mais il faut savoir que pour porter à 4 voies, nous sommes en fait obligés de reprendre tout ce que l'on appelle le plan de voie, donc toutes ces voies juxtaposées, depuis Saint-Fons jusqu'à Grenay.

355 La deuxième zone qui sature le plus, c'est la traversée de Lyon en Nord – Sud. Là, nous proposons deux voies supplémentaires depuis le Nord Saint-Clair jusqu'au Sud Guillotière, avec deux options possibles : une option dite de surface, où l'on met les voies à côté des voies existantes. Et au passage, nous étendons la gare de la Part-Dieu, en créant deux quais supplémentaires. Cette extension serait également soit en surface, soit, deuxième option, en souterrain où là, les voies comme l'extension de la gare seraient en souterrain.

365 Sur Perrache, qui absorbe une partie importante de l'augmentation, nous prévoyons juste – parce que Perrache a quelques capacités en réserve – de mettre un quai supplémentaire. Les coûts sont en relation. Si nous prenons Saint-Clair – Guillotière, l'extension de deux voies supplémentaires en Nord – Sud à travers Lyon, l'option de surface est autour de 1,5 milliard. Là, nous commençons effectivement à monter, ce sont des travaux lourds en site urbain. Et l'option souterrain est à 3 milliards. Les souterrains coûtent toujours extrêmement cher. Perrache, le quai supplémentaire,

370 pour accueillir tout de même une forte croissance de trafic, « seulement » 80 millions d'euros. Les coûts globaux, nous retrouvons le 1,5 milliard et les 3 milliards pour Saint-Clair – Guillotière, les 800 millions de Saint-Fons – Grenay et les 500 millions d'aménagements complémentaires. Ces aménagements complémentaires sont ceux qui sont en dehors du périmètre que nous venons de voir, de la carte que nous venons de voir. Dans les 500 millions, il y a les 80 millions de Perrache. Mais il y a aussi l'aménagement de terminus périurbain à Vienne, à Montluel, à Bourgoin-Jallieu, à Villefranche. Ces trains qui partent de Lyon arrivent bien quelque part, et si nous avons de telles croissances de trafic, il faut bien que nous aménagions les arrivées.

375 En synthèse de la présentation que nous venons de vous faire, une région dynamique, de forts besoins de mobilité, mais un Nœud ferroviaire congestionné. Tout de suite, à court terme, nous engageons des travaux pour faire de la fiabilité, mais pas de la croissance. Et ce que nous proposons au débat public, un projet de long terme pour augmenter l'offre de service. Et ce que nous attendons sur ces deux sujets, l'offre de service que nous proposons dans le dossier et la réponse en termes
380 d'infrastructure, ce sont vos contributions. Nous aurons en fin d'année – c'est la réglementation des débats publics – à produire un avis. Un avis pour savoir si nous continuons ou si nous arrêtons ce projet. Et si nous continuons, est-ce que nous le continuons tel que présenté dans le dossier ou est-ce que nous l'améliorons ? Et pour cela, nous avons besoin de vos contributions. Nous ne sommes
385 jamais sortis d'un débat public – nous en avons fait une quinzaine, RFF, puis SNCF Réseau – avec le projet que nous avons mis en entrée. C'est pour cela que vos contributions, vos cahiers d'acteur au niveau des grandes collectivités, sont très importants pour nous.

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

390 Merci Messieurs. Nous allons commencer par une première série de questions / réponses pour une petite demi-heure ou un peu plus s'il y a besoin. Je vous rappelle : vous vous présentez, vous vous levez. On n'applaudit pas, on ne siffle pas. Qui veut la parole ? Il y a des micros dans la salle. 3 minutes chacun. Pour que le plus grand nombre puisse parler, nous limitons les interventions à 3 minutes. Allez-y.

Bruno MARCHESINI, AUTERVR (Association des usagers TER Vallée du Rhône)

395 Bruno MARCHESINI, Association des usagers TER Vallée du Rhône. Vous avez précisé des réponses aux questions sur l'augmentation prévue du trafic voyageurs. Nous pensons toujours que nous manquons d'ambition. Pourquoi manquons-nous d'ambition ? À l'heure actuelle, 65 % de transports en automobile et 5 % de transports train + bus. Il y a un déséquilibre qui nous apparaît énorme. Et dans les années à venir, nul doute que sous la pression de la pollution nous serons
400 obligés de massivement transférer les transports en voiture vers le train. Pour ce qui nous intéresse, le chiffre d'augmentation de 100 % à horizon 2050, j'aurais tendance à le voir beaucoup plus tôt, en 2030. Et les travaux qui sont faits à l'heure actuelle pour le débloquent en 2025, à les accélérer, pour rendre effectivement les transports au quotidien beaucoup plus sereins pour tout le monde. Comme chacun sait, le matin quand nous arrivons, nous voyons trois rames et nous nous disons que nous aimerions en voir plus, qu'ils sont en retard, etc. Et c'est quotidien.

405 Il y a cette augmentation de la capacité des TER qui n'est pas évoquée sur la ligne Lyon – Valence. Dans votre rapport page 64, vous ne parlez pas de l'augmentation de la capacité, de l'emport des TER. Nous aimerions bien que cela apparaisse dans vos solutions. Vos réponses aux questions font souvent appel à la Région. Donc, là, je me tournerai vers la Région pour savoir quelles sont les
410 ambitions de la Région pour augmenter ces capacités, que ce soit en rive droite, que ce soit en rive gauche du Rhône. Les réponses que vous avez apportées font effectivement appel à la Région. Je souhaite connaître la position de la Région aussi là-dessus.

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

Merci. Une réponse de la Région, sur les capacités de trains ? Monsieur le Président ?

Thierry KOVACS, Maire de Vienne

415 La volonté de la Région est bien évidemment dans l'investissement dans de nouvelles rames. Et nous l'avons confirmé dans un nouveau plan d'investissement. Sauf que, comme cela vient d'être dit, aujourd'hui il n'y a plus la possibilité de mettre un train supplémentaire à l'heure de pointe sur les rails. Investir dans du nouveau matériel, oui, c'est ce que fait la Région. Encore faut-il pouvoir les faire

420 rouler. Et donc, c'est bien le sujet qui est aujourd'hui mis en débat. C'est la possibilité pour demain d'accroître de nouveaux trains sur les rails, en améliorant le réseau.

Bruno MARCHESINI, AUTERVR (Association des usagers TER Vallée du Rhône)

425 En termes d'augmentation de capacités, avant d'augmenter le nombre de trains, effectivement nous comprenons bien que sur le nombre trains, notamment en heures de pointe, nous sommes coincés. Nous pouvons augmenter l'emport. Très souvent le matin, quand je suis sur le bord du quai et que je vois arriver 4 wagons, je me demande pourquoi il n'y en a pas 6, par exemple. C'est entre autres ce que nous souhaitons.

Deuxièmement, nous revenons sur la rive droite dont nous parlions l'autre jour, visiblement tout le monde est d'accord pour ouvrir la rive droite, et la SNCF se tourne vers la Région en disant que c'est la Région qui est moteur sur ce point. C'est une réponse écrite au débat.

430 **François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public**

C'est vrai. Il y a même eu une réponse de la Région récemment sur le site internet. J'en profite d'ailleurs pour parler du site internet, parce qu'il y a deux débats : il y a le débat ici, présentiel, et il y a le débat dématérialisé, que l'on appelle le système questions / réponses, où vous pouvez remplir les questions sur le papier, que nous retraduirons ensuite en questions sur le site, si vous n'avez pas le temps de parler ce soir. De toute façon, nous prendrons toutes vos questions et nous nous engageons à ce que, dans les 15 jours, quand elles seront déposées sur le site, il y ait une réponse des partenaires de ce projet.

435 Sur la Région, j'ai vu une réponse publiée il y a quelques jours sur le site d'une décision métropolitaine d'à peu près 300 millions d'euros pour acheter de nouveaux TER. Je crois que c'est d'avril dernier. C'est une décision qui a été publiée sur le site il y a quelques jours.

Thierry KOVACS, Maire de Vienne

440 Sauf qu'entre le moment où nous commandons et le moment où l'entreprise nous livre, il se passe parfois un an ou deux tout de même. On ne construit pas des rames TER d'un coup de baguette magique. Je vous livre ma pensée, non pas en tant que conseiller régional, mais élu de ce territoire sur la rive droite. C'est un vrai sujet.

445 Mais faut-il que nous ayons 3 trains à l'heure en rive gauche et 2 trains à l'heure en rive droite ? Ou faut-il que nous ayons 5 ou 6 trains sur la même rive et un réseau de transport qui dessert les gares à l'échelle de l'agglomération ? C'est un sujet.

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

450 Une autre question ? Au fond, là-bas.

Christine EYNAUD

455 En prenant le train tous les jours, je voulais juste préciser que souvent il n'y avait pas 4 wagons, mais que 2 le matin, aux heures de pointe. Je prends le train tous les jours pour monter sur Lyon. Et il y a des jours, à 7 h 20, 7 h 28 ou 6 h 58, où nous ne pouvons pas monter dans le train, parce qu'il n'y a que 2 wagons. Donc, avant de faire tout un tas de réseau comme cela, ne pourrions-nous pas simplement rajouter des wagons déjà, pour que toutes les personnes qui sont sur le quai puissent au moins monter dans le train ?

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

Une réponse de Mme TER ?

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

465 Pour compléter, vous avez entièrement raison. C'est vrai que nous avons aujourd'hui une saturation y compris au niveau de l'emport, indépendamment du sujet du nombre de trains sur cette ligne. Et nous travaillons sur plusieurs volets d'action. Il y a un premier volet qui est la fiabilité. C'est-à-dire qu'aujourd'hui il y a un plan de transport normal qui est prévu, et il arrive que certains jours nous n'ayons pas les rames prévues à ce plan de transport, suite à des défaillances de notre côté, que nous pouvons expliquer – les expliquer ne les justifie pas : elles sont liées à des problématiques de

470 maintenance du matériel. Nous sommes passés par une période extrêmement compliquée avec
énormément de chocs qui nous ont abimé le matériel, à un niveau supérieur à la normale. Et il a fallu
du temps pour remettre tout ce matériel en sécurité pour circuler à nouveau. Cette ligne est traversée
475 par de nombreux matériels différents qui ne sont pas du tout homogènes. Il y a des matériels grande
capacité Regio2N. Il y a des matériels de grande capacité que nous pouvons combiner. Je ne
donnerai pas tous les termes techniques, mais vous les connaissez au quotidien. Nous travaillons
vraiment sur un plan d'action sur la fiabilité et c'est vrai que depuis il y a eu des périodes difficiles,
480 donc l'année dernière, et encore en ce début d'année, au mois de janvier, c'était encore très critique.
Nous le reconnaissons. D'ailleurs, nous faisons toutes les semaines un point avec l'autorité
organisatrice sur ces difficultés, et je peux vous garantir qu'elle est très présente pour nous motiver
encore plus, indépendamment de vous sur ces obligations-là. Et en parallèle de cela, nous travaillons
485 aussi à chaque changement de service sur l'amélioration pour essayer de donner plus de capacités
sur cette ligne-là. C'est un travail qui se fait sur la durée. À chaque changement de service, il y a des
propositions qui sont faites. Elles sont travaillées, étudiées. Certaines ne peuvent pas aboutir pour des
raisons de véhicules hors quai, c'est-à-dire que quand nous rajoutons des rames supplémentaires, à
un moment donné, il y a de plus petites gares qui sont desservies, qui ont des quais plus courts et qui
font que nous ne pouvons pas rajouter, d'un point de vue sécuritaire, du matériel plus long, quand
490 bien même nous l'aurions en disponibilité. Tout cela, ce sont des choses que nous étudions finement,
y compris avec la région, parce que cela intègre de la politique de desserte. Nous y travaillons, nous
en avons conscience. Vous avez raison. Ensuite, effectivement, l'engagement d'achat des rames qui
pourrait nous amener du nouveau matériel à l'horizon de 2023 – 2024 – nous sommes même encore
un peu plus loin dans les temps – nous laissera évidemment de nouvelles opportunités pour faire
quelque chose d'encore mieux qu'aujourd'hui.

490 **François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public**

Merci.

Dominique ROUX, Conseillère régionale, conseillère municipale

495 Dominique ROUX. Je suis conseillère régionale et également conseillère municipale à Vienne.
J'entends bien que le projet porte sur un avenir assez proche somme toute. J'ai bien compris qu'il
dépendait également de l'augmentation démographique de notre région, ainsi que du report
nécessaire des transports par route sur le ferroviaire. Je me pose tout de même une question. Je n'ai
pas la réponse, mais je voudrais que nous posions cette question, et en préalable à ce dossier :
500 pourquoi les personnes ont-elles tant besoin de se déplacer ? J'en connais un peu la réponse, mais je
me dis que, tout de même, nous devrions nous poser avant tout cette question. Pourquoi les
personnes se déplacent-elles autant et autant vers les métropoles ? C'est une question à laquelle je
n'ai pas toute la réponse, mais je pense que c'est une question absolument nécessaire avant
d'engager ce débat.

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

505 Nous parlons des mobilités. C'est un peu le sujet du débat. Que répondre ? C'est vrai que les
autorités organisatrices mobilité que sont la Région... c'est une question générale un peu compliquée.
Pourquoi est-ce que les personnes se déplacent ? Le travail, l'emploi, les réseaux pendulaires.
Pouvez-vous répondre ?

Thierry KOVACS, Maire de Vienne

510 Ce débat qui porte sur le ferroviaire, du moins au départ, c'est SNCF Réseau qui a en fait lancé ce
débat, et nous parlons juste d'aménagement ferroviaire. Mais le débat que nous avons ce soir, la
mobilité du quotidien, dépasse le cadre ferroviaire. Et en réalité, elle pose la question d'autres formes
de mobilité, mais aussi de la question d'aménagement du territoire. Et vous avez raison. Est-ce qu'il
faut que nous continuions à avoir un aménagement du territoire où nous concentrons le
développement économique, la recherche, les formations supérieures dans les métropoles, et avoir
515 cet effet de dynamisation, qui fasse que nous reportons ensuite les populations qui habitent en
périurbain et d'accroître sans arrêt la mobilité ? L'aire métropolitaine lyonnaise, c'est aujourd'hui
2,6 millions d'habitants, 400 000 habitants de plus ces 20 dernières années, 400 000 habitants de
plus dans les 20 prochaines années. Mon collègue de Saint-Étienne nous disait : « C'est une ville de
Saint-Étienne en plus tous les 20 ans, dans l'aire métropolitaine. » Avec une concentration des

520 activités économiques au cœur de la métropole. Je souhaite que cela ressorte dans les débats : les
élus du territoire qui n'habitent pas ces métropoles se posent la question d'un aménagement plus
harmonieux, qui ne concentre pas tout le développement économique, la richesse, la recherche dans
les métropoles, parce que nous continuerons d'accroître cette nécessité de mobilité. Et je suis
intimement convaincu que ce dont les personnes rêvent, c'est de pouvoir travailler en bas de chez
525 elles. Et pas d'aller plus vite et plus loin.

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

Merci. C'est vrai que la région Auvergne – Rhône-Alpes, c'est +0,7 en progression, par an. Nous
l'avons vu. Cela fait beaucoup, c'est dynamique. Mais cela pose d'autres problèmes. Madame ?

Anne-Marie GHEMARD, Présidente de la FNAUT AuRA

530 Anne-Marie GHEMARD, Présidente de la FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers
des transports) dans la région Auvergne – Rhône-Alpes. Évidemment, Madame, nous aimerions avoir
un meilleur aménagement du territoire et pouvoir travailler juste à côté de chez nous. Néanmoins,
nous aimons tout de même aller voir nos amis qui habitent parfois un peu loin, et nous aimons nous
déplacer, de préférence sans polluer. Or, actuellement, j'ai bien compris que les trains n'assurent que
535 10 % des déplacements. Si nous voulons arrêter de polluer et de détruire notre environnement, il faut
arrêter de se déplacer en voiture individuelle. 80 % de reports sur des moyens de transport non
polluants, cela fera une sacrée augmentation des transports en train. Ou alors on ne se déplace plus
du tout, mais je ne sais pas ce que l'on fait. Ce problème du Nœud ferroviaire lyonnais, cela fait des
540 années que nous le posons. Le rapport de Mme MEAUX, c'est 2011. Et depuis 2011, nous n'avons
rien fait. Et nous nous retrouvons dans cette situation complètement bloquée. Regardez, seule la
métropole de Paris a un RER efficace. Enfin, il a des problèmes, mais tout de même. Il y a des RER
au quart d'heure cadencé, qui transportent des milliers de personnes, des millions. Dans
l'agglomération lyonnaise, il n'y a pas cela. Nous avons vraiment très peu de choix de trains. Pas
545 suffisamment du tout. Et nous n'investissons pas assez. Nous investissons 5 fois moins pour les
transports publics ferrés par habitant dans la région lyonnaise que dans la région Île-de-France. Eux
ont trouvé l'argent pour faire le Grand Paris. Et nous, pendant ce temps ? Pendant ce temps, nous
avons des trains bondés et nous n'arrivons pas à en mettre plus.

Cette saturation est une évidence et je m'étonne que vous posiez la question : faut-il faire ce projet ?
Cela fait des années et des années que nous disons qu'il faut faire quelque chose, et nous nous
550 posons encore la question. Et si nous faisons ce projet, ce n'est pas tout de suite que nous aurons le
résultat. C'est en 2030. Cela fait encore 11 ans. Et pendant 11 ans, qu'allons-nous faire ? C'est la
question aussi aujourd'hui. Comment allons-nous faire pour aboutir au report modal sur les transports
non polluants ? Qu'allez-vous mettre en place ? C'est de l'urgence, cela.

Applaudissements

555 **François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public**

Merci. Une réponse ?

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

Ce débat pose bien la question globalement des mobilités. Par le volet ferroviaire, nous rentrons dans
cette question globale. C'est très clair. Et vos témoignages le confirment.

560 Après, quelqu'un a dit : « Il faudrait faire tout cela beaucoup plus vite. » Nous écoutons ce
témoignage. Je voudrais tout de même apporter un élément d'éclairage sur l'avancement des projets
ferroviaires. Entre un débat public comme aujourd'hui et la mise en service d'un projet ferroviaire, il
faut compter une vingtaine d'années, quand tout va bien, quand toutes les décisions suivent et que les
financements sont en place.

565 Du coup, je rebondis sur la question de Mme GHEMARD : que pouvons-nous faire dans l'intervalle,
pour améliorer la situation ? Nous allons vous en parler dans la deuxième partie de l'exposé, où nous
vous montrerons les études que nous avons faites pour améliorer la situation dans l'intervalle. Ou
alors, nous inversons notre présentation et en parlons tout de suite, comme vous voulez.

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

570 Non. Nous maintenons les questions sur le diagnostic et sur le NFL d'abord. Monsieur ?

Jean-Philippe IZAMBERT

Bonsoir. Jean-Philippe IZAMBERT. Je suis usager du TER. Cela va aller un peu à l'inverse des questions précédentes. Je considère être un peu marginal dans mon usage. En fait, je suis consultant et j'aimerais bien travailler sur Vienne, mais l'activité économique est sur Lyon et à des heures qui sont plutôt le soir, pour rencontrer des clients. Je pense que, statistiquement, je ne fais pas partie d'un grand nombre de personnes qui sont concernées, mais j'adorerais ne faire que du train. Par exemple, demain soir, j'ai une réunion à Lyon, je dois aller en voiture à Lyon pour pouvoir rentrer, parce qu'après 21 h 20 je n'ai plus de train. Je ne sais pas si cela concerne beaucoup de personnes. Je travaille aussi sur Paris de temps en temps et c'est vrai que j'ai réalisé il y a peu de temps que la RATP gère à la fois les trains, les bus. Et moi, je rêve que nous ayons à peu près la même chose sur le réseau lyonnais.

575

580 Également, même si j'essaie de concentrer mes déplacements en famille sur Vienne, parce qu'il y a tout de même pas mal de culture sur Vienne, il faut avouer qu'il y a plus de choses sur Lyon. Et si les week-ends, je veux aller en famille sur Lyon, économiquement la voiture est plus rentable.

585 **François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public**

Merci. C'est plus une contribution qu'une question. Monsieur ?

Yves GRAS, vice-président association CITEE

Yves GRAS de l'association CITEE (Citoyen et environnement en vallée du Rhône). J'ai entendu parler d'aménagement de terminus périurbains. Et j'aurais une proposition à faire qui est de placer ce terminus périurbain de Vienne sur une gare qui est juste au sud, qui est la gare de Reventin-Vaugris, ou plutôt la gare de Vaugris, qui est une station qui a été fermée dans les années 60. Mais une gare dont la réouverture est inscrite au contrat de plan État / Région. C'est une demande qui a déjà été faite en 1992 – c'est vieux – au moment de la révision d'un plan d'occupation des sols sur la commune de Reventin-Vaugris. C'est ensuite un projet qui a été revu dans le cadre du SCOT des rives du Rhône. Je suis étonné qu'il n'apparaisse absolument pas, alors que cette station a une situation tout à fait exceptionnelle au niveau des différentes voies de communication. Nous avons l'autoroute qui est à proximité, la Nationale 7, le CD 4 et l'A 386. Donc, c'est vraiment un lieu de drainage du trafic très commode, et qui permet également de prendre les personnes de la rive droite.

590

595

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

600 Merci. Contribution.

Yves GRAS, vice-président association CITEE

J'ajouterai deux choses. C'est que, d'une part, nous avons la possibilité, l'espace pour créer une voie de stationnement du train qui fait fréquemment la liaison actuellement entre Vienne et Mâcon. Et nous avons également de la disponibilité pour mettre des parkings.

605 **Thierry KOVACS, Maire de Vienne**

Juste quelques éléments. Ce n'est pas la réouverture de la gare qui a été inscrite au contrat de plan État / Région, mais l'étude quant à la réouverture de la gare. Et la Région a délibéré il y a 2 mois pour lancer une série d'études sur la réouverture de gares. Je crois qu'il y a celle de Toussieu et bien évidemment celle de Vaugris. C'est inscrit au contrat de plan État / Région, ce sera réalisé dans le cadre du contrat de plan État / Région. Au terme de cette étude, nous saurons si, oui ou non, nous pouvons remettre en service cette gare.

610 **François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public**

Merci. J'avais vu des bras se lever. Madame ?

Anne-Marie NICOT, Association des usagers du TER

615 Bonjour. Anne-Marie NICOT. Je suis aussi membre de l'Association des usagers du TER. J'ai aussi la contrainte de me déplacer parce que j'habite à Condrieu et travaille à Lyon. Ce n'est pas vraiment un choix. Pour aller dans le sens de ce que dit Monsieur, il me semble que la question du périurbain dans

620 le projet qui s'arrêterait à Vienne pose tout de même beaucoup la question de l'intermodalité. C'est-à-
dire qu'aujourd'hui cela peut soit saturer la ville de Vienne, parce que les personnes viennent prendre
le train à Vienne. Soit des personnes renoncent à prendre le train et prennent leur voiture pour faire
625 autrement. Il y a donc vraiment la question du périurbain qui s'arrête à Vienne. Il y a l'alternative de
Vaugris. Je ne sais pas quelles seront les solutions et les choix qui seront faits sur la réouverture ou
non de Vaugris, mais c'est vrai que le fait que le projet s'arrête sur le périurbain à Vienne interroge.
Aujourd'hui, quand nous voyons la fréquentation des gares qui sont au sud de Vienne – je pense à
630 Saint-Clair–les Roches et Péage-de-Roussillon –, nous sommes sur des niveaux de fréquentation
importants. Et je pense qu'une partie des personnes ne vont d'ailleurs pas à Vienne parce que c'est
trop compliqué et viennent sur d'autres gares. Il y a vraiment une question de l'intermodalité forte à
prendre en compte sur le choix de jusqu'où va le périurbain. D'autant plus sur un territoire comme le
nôtre où il y a des coteaux, un fleuve, des problèmes des deux côtés du Rhône. La circulation est très
chargée et les transports en commun, bus ou cars, sont assez peu utilisés sur l'agglomération du fait
qu'ils sont pris dans le flux.

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

Merci. Monsieur, devant ?

Hervé CUILLERON, Sauvegarde du Pays du Rhône – Gier

635 Hervé CUILLERON, la Sauvegarde du Pays de Rhône – Gier, et qui est partenaire de Movi&Co,
Mobilité Vienne Condrieu, avec les usagers des TER, avec la Sauvegarde rive droite. Sur la rive droite
se pose tout de même un problème important, qui n'est pas noté du reste dans les plans qui nous ont
été proposés de transport, c'est que nous n'avons pas d'alternative à la voiture en définitive. Et sur
640 notre secteur, que je connais bien, Condrieu – Ampuis, nous nous trouvons avec une circulation
absolument catastrophique – 12 000, 13 000, 18 000, 19 000 véhicules – qui est absolument
intolérable à long terme. Or, dans ce que vous avez présenté, le souci est d'enlever l'impact lié à la
pollution de l'air. Et ce que j'ai découvert, que vous aviez dans votre dossier, je l'ai contrôlé avec la
carte Atmo, au sud du département, au sud-est et au sud-ouest, nous sommes la région la plus
645 polluée au niveau de l'ozone, alors que nous sommes tout de même sur Condrieu et en bordure du
parc du Pilat dans une région qui est censée être privilégiée. Mais nous n'avons pas de solution
alternative. Et quand vous parliez d'imaginer du transfert d'une rive à l'autre, avec notre association
nous avons fait une étude : Saint-Rambert-d'Albon, Saint-Vallier, Le Péage-de-Roussillon, Saint-Clair
– Les Roches et Vienne. Nous nous sommes rendu compte que lorsque nous sommes sur la rive
650 droite, nous ne pouvons pas aller à la gare, c'est très difficile. Quand nous sommes à Servières, il faut
aller à Saint-Rambert-d'Albon. C'est jouable, mais le parking est saturé dès 9 h. Quand nous voulons
aller à Saint-Vallier, c'est du même ordre, avec les personnes qui viennent de Sarras, etc. Quand
nous voulons aller de Condrieu aux Roches-de-Condrieu, nous allons nous trouver, malgré un parking
supplémentaire, sans possibilité de stationner à partir de 8 h 30, 9 h. Ne parlons pas de lorsque nous
655 traversons sur le barrage de Reventin-Vaugris, que nous voulons aller en face. S'il y avait quelque
chose à Vaugris, mais c'est pareil, il est complètement saturé. Imaginons que nous mettions une
navette, elle sera bloquée dans cette circulation. Et ne parlons pas de Vienne que nous connaissons
bien, Saint-Romain, Sainte-Collombe, toutes les personnes du plateau qui descendent. Comment
traversent-elles à Vienne ? À Vienne, déjà la circulation sur le pont, et après le parking qui est payant.
660 Aujourd'hui, nous, usagers, si nous voulons prendre le train, sur la rive gauche, nous sommes bloqués
parce que nous ne pouvons pas. Ce n'est pas possible, c'est saturé. Sans parler des problèmes qui
sont sur cette ligne.

C'est quelque chose qu'il faudrait prendre en compte. Il y a une alerte de pollution et de déplacement,
et je pense que tous les maires qui sont sur notre secteur savent très bien de quoi nous sommes en
665 train de parler. Dans votre étude, imaginez comment développer et comment répondre à cette rive
droite. En plus, j'ai vu dans votre rapport que la population va augmenter. Depuis 1995, elle augmente
de 6 % sur notre territoire. En 20 ans, tous les ans, elle augmente de 6 %. Nous voyons très bien déjà
sur la rive droite, que dans toutes les communes de la rive droite se construisent des habitations,
parce qu'il va y avoir de la demande. Et avec cette demande-là, qu'allons-nous faire ? Il faudra bien
que nous apportions une réponse, et qui n'est pas la voiture. La voiture n'est pas l'avenir dans ce
670 domaine-là. Nous allons « bousiller » une région. Et pour ceux qui connaissent la viticulture, vous
savez tout de même que la pollution de l'air et des...

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

675 Nous avons bien compris sur la pollution. Alors, ce n'est pas notre rapport, c'est le dossier du maître d'ouvrage, de la SNCF. Merci. Monsieur le maître d'ouvrage, une réponse ? Que peut faire la SNCF ? Sur les parkings, non. Sur la pollution ? Nous avons vu qu'un train polluait tout de même beaucoup moins qu'une voiture, c'est clair. Encore faut-il avoir des trains. Sur les parkings, Gares & Connexions ?

Brice GIROD, SNCF Gares & Connexions

680 Sur les parkings, très rapidement, à Vienne effectivement nous avons un parking concédé à Effia. Nous sommes sur du foncier qui appartenait à la ville, il me semble. C'était à SNCF Réseau ? RFF à l'époque. Parking concédé à Effia. Ensuite, sur Saint-Clair-Les Roches, il me semble que nous avons un parking un peu plus loin qui est gratuit. Et plus au sud aussi, Saint-Rambert, en face, nous sommes sur du parking gratuit. Après, en termes d'extension stationnement, il faut voir à qui appartient le foncier, s'il y a du foncier disponible encore pour faire du parking ou pas. C'est un sujet
685 tout à fait pris en compte, effectivement.

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

Merci. D'autres questions ?

René PASINI, conseiller municipal

690 Je ne me suis pas présenté tout à l'heure. Je suis René PASINI, élu à Pont-Évêque et à Vienne Condrieu agglomération. Vous m'avez fait un peu peur tout à l'heure, dans la présentation – mais je vous demande des précisions – quand vous avez parlé de la gare de Saint-Exupéry. Qu'est-ce que l'on va « embarquer » sur la gare de Saint-Exupéry ? Je me méfie. Ensuite, vous avez fait une partition entre la gare de la Part-Dieu et la gare de Perrache, en disant que les TER seraient plus ou moins concentrés sur la gare de Perrache. Mais moi, j'ai une grande préoccupation, c'est aussi les
695 correspondances. Il y a quelques années, Réseau ferré de France m'avait répondu : « De toute façon, nous sommes séparés maintenant, et de toute façon, nous n'avons pas à assurer des correspondances avec les grandes lignes. » Je voudrais savoir si c'est une réponse qui est toujours viable. Je considère que c'était une absurdité parce que nous sommes de grands voyageurs aussi. Moi, je faisais les navettes avec Paris, j'étais obligé de prendre la voiture le matin, évidemment, pour
700 avoir la correspondance avec les premiers TGV. Et le soir, je ratais tous les retours sur Vienne quand j'arrivais. Alors, je pose la question à Mme TER aussi, parce que c'est un véritable problème.

705 Ensuite, pour aller très vite, je n'y reviens pas, mais je voulais soulever les propos de Monsieur le consultant, tout à l'heure, qui a parlé du 21 h 20. Vous savez de quoi nous parlons. C'est inacceptable qu'il n'y ait pas de trains le soir. Je le dis clairement. Mais il y a la rive droite du Rhône. Et je trouve absurde – mais je me trompe peut-être, vous me le direz, je ferai amende honorable – que des trains desservent la ville de Givors jusqu'à 1 h du matin, même 1 h 30 parfois, sauf erreur de ma part. Mais ils tournent tous et vont sur Saint-Étienne. Vous n'allez pas nous faire croire que nous ne sommes pas capables, sans faire de grandes dépenses, de grandes infrastructures, de mettre quelques TER qui
710 circuleraient de nouveau sur la rive droite du Rhône, qui pourraient desservir les gares de la rive droite et même en face de Vienne, c'est-à-dire Sainte-Collombe, Saint-Romain-en-Gal, de façon à assurer. Ce n'est pas un gros investissement. Nous ne sommes plus là dans les gares souterraines et autres. Mais nos usagers, aujourd'hui, ont besoin de ces gares-là. Moi, je suis obligé de dire à tous les collaborateurs : « Prenez la voiture pour aller à Lyon, si c'est le soir. » Par exemple, lorsque vous avez des réunions, c'est mon cas, vous ne savez pas quand vous sortez. Si vous sortez à 21 h d'une
715 réunion, vous restez là-bas. Une fois, je suis même resté à l'hôtel pour dormir. C'est tout de même scandaleux. Alors, j'emploie des mots un peu forts, mais cela fait des années, comme Madame le disait, que nous alertons, que les usagers deviennent alertes. Alors, vous n'y êtes pour rien, vous, bien sûr. Vous êtes neutres, indépendants. C'est bien.

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

720 Nous notons votre question par contre, et ils essaieront d'y répondre.

René PASINI, conseiller municipal

Oui. C'est une question fondamentale. Après, il y a effectivement le problème de la rive droite. Il va falloir se poser les questions. Moi, je plaçais pour la réouverture aux voyageurs sur la rive droite. Certains ne sont pas d'accord, d'autres le sont. Mais nous serons obligés d'y passer dans le futur. Parce qu'aujourd'hui, moi je fais régulièrement la navette entre Lyon et Vienne. Il y a des moments où je suis obligé de privilégier la voiture. Aujourd'hui, en 20 minutes je suis à Part-Dieu, en 20 minutes je reviens. Quand les trains ne sont pas remplacés par des cars.

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

Nous, nous avons mis beaucoup plus de temps ce soir pour venir ici, en voiture (*Rires*).

730 René PASINI, conseiller municipal

Mais vous êtes venus en voiture. Alors, ne parlez pas trop ce soir, sinon vous n'aurez plus de train pour rentrer (*Rires*).

Didier LLORENS, SNCF Réseau

Nous pouvons déjà apporter des premiers éléments de réponse. Sur la question des correspondances, évidemment pour nous c'est un sujet majeur. Pour vous rassurer, effectivement, nous avons mis tout à l'heure l'accent sur la répartition entre les deux gares, sur les aspects TER, mais évidemment le sujet correspondance Part-Dieu restera le *hub* de correspondance principale au niveau des gares lyonnaises. Effectivement, cela ne change pas dans le projet NFL long terme. Nous n'avons pas présenté les circulations TGV tout à l'heure. Mais c'est vraiment un point fondamental. L'organisation au niveau de Part-Dieu ne bouge pas. Nous présenterons tout à l'heure dans les scénarios un peu complémentaires des alternatives, et notamment un scénario de rupture, où nous modifierions ce scénario-là. Mais dans le projet NFL long terme tel qu'il est présenté dans le dossier, Part-Dieu est bien le *hub* de correspondance principale au niveau de Lyon.

Ensuite, Denis, je ne sais pas si tu veux compléter.

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

Je voulais compléter en m'appuyant sur la *slide* 29 de la boîte à outils. Vous avez parlé de correspondance. Vous pensiez TER – TGV. Mais plus globalement, lorsque nous disons que pour le périurbain, nous nous appuyons sur la gare de Perrache, il n'y a pas que la gare de Perrache. C'est celle qui est en terminus. En fait, nous nous appuyons sur toutes les gares qui se situent au niveau de l'agglomération de Lyon et qui sont en correspondance avec le réseau de transport urbain. Avec une remarque au passage. Cette diapositive qui montre les évolutions des fréquentations des gares sur 10 ans, entre 2007 et 2018, nous voyons très bien que les gares qui sont en correspondance, en TCU (transports en commun urbains, le réseau SYTRAL), ont des taux de croissance très importants. Ces correspondances-là font partie de la logique des services que nous souhaitons développer.

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

Sur le sujet des correspondances pour compléter, c'était aussi pour vous rassurer. Bien évidemment, nous continuons à faire des correspondances et c'est quelque chose de fondamental, que ce soit de la correspondance TER – TER, où il y en a énormément, ou de la correspondance TER – TGV, où il y en a aussi. Mais la plus grosse partie pour nous est de la correspondance TER – TER avant tout. C'est vraiment important de maintenir cela. Il y a des correspondances TER – TER aussi à Lyon Perrache. Il y en a à Lyon Part-Dieu, évidemment, avec une palette très large, ouverte sur beaucoup de destinations sur toute la France, voire l'Europe. C'est extrêmement important. Je tiens à souligner ce que vient de dire M. CUVILLIER notamment sur l'importance de la gare de Jean Macé, puisque vous êtes très connectés avec la gare de Jean Macé qui est une gare qui a une fonctionnalité absolument remarquable, que ce soit dans la connexion des transports urbains ou que ce soit dans la facilité d'accès à Part-Dieu. Parce que comme nous l'avons dit, et vous l'avez bien compris, tous les trains ne peuvent pas aller à Lyon Part-Dieu. Et c'est bien un des sujets que nous avons. Donc, à un moment donné, il faut étudier, partager, instruire finalement les besoins des uns et des autres et trouver ce compromis et cet équilibre du positionnement de nos trains sur l'ensemble des gares ferroviaires de Lyon. Vous les avez vues citées sur la *slide*. En fait, il y a tout un potentiel sur cette agglomération qui est aujourd'hui méconnu. Il est exploité. Il y a des fonctionnalités qui existent, mais il est méconnu. Et c'est vrai que nous avons aussi un rôle à jouer par rapport à cela, réorienter. Nous

775 le voyons lorsque nous avons des périodes de travaux où nous venons au contact des clients pour leur expliquer les alternatives qu'ils ont pour se rendre là où ils en ont besoin. Et parfois, ce sont des délais de 5 ou 10 minutes. Certes, cela fait plus long dans la journée, mais ce sont des choses qui fonctionnent et qui sont des alternatives qu'il faut aussi valoriser.

Sur la partie amplitude, nous sommes vraiment sur un sujet de desserte. Pour le coup, à un moment donné ce sont des sujets qu'il faut travailler avec la région. Je pense que c'est quelque chose qui est identifié aujourd'hui et c'est elle qui, en tout cas, peut étudier cela de manière un peu plus large.

780 Et j'en profite puisque j'ai la parole pour répondre à une question sur les tarifs sur le week-end. J'en profite pour faire connaître notre tarif Illico week-end, qui fait que pour une famille de 4 personnes, vous pouvez faire un aller-retour Vienne – Lyon pour un tarif de 18 euros, pour 4. Ce n'est tout de même pas excessif lorsque l'on inclut le tarif du parking, etc., que probablement vous devez acquitter lorsque vous venez en voiture à Lyon. Il faut le connaître. C'est une réduction de 40 %.

785 *Intervention hors micro*

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

À la RATP, il y a un système spécial sur l'Île-de-France, effectivement. Ici, vous n'en bénéficiez pas. Les tarifications, c'est pareil. Sur rive droite / rive gauche, avez-vous eu votre réponse ?

Dominique SIMON, Membre de la commission particulière du débat public

790 Non, il n'y a pas eu la réponse. Sur la question de la mixité rive droite / rive gauche, pouvez-vous en dire un peu plus ?

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

795 La ligne de la rive droite est capable de faire circuler des trains voyageurs sans aucun investissement. Aujourd'hui, lorsqu'il y a des situations dégradées, il y a des trains de voyageurs qui l'utilisent. Donc, ce n'est pas une question d'infrastructure, qui relève de notre responsabilité. C'est une question là aussi de niveau de service que l'on souhaite mettre. Mais bien sûr, s'il était décidé d'ouvrir ce dossier, nous serions partenaires de cette étude.

Nicole MAVRIDORAKIS, Présidente association Sauvegarde rive droite

800 Nicole MAVRIDORAKIS, Présidente Sauvegarde rive droite. Je reviens encore sur la rive droite où, franchement, les riverains sont complètement oubliés. Et toujours sur le train et l'ouverture de cette ligne aux voyageurs, parce qu'effectivement Saint-Romain-en-Gal, Sainte-Collombe, la RD 86 est complètement saturée aux heures de pointe. Nous nous apercevons que c'est essentiellement des trajets domicile – travail et scolaires. Parce que traverser le pont pour aller à Vienne le matin, à Saint-Romain-en-Gal, nous passons déjà une demi-heure. S'il faut aller prendre le train, c'est un peu compliqué.

805

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

Ce soir, toutes les questions étaient un peu axées là-dessus.

Nicole MAVRIDORAKIS, Présidente association Sauvegarde rive droite

810 La rive droite, effectivement. Bien sûr, tout existe. Nous savons que la voie est bonne pour circuler. Après, la Région s'est tout de même engagée à rouvrir cette voie, du moins sur une partie, pour les voyageurs bien sûr. Pour le Fret, est-ce que nous en parlons après ?

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

Nous pouvons en parler maintenant, si vous avez une question. Il vous reste encore un peu de temps.

Nicole MAVRIDORAKIS, Présidente association Sauvegarde rive droite

815 Toujours pour la rive droite, concernant le Fret, puisque nous voyons que cette ligne historique est dédiée essentiellement au Fret. Actuellement, je ne sais pas exactement combien de trains circulent tous les jours. Ce n'est déjà pas mal. Avec des nuisances importantes pour les riverains. Cette ligne traverse villages, écoles. Il y a des écoles tout de même qui sont à 10 m, avec 5 500 élèves à Saint-Romain-en-Gal, Sainte-Collombe. Une ligne historique avec beaucoup de passages à niveau, des

820 transports de marchandises souvent dangereuses. Si vous voulez doubler le Fret, je pense qu'il faut
revoir un autre projet, mais pas sur une ligne historique. C'est une demande qui a été faite depuis déjà
fort longtemps. Madame parlait tout à l'heure de 2011. Après, compte tenu de la métropole lyonnaise
qui a tout de même une place européenne, je pense qu'il faut vraiment penser pour un long terme, un
projet Fret ligne dédiée ferroviaire. Nous ne pouvons pas bricoler et faire passer tout le Fret par Lyon,
825 c'est inconcevable.

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

C'est une partie du NFL. Là, vous êtes revenue dans le cœur du sujet, en fait. Merci. Une réponse ?

Didier LLORENS, SNCF Réseau

830 Sur la question des trafics, est-ce que nous pourrions avoir la diapositive 24, s'il vous plait ? Cette
diapositive montre le trafic Fret qui passe sur les deux rives de la vallée du Rhône. Sur la rive droite,
nous avons aujourd'hui 21 trains par jour. C'est une moyenne de 2016. Cela veut dire que c'est la
circulation sur l'année qui a été divisée par 365. Et sur la rive gauche, 47 trains. Aujourd'hui, la rive
droite est bien dédiée Fret, mais la majorité du trafic passe tout de même en rive gauche.

835 Deuxième élément. J'entendais des questions en termes de sécurité du trafic, de dangerosité du Fret.
En termes de nuisance acoustique, nous avons déjà eu un gros programme de résorption des points
noirs de bruit, des maisons proches de la voie qui avaient des niveaux sonores assez élevés. Donc,
sur toute cette rive droite. Ensuite, nous avons également des programmes de suppression des
passages à niveau. Petit à petit, nous supprimons les passages à niveau les plus dangereux.

Intervention hors micro

840 **François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public**

Nous n'entendons rien, Madame. Vous disiez que depuis 2011...

Nicole MAVRIDORAKIS, Présidente association Sauvegarde rive droite

845 Depuis 2011, rien n'a été fait concernant ni les maisons, ni les insonorisations, ni les doubles vitrages,
ni rien du tout, ni les passages à niveau. Nous avons tout de même trois passages à niveau jusqu'à
Condrieu. Donc, non, rien n'a été fait. Depuis 2011, nous en sommes toujours au même stade et vous
nous proposez toujours la même chose. Alors que je pense qu'il y a tout de même des alternatives.
Entre autres, nous avons la voie fluviale, nous avons le Rhône à côté, où ce n'est certainement pas
saturé et nous pourrions déjà utiliser la voie fluviale.

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

850 Nous avons fait un atelier Fret il y a quelques semaines là-dessus. Effectivement, le fleuve a
énormément de capacités, pour l'instant assez peu utilisées. En clair, au départ de Fons, c'est 8 % sur
le fluvial, à peu près autant sur le ferroviaire, et tout le reste est sur la route malheureusement. Vous
avez raison. Nous allons prendre une autre série de questions après la deuxième présentation.

Thierry KOVACS, Maire de Vienne

855 Je pense qu'en réalité nous avons une difficulté sur le débat de ce soir. Et la difficulté, je pense qu'elle
est créée par le constat, la vision que nous avons eue de ce territoire. C'était une vision très large.
L'aire métropolitaine. On nous a présenté des cartes. Et le sujet qui a conduit au débat est un zoom
très précis sur deux endroits très précis de l'agglomération en fait, pour lesquels SNCF Réseau
demande l'autorisation d'organiser ce chantier, suite au débat. Moi, j'aurais tendance à dire comme
860 Madame : cela fait tellement d'années que nous attendons cela, pourquoi nous posons-nous encore la
question de savoir si nous devons le faire ? À la question de savoir s'il faut le faire, moi, je vous le dis :
oui, il faut le faire. Il faut le faire si cela permet de remettre plus de trains en circulation sur les voies
existantes.

865 Mais la difficulté que nous avons dans ce débat ce soir et qui risque de créer de la frustration, c'est
qu'en réalité il y a le problème de l'échelle qui est posé. Nous le sentons bien ici. Les questions qui
sont posées ici et les questions qui doivent être posées sur d'autres territoires, la question de la
mobilité est bien plus large en termes de périmètre géographique. C'est-à-dire que la question, nous
allons l'aborder, mais c'est Plaine Saint-Exupéry, c'est le Lyon – Turin, si nous parlons aussi du

870 ferroviaire. Il y a la mobilité du quotidien et la grande mobilité. Puis, cela ne peut pas être posé
seulement sur un plan ferroviaire. Aujourd'hui, on nous dit que c'est 10 % et que l'objectif est 20 % de
875 ferroviaire, tous modes confondus des mobilités. Qu'en est-il des 80 % ? Sauf que les personnes qui
sont autour de cette table n'ont pas la réponse. Parce que ce n'est pas de leur responsabilité, en
réalité. Et il y a un débat qui doit être mené. Mais il y a un débat qui doit mettre autour de la table tous
les acteurs, parce que les personnes qui posent des questions ce soir n'ont pas les réponses, parce
qu'elles n'ont pas les interlocuteurs en face. Et parce que nous n'avons pas intégré ce sujet-là dans le
débat. C'est le problème qui risque de créer de la frustration à la fin de ce débat. Un problème de
périmètre.

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

Effectivement, nous avons été saisis...

880 **Thierry KOVACS, Maire de Vienne**

Oui, je n'incrimine personne. Sauf que nous partons de deux aménagements très précis sur un point
très précis pour donner de la capacité sur la voie. Nous sommes très contents et je pense qu'il faut le
faire. Ensuite, tout le reste, cela nécessite un autre débat. Pas un débat national, mais un vrai débat,
une vraie mobilisation des acteurs.

885 **François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public**

Il y a une loi, en ce moment on débat entre le Sénat et l'Assemblée sur les mobilités.

Thierry KOVACS, Maire de Vienne

Oui, il ne faudrait pas que ce soit la « patate chaude ».

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

890 Nous avons un représentant de l'État ici. Peut-être sur les mobilités ?

Stéphane CANALIS, Préfecture de région

895 Stéphane CANALIS, Préfecture de région, secrétariat général aux affaires régionales. D'abord, sur ce
débat, le périmètre. Nous sommes bien sur une évolution par rapport au NFL. Ce n'est pas un objet
lyonnais. Cela a été dit, mais il faut s'en souvenir, parce qu'il y a 2 ans, lorsque Monsieur le Préfet
n'avait pas encore passé la main à la Commission particulière du débat public, lorsqu'il réunissait
autour de ce sujet, il invitait les personnes de Lyon 6^e, Lyon 7^e, Saint-Fons, Vénissieux, etc. Après,
nous avons commencé à bien réfléchir au fait qu'investir sur Part-Dieu, c'est permettre à Grenoble, à
Chambéry, à Saint-Étienne, à Vienne de monter en puissance sur les transports du quotidien. C'est
une des caractéristiques de ce débat que nous vivons grâce à la Commission particulière du débat
900 public qui s'en est saisi. Nous sommes bien sur un périmètre de mobilité régionale. C'est un premier
point.

905 Le deuxième point est qu'effectivement il va convoquer – certains acteurs du territoire y étaient
attachés – le développement ou l'équilibrage des gares, notamment Saint-Exupéry. Nous en parlerons
tout à l'heure. Ce sont les deux points par rapport à une vision plus large de la mobilité pour répondre
aux transports du quotidien. Et ce n'est pas un sujet lyonnais. Oui, les travaux sont à Lyon, quoiqu'il y
ait 500 millions d'euros sur un périmètre plus large, mais nous allons retenir ceci. Par rapport à la loi
LOM (Loi d'orientation des mobilités), elle est en débat. Je crois qu'il y a 2 800 amendements
qu'auront à examiner les députés. C'est en cours. Elle va effectivement convoquer une meilleure
910 coordination de toutes les autorités organisatrices de mobilité, pour cette mobilité du quotidien un peu
sans couture, que tout territoire – c'est dans la proposition – soit doté d'une autorité organisatrice de
mobilité qui s'empare du sujet ou qui fasse en sorte que ce soit coordonné. Voilà un peu des éléments
déjà longs pour demain changer d'échelle par rapport à ce transfert modal, tant sur les passagers que
sur le Fret – je pense que nous en parlerons tout à l'heure.

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

915 L'échéance de cette loi ? Cet été, normalement ?

Stéphane CANALIS, Préfecture de région

Débat en juin, donc promulgation à l'été.

François GILLARD, Membre de la commission particulière du débat public

920 Merci. Nous allons passer à la deuxième partie de la présentation du maître d'ouvrage. Je vous note pour après, si vous voulez poser votre question, si vous voulez reprendre la parole.

Didier LLORENS, SNCF Réseau

925 Nous avons trois études complémentaires à vous présenter ce soir. La première concerne un réseau haute performance dans le Nœud lyonnais. Ensuite, vous vous parlerons d'un regard que nous avons porté sur l'augmentation de la desserte de Saint-Étienne. Puis, le même complément, éclairage sur l'augmentation de la desserte de Saint-Exupéry.

930 Le réseau de performance dans le Nœud se traduit notamment par un nouveau système de signalisation. Nous allons en parler. C'est un sigle un peu barbare qui est l'ERTMS. Aujourd'hui, pour bien comprendre tout cela, l'espacement entre deux trains est fixe. Il est calculé en fonction de la signalisation latérale. Aujourd'hui, en ferroviaire, vous avez des feux en bord de voie. Et l'espacement entre les feux est vraiment calculé pour les trains ayant les moins bonnes performances, c'est-à-dire notamment d'accélération et de freinage. Aujourd'hui, nous prenons en compte notamment ces trains-

935 là, qui sont les trains de Fret, les trains les plus lourds et les plus lents, qui ont les moins bonnes performances en termes de freinage. Demain, grâce à l'ERTMS, nous pourrions réduire cet espacement, car il sera adapté à la capacité de freinage de chaque train. Et nous estimons, en termes de capacité un peu théorique que cela permettra de gagner, notamment dans le Nœud une capacité potentielle de 20 à 25 %. Après, cela méritera d'être peaufiné par des études réelles pour tester des niveaux de trafic, des niveaux de service, pour voir ce que cela donnera. Mais à titre de comparaison, par exemple, sur la LGV, nous avons un projet qui s'appelle LGV +, pour faire passer plus de trains. Là, nous sommes dans des conditions un peu particulières. Nous sommes sur des trains homogènes.

940 Tous les trains circulent à la même vitesse. Et nous savons que sur la LGV, aujourd'hui nous avons une capacité d'environ 13 sillons, 13 trains par heure et par sens. Et nous pourrions passer à 16 trains grâce à ce nouveau système de signalisation. C'est assez significatif, mais dans un contexte très particulier où tous les trains en circulation sont homogènes. Dans le NFL, avec des trains très hétérogènes – ce que je vous ai présenté un peu tout à l'heure – la traduction de capacités en nombre

945 de trains devra être peaufinée.

Ce système permet tout de même de tirer le meilleur parti, à la fois du réseau actuel et du réseau futur. Si nous rajoutons de nouvelles voies, ce système permet également d'avoir un débit supplémentaire. Et cela nécessite, en outre l'investissement sur l'infrastructure, un investissement sur matériel roulant. C'est-à-dire qu'il faut que tous les trains qui traversent le Nœud ferroviaire lyonnais soient équipés de ce nouveau système de signalisation. Donc, il y a tout de même un investissement sur le matériel assez conséquent.

950

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

955 Didier, avant que nous parlions de Saint-Étienne, je refais le lien avec la personne qui nous disait : que peut-on faire plus rapidement ? Sous-entendu avant d'avoir ces investissements de long terme. C'est typiquement, l'ERTMS, le sujet sur lequel nous travaillons pour augmenter le nombre de trains dans le Nœud lyonnais, dans l'attente de ces investissements de long terme.

Intervention hors micro

960 Les échéances. LGV +, le projet dont parlait Didier, l'augmentation de la fréquence sur Paris – Lyon, la décision a été prise de le déployer en 2018. Et le déploiement, donc la ligne sera entièrement équipée d'ici 2025. Vous voyez, c'est tout de même quelque chose qui est assez lent, à partir du moment où la décision est prise. Mais c'est toujours beaucoup plus rapide que les 20 ans dont je parlais tout à l'heure. Surtout que ces 20 ans sont vraiment une hypothèse au mieux.

Didier LLORENS, SNCF Réseau

965 Deuxième éclairage que nous voulions apporter à ce débat, et qui pourrait d'ailleurs être apporté ailleurs, mais là cela venait vraiment d'une demande du territoire, c'était la desserte de Saint-Étienne. Aujourd'hui, ils ont 4 trains par heure. 2 trains par heure qui desservent Lyon Perrache, donc à la demi-heure sur Perrache, et 2 trains par heure, donc également une desserte à la demi-heure, sur

970 Lyon Part-Dieu. Dans le cadre de cette démarche d'amélioration de la desserte, nous proposons de passer cette desserte à 7 trains par heure, 3 trains sur Perrache, donc +1 par rapport à aujourd'hui et 4 trains sur Part-Dieu, nous doublons par rapport à la situation actuelle. Évidemment, cela nécessite un certain nombre d'investissements. Les aménagements de long terme que nous vous avons présentés tout à l'heure, donc encore 2 nœuds, essentiellement sur Saint-Clair et Guillotière, la partie pour arriver sur Part-Dieu. Mais également des aménagements aux terminus, à Perrache et à Saint-Étienne, pour accueillir ces trains supplémentaires, ces circulations. Et un point dur à lever qui est au niveau de Chasse – Givors, au niveau du pont de la Méditerranée actuel, qui arrive effectivement à saturation. Pouvoir faire passer ce niveau de service là que nous proposons nécessiterait des aménagements supplémentaires. Entre autres, cela pourrait passer par la création d'un nouveau pont pour franchir le Rhône.

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

980 Une remarque. 7 trains par heure, nous nous approchons du RER parisien qu'une personne évoquait tout à l'heure. Nous atteignons des niveaux de trafic très élevés.

985 Augmentation de la desserte de Saint-Exupéry. C'est une hypothèse que nous n'avions pas faite lorsque nous avons lancé les études du NFL long terme. Saint-Exupéry restait comme il est aujourd'hui. Les acteurs qui se sont exprimés dans le cadre de la préparation de ce débat – je crois que nous pourrions dire notamment le Conseil régional – ont alerté sur cette situation en disant : « Regardez ce que vous pourriez faire en matière d'augmentation de la desserte de Saint-Exupéry. Cette demande a été reprise par la ministre qui nous a passé cette commande avec, dans l'esprit, ce qu'elle a appelé un rééquilibrage des trafics entre les gares lyonnaises. Donc, l'idée de renforcer d'une manière importante le rôle de Saint-Exupéry pour en faire quelque chose de plus complémentaire à la gare de la Part-Dieu, qu'il l'est aujourd'hui.

995 Nous avons donc mené des études dans des temps accélérés et allons vous montrer les résultats aujourd'hui. Déjà, un premier point sur la gare de Saint-Exupéry. C'est le tableau que nous voyions tout à l'heure, mais nous avons encadré en rouge, la ligne Saint-Exupéry. Saint-Exupéry, indépendamment d'hypothèses volontaristes que nous allons vous montrer, c'est une gare qui progresse, et qui progresse beaucoup, puisqu'en 10 ans, elle a vu sa fréquentation augmenter de 280 %. C'est lié très clairement à un service particulier que sont les Ouigo, les TGV *low cost*. Mais il n'y a pas que cela. Il y a aussi une croissance propre à toute la zone de Saint-Exupéry.

1000 Voilà les études que nous avons faites. Ce sont des études exploratoires dans le délai que nous avons. Et c'est une étude qui est essentiellement portée sur l'exploitation du système ferroviaire. Donc, nous sommes capables de dire ce qui pourrait se faire en matière de circulation des trains. Et nous verrons ensuite les limites des conclusions que nous pouvons tirer de ces études. Le premier niveau que nous avons pris, le plus simple, c'est sans infrastructures nouvelles, que pourrions-nous faire avec les lignes de raccordement qui existent aujourd'hui pour desservir Saint-Exupéry. Aujourd'hui, nous allons à Saint-Exupéry depuis la ligne de Grenoble en empruntant un raccordement à la ligne LN4, la ligne de contournement de Lyon, ligne à grande vitesse. Et aujourd'hui, ce raccordement n'est utilisé que par des TGV. Le premier niveau que nous avons regardé est de mettre des TER sur cette ligne. Venant de l'Est, il y a deux possibilités, c'est Chambéry et Grenoble. Donc, le premier niveau, c'est un train par heure de Grenoble sur Saint-Exupéry, et un train par heure de Chambéry sur Saint-Exupéry. Ce qui, à l'endroit où les deux lignes convergent et pour toutes les gares entre Saint-André-le-Gaz et Saint-Exupéry, cela donne deux trains par heure Saint-Exupéry. Bourgoin, par exemple. La Verpillière.

1015 Deuxième niveau. Il s'appuie non seulement sur les infrastructures existantes de raccordement à Saint-Exupéry, mais il s'appuie sur la réalisation d'une partie du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, qui relie les lignes de Grenoble à la ligne d'Ambérieu, en passant par la gare de Saint-Exupéry. Lorsque nous avons réalisé ce tronçon de ligne nouvelle supplémentaire, cela ouvre la possibilité de desservir les gares de l'Ouest de la région. Et l'hypothèse que nous avons étudiée est de prolonger un certain nombre de TER qui, aujourd'hui, ont un terminus à Part-Dieu ou à Perrache, jusqu'à Saint-Exupéry. Dans ce scénario, nous ne déshabillons pas Part-Dieu et Perrache au profit de Saint-Exupéry, puisque nous prolongeons les dessertes existantes. Donc, en complément de Chambéry et Grenoble, vous voyez que nous pouvons desservir Clermont-Ferrand, Roanne, toutes les gares intermédiaires bien sûr. Roanne, Lyon Perrache, Saint-Étienne, toutes ces villes

1025 peuvent être reliées à Saint-Exupéry. Ce que ce scénario-là a d'important est que nous établissons une desserte TER entre Lyon Central et gare de Saint-Exupéry, une liaison qui n'existe pas aujourd'hui. Aujourd'hui, nous avons RhôneExpress, qui est cher. Si ce scénario était développé, nous ne savons pas quel politique de tarif la région mettrait en œuvre sur cette ligne. Mais si nous supposons que c'est la logique de la tarification TER, cela en fait un moyen de liaisons attractif. Au niveau de temps de transport, nous serions très voisins de RhôneExpress aujourd'hui, c'est-à-dire entre 25 et 30 minutes, que ce soit de Part-Dieu ou de Perrache.

1030 Le troisième niveau est beaucoup plus impactant. Dans les deux premiers niveaux, nous n'avons pas vraiment de rééquilibrage entre les gares lyonnaises. Nous accompagnions une croissance de Saint-Exupéry, nous prolongions des TER. Dans le troisième niveau, nous avons voulu tester ce que nous avons appelé un scénario de rupture, ce que nous pourrions plutôt qualifier de création d'un *hub*, d'un centre de correspondance à Saint-Exupéry, en complément de celui qui existe à Part-Dieu, et de manière un peu plus relative à Perrache aujourd'hui. Cela veut dire qu'il faut amener davantage de TGV à Saint-Exupéry qu'il y en a aujourd'hui notamment. Et l'hypothèse que nous avons prise, ce sont tous les TGV dits intersecteur. Ce sont les province – province. C'est ceux que nous prenons à la Part-Dieu, pour aller dans le Nord de la France, dans l'Est ou dans le Sud. C'est de déplacer tous ces TGV intersecteur sur Saint-Exupéry. Il y en a 4 par heure et par sens.

1040 Nous recréons à ce moment-là une horloge de correspondance entre TER et TGV à Saint-Exupéry, pas au niveau de Part-Dieu, mais à peu près à l'instar de ce qui se fait sur Perrache aujourd'hui. C'est très important dans le fonctionnement ce scénario de rupture. Cela veut dire qu'aujourd'hui, un client lyonnais qui pour aller à Marseille, Montpellier, Strasbourg ou dans le Nord, va prendre son TGV à Part-Dieu, demain dans ce scénario-là, devra aller le prendre à Saint-Exupéry.

1045 Les hypothèses de croissance des gares dans cette optique sur ce troisième niveau dit de rupture, nous retrouvons les scénarios de croissance que nous avons vus tout à l'heure, mais d'une manière moindre sur Part-Dieu et sur Perrache que tout à l'heure. Donc, nous voyons qu'en périurbain, sur Part-Dieu, on ne croitrait pratiquement plus, 4,5 à 5. Sur Perrache, on croitrait encore de 11 à 21. Et sur Saint-Exupéry, on passerait de 0 à 3 trains par heure. Là, c'est par heure et par sens aux heures de pointe. Pour les autres trains, notamment les liaisons au-delà du périmètre régional, nous avons toujours une croissance des TGV sur Part-Dieu. Nous avons une diminution sur Perrache. Et nous avons une croissance très importante sur Saint-Exupéry puisque d'un arrêt par heure aujourd'hui, nous passerions à 15.

1055 Nous avons fait un peu le bilan de ces scénarios sur trois sujets : les niveaux de service qui sont apportés, donc les liaisons entre Saint-Exupéry et les autres gares de la région ; les impacts en nombre de trains dans chacune des gares ; et un bilan sur les coûts, parce que tous les aménagements complémentaires lignes nouvelles ont évidemment un coût. Le premier niveau, nous avons vu des TER sur Grenoble et Chambéry. Peu d'impacts sur la desserte des gares : Perrache au même niveau, Part-Dieu, réduction de 1, Saint-Exupéry +2. Et sur les coûts, nous avons étudié ces scénarios à un horizon où le NFL long terme est réalisé. Nous avons donc les aménagements du NFL long terme, 2,8 milliards dans l'option de surface. 100 millions d'euros, car nous avons étudié un point important – désolé, cela se complique un peu –, la mise en place de ces services à un horizon où NFL long terme est réalisé, doublement du périurbain, etc., mais pas les grands projets. Ce que nous constatons aujourd'hui de la LOM, et la discussion montre que les grands projets sont repoussés à des horizons relativement lointains. Et nous avons étudié cette desserte de Saint-Exupéry à un horizon plus rapproché. Nous n'avons pas voulu attendre que les grands projets soient réalisés. Les grands projets, dans ce cas-là, c'est accès alpins, Paris – Orléans – Clermont – Lyon, contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Ce sont les trois grands projets qui sont autour de Lyon. 100 millions d'euros du fait du report de ces grands projets, essentiellement des aménagements de lignes existantes, liés au report des grands projets. Et 10 millions d'euros d'aménagement de lignes existantes spécifiques pour aller à Saint-Exupéry. Il faudra aussi prévoir un équipement des TER pour pouvoir circuler sur la ligne à grande vitesse pour rejoindre Saint-Exupéry par la LN4, puisqu'aujourd'hui les TER ne peuvent pas rouler sur une ligne à grande vitesse. Donc, nous avons un scénario qui, globalement, pèse 2,9 milliards. Mais vous avez vu qu'à ce niveau de desserte, nous allons à Saint-Exupéry pour 10 millions d'euros. Par rapport à tous ces milliards, vous voyez que le surcoût est relativement faible pour créer des dessertes TER de Grenoble et de Chambéry vers Saint-Exupéry.

1080 Le deuxième niveau qui prévoit une partie de la réalisation du contournement ferroviaire. Nous pouvons aller en TER à Saint-Exupéry depuis Grenoble, Chambéry, Clermont, Roanne, Saint-Étienne et nous avons cette liaison Part-Dieu – Perrache vers Saint-Exupéry. Le niveau d'utilisation de la gare de Perrache reste le même. Part-Dieu réduit un tout petit peu. Saint-Exupéry, en revanche, reçoit par heure de pointe 6 TER. Le niveau d'investissement est assez proche du premier niveau, mais un peu plus tout de même au niveau des équipements de la gare de Saint-Exupéry, parce qu'il faut faire des quais supplémentaires pour recevoir ces TER. Et il faut faire un morceau du CFAL Nord, 800 millions. C'est un scénario à 3,8 milliards.

1085 Le troisième niveau, nous reportons les TGV province – province sur Saint-Exupéry. Nous avons des TER qui vont à Saint-Exupéry de Grenoble, Chambéry, Clermont, Roanne, Saint-Étienne, Ambérieu, Annemasse, parce qu'avec ce troisième niveau nous nous ouvrons aussi vers le nord-est de la région. Et au-delà d'Annemasse, vers Genève. Et nous avons cette liaison TER Part-Dieu – Perrache sur Saint-Exupéry. Le niveau d'utilisation de la gare de Perrache est à peu près équivalent. Part-Dieu, en revanche, perd du TER et du TGV : -7 trains par heure et par sens. Saint-Exupéry, lui, voit son utilisation augmenter à 13 trains par heure et par sens. Ce sont deux impacts lourds. Le premier est qu'à ce niveau il faut créer une gare complémentaire à Saint-Exupéry, une gare TER qui n'existe pas aujourd'hui. Aujourd'hui, il n'y a qu'une gare TGV. La deuxième conséquence est qu'avec les réductions de trains sur Part-Dieu, nous pouvons nous passer des investissements Nord – Sud, y compris de l'extension de la gare de la Part-Dieu, qui est un projet entre 1,5 milliard et 3 milliards selon l'option de surface ou souterrain. Nous avons donc un total d'investissement dans ce scénario de l'ordre de 3 milliards d'euros.

La question qui se pose : nous faisons des études d'exploitation, nous sommes capables de mettre en place ces trains, de nous insérer dans la maille globale, est-ce qu'il y aura du monde dans ces trains ?

1100 Nous avons regardé avec notre modèle de calcul la fréquentation des trains pour tous ces scénarios. Sur le premier niveau, Grenoble – Chambéry, fréquentation globale stable. Nous avons une baisse sur la liaison Chambéry – Lyon Part-Dieu, parce que ce que j'ai oublié de vous dire, c'est que le train de Chambéry que nous avons envoyé à Saint-Exupéry est un train qui allait avant à Lyon Part-Dieu. Comme nous le détournons sur Saint-Exupéry, il y a des clients de Chambéry qui perdent un niveau de desserte avec Part-Dieu. Mais cette baisse entre Chambéry et Saint-Exupéry est compensée par ces possibilités de desserte de Saint-Exupéry, cette clientèle qui peut aller à Saint-Exupéry. Nous avons donc un TER stable. Et en TGV, nous sommes stables.

1110 Dans le deuxième niveau, il y a une augmentation globale de la fréquence des TER d'environ 3 %. Ce 3 %, c'est une moyenne. Il y a une croissance qui est essentiellement portée par la liaison Lyon Centre - Saint-Exupéry, cette nouvelle liaison TER. En revanche, globalement sur toutes les autres liaisons TER, il y a une perte globale de 0,5 %. Dans ce scénario, nous aurons moins de clients dans tous les TER, hormis ceux qui iront de Lyon à Saint-Exupéry. Au niveau des TGV, nous sommes stables, puisque nous ne touchons pas la trame TGV.

1115 Le troisième niveau est intéressant. Scénario de rupture. Une croissance sur les TER de 1,5 % environ, au global. Toujours une croissance portée par une liaison Lyon Centre – Saint-Exupéry. En revanche, sur toutes liaisons TER globalement, une perte de clientèle de 1,5 %. Sur le TGV, en revanche, le fait de détourner ces intersecteurs Saint-Exupéry se traduit par une baisse de fréquentation TGV de -4 % au total. Mais en fait, lorsque nous regardons dans le détail, c'est une perte de clientèle de l'ordre de 12 % pour la clientèle intersecteur de Lyon qui n'ira pas forcément chercher son TGV à Saint-Exupéry. Pour les autres TGV, c'est stable.

1125 Beaucoup de prudence avec ces premiers éclairages. Le premier sur la fréquentation. Nous utilisons un modèle de calcul basé sur les temps de parcours. Nos modèles ne sont pas faits pour encaisser de grands à-coups pour calculer les fréquentations. Et dans ce scénario de rupture, nous ne sommes pas sûrs que le modèle prenne en compte toutes les conséquences de changements lourds comme ceux-là. Le deuxième est que, ces modèles, ce n'est pas le client de base, c'est une formule mathématique très élaborée, certes, qui va sortir cette fréquentation et en général ne se trompe pas d'ailleurs – nous avons des retours. Sur des scénarios comme cela, il paraît indispensable de faire une enquête commerciale pour savoir ce que fera vraiment le passager du train dans ces scénarios-là.

1130 Aujourd'hui, nous portons cet éclairage-là, nous n'en tirons aucune conclusion ni aucune recommandation à ce stade, si ce n'est qu'il faut vraiment le compléter par une étude, au moins une étude commerciale.

Jérôme LAURENT, Membre de la commission particulière du débat public

1135 Merci Messieurs. Les dernières diapositives vous ont montré que nous étions bien au stade de l'opportunité du projet et qu'il y avait des alternatives qui étaient possibles. Donc, maintenant, nous allons passer à un deuxième stade de questions. Je vous rappelle les règles du jeu : vous vous présentez, vous intervenez en 3 minutes. Et pas de manifestations d'approbation ou de désapprobation, juste pour une raison toute simple : nous sommes capables de transcrire la force de vos arguments dans nos comptes-rendus, alors que des « clap – clap » dans un compte-rendu ne veulent rien dire.

1140 Première question. Et après, je viendrai vers vous, Madame. Allez-y, Monsieur.

Claude BOSIO, Maire de Chasse-sur-Rhône

1145 Par rapport à bon nombre d'entre vous, j'ai eu l'opportunité... c'est mon troisième débat aujourd'hui. Je vais revenir sur quelque chose que nous n'avons pas du tout évoqué, mais qui va nous impacter tous, les Viennois, les Chassères, Rive-de-Gier, Givors. Du 30 mai au 30 septembre, nous allons avoir des travaux très importants sur le pont autoroutier de Givors. Et la question que j'avais déjà posée au niveau de la sous-préfecture, j'en ai reparlé également à Givors, est qu'il serait très intéressant de profiter de cette occasion d'augmenter le cadencement. Et ce cadencement, M. ALLARY nous l'avait précisé lors du débat, la première présentation qui s'était passée à Lyon, très clairement nous pouvions augmenter le cadencement. Un des moyens de réduire les impacts des coupures que nous aurons sur le pont de Givors serait d'augmenter le cadencement dans la vallée du Giers. C'est l'occasion en même temps pour moi d'aller plus loin dans la démarche. Cela va plus loin, cela veut dire qu'aujourd'hui nous avons aussi en même temps le Nœud ferroviaire de Ternay. Principalement nœud routier. Néanmoins, le fer pour moi est un des leviers. Ce n'est pas la solution, c'est clair, mais c'est une des solutions. Donc, augmenter les cadencements aussi bien sur la rive droite que sur la rive gauche. C'est la même chose aujourd'hui que l'on voit sur Vienne où, comme vous disiez tout à l'heure, Monsieur, il n'y a pas de trains le soir. Je prends mon cas personnel. Quand j'étais en activité, j'allais assez souvent sur Paris. Je prenais ma voiture et j'allais jusqu'à Givors. Mais ce n'est pas la solution, on est bien d'accord. Après, je voudrais dire qu'il n'y a pas de liaisons de train aujourd'hui entre la rive droite et la rive gauche. Pas pour le Fret, nous parlons bien pour les voyageurs.

1150 Autre sujet que nous n'avons pas trop évoqué aujourd'hui, c'est augmenter les capacités des parkings relais. Il y en a, mais pas suffisamment. Si nous voulons poser la voiture, un covoiturage ou prendre le train, il nous faut des aires. C'est un sujet important. Après, comme tout le monde, j'ai vu comme vous ressurgir le CFAL Sud dans votre diapositive. Et je voudrais rappeler que la Région entre autres a voté un vœu pour que le Fret – pas le régional, c'est celui-là qui doit perdurer, nous en avons besoin pour nos activités – autre que le régional, c'est-à-dire l'international, celui qui ne fait que traverser la France, sa fasse en parallèle de la nouvelle ligne LGV. Ce serait mieux pour tout le monde, parce qu'aujourd'hui nous parlons d'horizon en 2030 – 2040. Pourquoi ne pas se poser la question et aller dans ce sens-là ? Pourquoi engorger encore plus la vallée du Rhône ? Avec tous les problèmes que nous avons aujourd'hui de pollution atmosphérique, mais pas seulement. Nous avons d'autres sujets. C'est-à-dire que vous avez Sibelin, toute la vallée de la chimie, où des trains s'entassent aujourd'hui avec des risques, je vous rappellerai pour la rive droite l'accident qu'il y avait eu il y a quelques années à Chavanay. Je pense qu'il ne faut pas l'oublier.

1170 **Jérôme LAURENT, Membre de la commission particulière du débat public**

1175 Si vous pouvez conclure...

Claude BOSIO, Maire de Chasse-sur-Rhône

Oui, j'ai presque fini. Et je voudrais en même temps dire – ce qui avait déjà été dit tout à l'heure – que le transport de voyageurs en train permettrait aussi de réduire la pollution atmosphérique et sonore dans nos villes. Puis, si nous pouvions avoir un type RER, ce serait bien pour nous. Je vous remercie.

1180 **Jérôme LAURENT, Membre de la commission particulière du débat public**

Je vais demander à SNCF Réseau de répondre sur la partie « est-ce qu'il est techniquement possible, compte tenu des travaux sur le pont de Givors, d'avoir plus de trains et cadencement ? » Même chose du côté de Mme MAROT. Est-ce que, pour une période courte, il est possible comme cela d'envisager cette chose ? Pour les parkings relais, nous l'avons évoqué tout à l'heure avec le représentant de SNCF Gares. Il y a également la responsabilité des collectivités territoriales de réserver du foncier. Là, nous ne pouvons répondre qu'en principe.

1185
1190
1195
1200

Simplement, sur le CFAL, je donnerai deux éléments de réponse. Enfin, un élément de réponse avant de passer la parole au représentant de l'État. Comme vous tous, la Commission nationale du débat public a dit que l'étendue géographique du débat public ne pouvait se limiter aux deux douzaines de kilomètres entre Saint-Clair et Saint-Fons, en passant par Part-Dieu. L'aire géographique est vaste. Comme cela a été dit aussi dans le dossier du maître d'ouvrage, le dossier du NFL suppose que les trois grands projets soient réalisés. Il n'est pas question de revenir sur le tracé de ces projets qui ont eux-mêmes fait l'objet d'une concertation, d'un débat public. En revanche, quand je dis que ce n'est pas possible, nous sommes tout à fait conscients qu'à partir du moment où nous augmentons le trafic voyageurs, le trafic de Fret, cela pose question sur les trois autres grands projets. Il n'y a aucun sujet tabou. Il ne vous est pas interdit d'intervenir. Mais ce n'est pas à strictement parler le sujet NFL. Cela dit, vous avez derrière moi, sur les kakémonos, la devise de la CNDP : « Vous donner la parole et la faire entendre », mais c'est aussi vous donner la parole et vous permettre d'écrire pour la faire comprendre. Donc, dans le débat public, il y a un certain nombre de modalités, des contributions ou des cahiers d'acteurs pour les collectivités. Ce n'est pas un sujet tabou pour intervenir et donner un certain nombre d'idées, surtout que les derniers transparents présentés par M. CUVILLIER peuvent vous donner quelques idées.

Maintenant, je laisse la parole à Stéphane CANALIS s'il veut compléter.

Stéphane CANALIS, Préfecture de région

1205
1210
1215
1220

Sur ce que nous appelons les grands projets, nous avons cité les accès alpins. Ce sont les accès au tunnel international Lyon – Turin. Le tunnel international est en chantier. Par contre étaient prévus des accès en ligne mixte Fret / voyageurs. Ce sont les accès alpins. Nous avons parlé de Paris – Orléans – Clermont – Lyon (POCL) et nous parlons de CFAL. Ces trois grands projets sont dans le scope et interrogent par rapport au Nœud ferroviaire lyonnais, par rapport à l'ordonnement. C'est-à-dire effectivement est-ce que nous faisons les uns les autres, dans quel ordre ? Nous l'avons vu tout à l'heure sur Saint-Exupéry, cela convoquait une partie du CFAL, le CFAL Nord. Nous voyons bien que nous pouvons nous poser des questions et les ordonner d'une façon ou d'une autre. Voilà le travail qui est mené par rapport à l'ordonnement des grands projets, mais nous ne sommes pas sur le tracé, l'insertion, les débats qu'il y a pu avoir sur les fuseaux, notamment du CFAL Sud. C'était la posture de dire : « Oui, il y a débat public. Il n'y a pas de sujets tabous. Par contre, nous sommes sur l'ordonnement, sur des fonctionnalités, mais pas sur les tracés, et en particulier les tracés encore plus précis. » Pour être complètement transparents avec vous, parce que dans d'autres débats cela a été évoqué, certains demandaient sur le CFAL Sud un peu plus de détails. Parce qu'il y a une ambiguïté entre un dossier de maître d'ouvrage qui cite des études complémentaires, et elles commencent à être livrées – nous en avons eu trois exemples ici, d'études complémentaires que vous n'avez pas dans le dossier papier, mais qui sont présentées et livrées soit ici, soit sur le site – et le fait que sur le CFAL il n'y a pas d'études d'insertions complémentaires. Ce n'est pas l'objet, ce n'est pas dans le dossier de maîtrise d'ouvrage. Ces études sont en travaux et il n'y a pas d'agenda par rapport à une publication parce qu'elles sont en travaux, et même, travaux arrêtés, le temps du débat.

1225 **Jérôme LAURENT, Membre de la commission particulière du débat public**

Merci. Donc, réponse et après nous passerons éventuellement à d'autres réactions et à d'autres questions.

Didier LLORENS, SNCF Réseau

1230

Sur l'augmentation du cadencement actuel, il ne vous a pas échappé – je suis passé un peu vite tout à l'heure sur l'histoire du plan de mobilisation – que nous avons d'importants travaux aujourd'hui à Part-Dieu, notamment avec la création de la voie L, qui est une 12^e voie à quai, la création des accès

1235 Pampidou, qui sont de nouveaux accès piétons par le Sud. Tout cela a des conséquences assez importantes sur la capacité d'accueil des trains en gare de la Part-Dieu, et notamment nous avons une perte aujourd'hui de 20 % de capacités d'accueil à Part-Dieu sur 2019, ce qui fait que par rapport à 2018 le service a été légèrement réduit. Nous avons reporté un certain nombre de trains sur Perrache. Globalement, avec le report que nous arrivons à faire, nous arrivons à une perte de capacité de l'ordre de 12 %. Néanmoins, il y a déjà une forte réduction du service à l'heure actuelle sur Givors, Saint-Étienne. Et aujourd'hui, sur 2019, nous ne sommes pas capables de faire mieux en termes de cadencement et de desserte. C'est temporaire, c'est lié à ces travaux sur Part-Dieu. Vous le retrouverez dès que ces travaux seront finis. Mais aujourd'hui, nous avons du mal à faire mieux.

Claude BOSIO, Maire de Chasse-sur-Rhône

1245 Si je ne me trompe pas, M. ALLARY nous avait bien expliqué à Lyon qu'il y avait la possibilité d'augmenter le cadencement entre Saint-Étienne et Ambérieu. C'est-à-dire qu'en fait le problème que vous avez aujourd'hui au niveau de Part-Dieu s'estompait dans la mesure où vous pouviez stocker plus loin, en fait. C'est pour cela que j'avais compris que le cadencement était possible. Et c'est pour cela qu'il aurait été intéressant de le voir maintenant, parce que nous allons avoir de très gros problèmes. Je pense que tout le monde ici est bien conscient qu'aux mois de juin, juillet, août et septembre, cela peut être l'enfer.

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

1250 Pour préciser sur la période citée, pour TER, deux mesures sont mises en place. D'une part, ne pas pratiquer ce que nous appelons l'allègement habituel d'été, c'est-à-dire qu'il n'y aura pas de trains supprimés de principe pendant la période. Nous maintiendrons le même nombre de trains. Et la deuxième chose est que nous maintiendrons également les compositions maximums possibles, de manière à pouvoir répondre aux besoins supplémentaires éventuels. Donc, ce sont deux mesures qui, normalement, devraient permettre d'accepter *a priori* l'ensemble du besoin – c'est en tout cas ce que nous escomptons – sur la période et dans la zone. Pendant cette période-là, je le dis et je le redis : venez dans les TER.

Claude BOSIO, Maire de Chasse-sur-Rhône

1260 Je voulais réagir sur le CFAL. Je commence à prendre de l'âge et cela me donne au moins un avantage, c'est que j'ai vécu plusieurs débats. Je sais donc comment ils se sont passés. Je réinterrogerai mes collègues, mais moi j'ai le souvenir que nous étions partis sur un débat sur le COL, qui avait terminé par le débat sur le CFAL. Les personnes avaient été invitées au départ sur un débat sur le COL, et nous avons fini par débattre du CFAL. Et quand j'ai été auditionné, comme un certain nombre d'élus, par la Commission pour demander au fond : comment voulez-vous que ce débat se tienne ? Que ne voulez-vous pas voir, etc. ? Nous avons été interrogés. J'ai dit que je ne voulais pas revivre la même chose que le précédent débat, où nous avons commencé sur le COL et avons fini sur le CFAL. Et je ne voudrais pas que nous commencions par le Nœud ferroviaire lyonnais et que nous finissions sur le CFAL Sud. M. CUVILLIER, excusez-moi, mais pour moi le CFAL Nord s'arrête à Grenay. Les hypothèses que vous nous avez faites pour desservir Saint-Exupéry, il me semble que tout cela est au sud de Grenay. Donc, vous appelez CFAL Nord ce qui est en réalité le CFAL Sud, me semble-t-il. Je me trompe peut-être, vous me corrigerez si je le fais. Mais pour desservir Saint-Étienne et Saint-Exupéry, je ne le vois pas passer au-dessus de Grenay. Je le vois bien passer en dessous. Donc, nous parlons bien du CFAL Sud. Je vois juste, c'est très intéressant pour le coup et j'ai appris des choses, que vous avez chiffré un CFAL Nord qui est en fait un CFAL Sud à 1,2 milliard. Ce qui est exactement ce que l'on nous avait dit qu'allait coûter, à 200 millions près peut-être, le CFAL Sud qui longe la LGV. On nous avait dit à l'époque que nous ne ferions pas le CFAL Sud qui longe la LGV, parce qu'il coûte plus de 1 milliard d'euros. Or, ce que vous appelez CFAL Nord, qui est CFAL Sud, vous nous dites aujourd'hui que cela coûte plus de 1 milliard d'euros. C'est bien l'enchaînement des débats, parce que du coup, cela permet... enfin, sur le CFAL, je redis la position qui est la mienne : le TGV a fonctionné en France parce que nous avons investi dans du nouveau matériel, de nouvelles gares, de nouvelles voies. Si nous voulons que le Fret fonctionne en France, il faudra investir dans du nouveau matériel, de nouvelles gares et de nouvelles voies. Et ce n'est pas sur les anciennes voies que nous ferons fonctionner, que nous doublerons le Fret.

Applaudissements

1285 **Jérôme LAURENT, Membre de la commission particulière du débat public**

Bien. M. CUVILLIER, donc, des précisions sur CFAL Nord. Où s'arrête-t-il ?

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

1290 Effectivement, nos schémas synthétiques sont trompeurs et vous êtes au moins deux élus à l'avoir relevé. Pouvons-nous avoir la *slide* 118 ? C'est le CFAL justement. Là, vous avez l'ensemble du CFAL. La partie Nord est ce que je vois en vert. La partie Sud est la partie mauve, complétée d'un nouveau pont sur le Rhône, dont la localisation n'est pas arrêtée aujourd'hui. Pour aller à Saint-Exupéry, nous nous appuyons sur la réalisation du CFAL Nord, dans sa partie entre la ligne Lyon – Grenoble et la gare de Saint-Exupéry, pour le scénario 2, qui ouvre donc la porte aux TER qui viennent de Part-Dieu, pour aller à Saint-Exupéry. Les TER de Saint-Étienne, eux, passent par la ligne existante, prennent le raccordement de Saint-Fons. Ensuite, la ligne existante de Vénissieux.

1295 Dans le scénario 3, nous nous appuyons sur la totalité de la réalisation du CFAL Nord, entre les lignes d'Ambérieu et les lignes de Grenoble. Et donc, cela permet effectivement aux TER qui viennent d'Ambérieu et au-delà, Annemasse, Genève, de venir par le Nord à Saint-Exupéry. Mais c'est vrai que nos schémas synoptiques – là, je m'en rends compte – sont très trompeurs, parce que nous avons fait une liaison Saint-Étienne en biais et nous disons que c'est le CFAL Sud. Certes, si le CFAL Sud était fait, là nous multiplions les investissements, Saint-Étienne pourrait aller à Saint-Exupéry en utilisant le Sud. Mais il peut déjà y aller maintenant en utilisant...

1300

Intervention hors micro

Jérôme LAURENT, Membre de la commission particulière du débat public

1305 Je vous invite simplement à suivre encore ce qu'il va se passer lors des prochaines réunions publiques et vous aurez peut-être un certain nombre d'idées.

Erwan BINET, Conseiller départemental

1310 Erwan BINET, conseiller départemental. Je ne vais pas revenir sur le CFAL, ce n'est pas le sujet effectivement ce soir, même si la traversée au niveau de Givors et de Chasse me semble être un point commun aux deux sujets. Cette traversée – vous avez dit tout à l'heure qu'elle n'était pas définie, n'est pas encore étudiée ou est en cours d'étude – nécessitera et nous le savons, je ne vais pas abonder sur ce qu'a dit Claude BOSIO, le maire de Chasse, que nous puissions avoir un temps certain sur les choix possibles qu'il y a en traversée du Rhône à ce niveau-là. Sur Saint-Exupéry, je voudrais juste faire une remarque. Aujourd'hui, effectivement, beaucoup d'entre nous se réjouissent de l'accélération et de la desserte, en tout cas de la fréquentation de cette gare, avec des trains dont le tarif coûte moins cher que le parking de Saint-Exupéry. Il y a un modèle économique encore qui n'est pas complètement abouti, je pense, dans cette gare. Et c'est bien de pouvoir envisager des infrastructures permettant d'augmenter son attractivité, mais cela va au-delà. Pour venir à Saint-Exupéry, nous avons un Ouibus qui part de Vienne, qui est très bien. Et je crois que beaucoup de Viennois, finalement, ignorent qu'il y a un Ouibus qui va jusqu'à Saint-Exupéry. Mais la cadence reste très faible et aujourd'hui cette gare n'est pas tellement attractive parce que, tout simplement, je le répète, cela coûte plus cher d'y garer sa voiture que de prendre le TGV. Vous avez parlé d'une étude commerciale que vous avez faite pour pouvoir jauger de l'attractivité de Saint-Exupéry, pour les Lyonnais, pour aller à Marseille, alors que cela reste toujours plus attractif, semble-t-il, d'aller sur Saint-Exupéry pour un Lyonnais, pour aller à Marseille, que de prendre sa voiture, en termes de temps. Avez-vous fait – et je reviens sur la première partie du débat – une étude commerciale pour des périurbains comme nous qui préférons aller sur la Part-Dieu plutôt que sur Perrache ? Parce qu'il peut s'avérer qu'un certain nombre d'habitants de Vienne et du Pays viennois se retrouvent dans une situation où c'est finalement moins attractif d'arriver à Perrache, gare qui n'est pas très attractive – j'ai vu -17 % en 10 ans. Je ne sais pas si c'est parce que la desserte a baissé ou parce que justement les personnes vont moins à Perrache. Le développement des quartiers de Lyon, le quartier d'affaires à venir, c'est Part-Dieu. Ce n'est même pas Confluence. Confluence, c'est beaucoup d'habitat, un peu de tertiaire. Mais le quartier d'affaires à venir, où il y a très peu d'habitat du reste, c'est sur Part-Dieu. Et effectivement, les correspondances sont aujourd'hui plus efficaces sur Part-Dieu. Vous avez parlé de Jean Macé, c'est une réalité, c'est une gare très attractive qui a changé la vie de beaucoup d'habitants. Moi, j'attire votre attention sur les ruptures de charge. Quand on est Viennois et que l'on

1340 habite au centre-ville, on peut accepter plusieurs ruptures de charge quand on est dans Lyon. Quand on habite dans un village autour de Vienne, que l'on doit prendre sa voiture pour arriver à la gare, cela peut être moins attractif d'arriver à Perrache. Avez-vous fait ces études commerciales pour savoir si concentrer davantage les flux TER sur Perrache que sur Part-Dieu était intéressant ? J'ai l'impression que votre première motivation est d'abord de désengorger ce Nœud, plutôt que de répondre aux besoins du client.

1345 Et juste une dernière chose. On parle de la gare de Vienne. Je voudrais rappeler qu'il y en a deux. En tout cas, il y a une gare et une halte ferroviaire. Incidemment, quels sont vos projets, peut-être aussi à la Région, en termes de densification du trafic sur la gare d'Estressin ?

Jérôme LAURENT, Membre de la commission particulière du débat public

Deux questions, la dernière étant courte.

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

1350 Dans les scénarios de long terme, par rapport à la situation d'aujourd'hui, nous doublons la fréquence sur Part-Dieu. Nous passons de 1 à 2 par heure, mais il y a tout de même un effort fait sur Part-Dieu. Vous avez souligné que la gare de Perrache a une perte de fréquentation. Pour autant, il n'y a pas moins de trains à Perrache. C'est qu'il faut intégrer le fait que Jean Macé s'est mis en route, et Oullins. Et aujourd'hui, en fait, sur cette ligne, ce qu'il faut regarder, c'est la somme de ces trois gares. Alors, là, vous avez une augmentation de fréquentation qui est très importante.

1355 Pour le deuxième sujet, sur les deux gares de Vienne, je n'ai pas de réponse. Est-ce que Gares & Connexions a des éléments ?

Thierry KOVACS, Maire de Vienne

1360 C'est le Maire de Vienne qui parle. Il y aura une demande dans les années à venir sur la gare d'Estressin, parce que nous avons un nouveau quartier qui va émerger, sur 9 hectares, 700 logements, 10 000 m² de bureaux et 6 000 m² de commerces. La gare d'Estressin sera donc plus demandée. Il faut juste avoir conscience – nous l'avons évoqué avec le Préfet de l'Isère – qu'il y a une contradiction souvent, parce que les personnes veulent aller plus vite et veulent plus de gares. Il faut juste savoir que créer des gares de plus rallonge les délais. Avoir une gare à Vaugris, oui il la faut. Une gare plus desservie à Estressin, c'est possible. Mais cela rallonge chaque fois de deux ou trois minutes le trajet. Il faut juste l'avoir à l'esprit. Mais oui, il y a une demande et une demande légitime d'augmenter dans les années qui viennent la desserte de la halte de Vienne Estressin.

1365 **Jérôme LAURENT, Membre de la commission particulière du débat public**

Monsieur avait redemandé la parole.

Bruno MARCHESINI, AUTERVR (Association des usagers TER Vallée du Rhône)

1370 Bruno MARCHESINI, encore, association des usagers TER. J'avais posé une question sur la desserte Est Lyonnais, depuis la vallée du Rhône, qui n'apparaît pas dans votre dossier et qui n'apparaît toujours pas dans la partie développement sur le TGV Saint-Exupéry. Lors du débat de Givors, il avait été évoqué un peu la même problématique pour les liaisons transversales Saint-Étienne vers l'Est, donc vers les vallées alpines, vers Saint-Exupéry, etc. Je souhaite que soient développées les études pour faire la même chose en venant depuis la vallée du Rhône, donc Valence, Vienne. Nous pouvons tourner à partir de Saint-Fons sur Vénissieux et développer la gare de Vénissieux, puisque la gare de Vénissieux est en connexion avec le métro, les transports en commun de la région lyonnais. C'est aussi une alternative pour désengorger le Nœud lyonnais. Et nous aimerions que la SNCF travaille là-dessus, fasse des propositions à la Région qui pourra, après, voir s'il y a lieu de développer les liaisons Sud – Est.

1380 **Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

1385 Nous notons votre demande. Elle sera dans le compte-rendu du débat. Si elle est suffisamment relayée, c'est bien sûr un sujet que nous pourrions étudier notamment avec la Région. Aujourd'hui, nous faisons des propositions de desserte. Ce ne sont que des propositions. Et je vous l'ai dit, nous ne sommes jamais sortis dans un débat comme nous y étions entrés. Cela ne s'est jamais vu.

Jérôme LAURENT, Membre de la commission particulière du débat public

Merci. D'autres questions ? Madame ? Puis Madame, là-bas.

Dominique ROUX, conseillère régionale, municipale

1390 Je vais poser une autre question qui, peut-être, vous paraîtra hors sujet, mais il me semble tout de même que la France de l'ouest ne s'arrête pas à Clermont-Ferrand. Et quand on doit traverser justement de Lyon pour aller sur Bordeaux ou autre, du côté de la côte Atlantique, on nous invite à passer par Paris. Est-ce que SNCF Réseau pense à peut-être réactiver des lignes transversales, parce que le TGV n'est pas qu'un tuyau qui va du Nord au Sud ? Il me semble que cela pourrait être intéressant aussi d'avoir des transversales.

1395 **Jérôme LAURENT, Membre de la commission particulière du débat public**

Oui, là, ce n'est pas les TER ni forcément SNCF Réseau. C'est l'autorité organisatrice des transports des intercités. Donc, en l'occurrence l'État, mais je ne sais pas s'il y a une réponse là en la matière.

Stéphane CANALIS, Préfecture de région

1400 Non. Simplement, il y a des schémas directeurs TET, trains d'équilibre des territoires. Et aujourd'hui, sur le métier, il y a le schéma directeur du TET Lyon – Nantes, qui est sur le métier et à regarder. Vous pouvez faire Lyon – Nantes en TGV. Mais il y a aussi un train d'équilibre des territoires qui opère deux fois par jour, de mémoire. Il y a des questions de savoir si cela pourrait être porté à trois, sachant qu'il y a tout de même peu d'usagers qui font Lyon – Nantes de bout en bout. Par contre, cela rend énormément de services, pour des moyennes distances. Ce n'est pas que du cabotage. Il y a un intérêt pour l'autorité organisatrice des TET de regarder les fonctions que cela rend et voir comment cela peut évoluer.

1405

Jérôme LAURENT, Membre de la commission particulière du débat public

1410 Je précise qu'il est prévu une réunion à Clermont-Ferrand le 19 juin et que dans le cadre de ce qui vient d'être répondu, donc du cabotage en quelque sorte, je pense que les Clermontois auront à cœur de l'évoquer.

Madame, qui avait demandé le micro.

Catherine EYNAUD

1415 Bonsoir. Catherine EYNAUD. Je prends régulièrement le train, deux fois par jour. Déjà, je m'étonne parce que de Lyon à Vienne, il n'y en a qu'un seul toutes les heures, via la Part-Dieu. Et souvent, il nous est demandé de descendre du train parce que celui-ci est trop chargé. Avez-vous une réponse ? Je voudrais savoir si vous êtes déjà usagers des TER également, si vous les utilisez.

Jérôme LAURENT, Membre de la commission particulière du débat public

Nous avons évoqué la capacité d'emport tout à l'heure. Je laisse répondre l'un ou l'autre.

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

1420 Oui. J'habite à Bourgoin et je travaille à Lyon. Donc, je prends le train tous les jours pour aller à Lyon et pour revenir. Je suis sur la ligne de Grenoble. Je ne sais pas si vous en avez entendu parler, mais elle a aussi son lot de difficultés, même si la situation s'est un peu améliorée depuis le début de l'année. Donc, je comprends les sujets que vous évoquez. Sur la capacité des trains, je pense que nous avons déjà répondu. Je ne sais pas si vous voulez redire quelque chose.

1425 **Catherine EYNAUD**

Excusez-moi, ce qui m'interpelle, c'est qu'en début de débat vous avez dit que cela n'allait pas s'améliorer et qu'en 2020, ce serait... enfin, en tout début de débat, vous m'avez laissé penser qu'il faut que je m'inquiète, parce que ce n'est déjà pas tout rose, et vous avez annoncé des travaux sur Part-Dieu, sur...

1430 **Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

1435 Part-Dieu, ce sont les travaux à venir sur les lignes, en rive droite et rive gauche, du revêtement de voies ballast. Effectivement, ces travaux sont programmés et ont un impact lourd, parce que ce sont des travaux qui se font de nuit. Donc, cela amène, si nous voulons avoir des plages de travaux suffisamment correctes, à réduire généralement le nombre de trains en soirée. Le matin, nous arrivons en général à démarrer à la même heure, mais cela amène effectivement à réduire le nombre de trains en soirée. C'est le prix à payer pour avoir des lignes qui restent efficaces.

Jérôme LAURENT, Membre de la commission particulière du débat public

Merci. Une ou deux dernières questions. Monsieur ?

Gérard TOUCHEBOEUF

1440 Gérard TOUCHEBOEUF, citoyen de base. Quand on regarde la carte de Lyon et que l'on voit le Nœud lyonnais, on se dit que le Fret doit éviter l'agglomération lyonnaise, puisqu'il y a une concentration. Si nous voulons favoriser le Fret en quantité, pour supprimer beaucoup de camions sur les routes, beaucoup de pollution, il n'y a qu'une solution, c'est de mettre les produits lourds et dangereux sur des trains et faire en sorte que ces trains évitent les grandes villes. Donc, le contournement de Lyon est un vrai débat. Parallèlement à la ligne TGV, nous avons été capables de créer une ligne TGV pour du transport, des passagers. Nous pourrions bien créer une ligne pour transporter des produits en quantité. Premier point.

1445 Deuxième point. Nous avons bien vu que sur Lyon, l'agglomération s'était bien débrouillée pour créer de petites gares annexes, Vaise, Oullins, Vénissieux, etc. C'est-à-dire qu'en fait, nous avons une proposition ferroviaire de déplacement dans Lyon. L'idée de Vaugris est intéressante parce que c'est un petit point qui desservirait le Sud de Vienne. Il y a Estressin au Nord et cette stratégie de remplacer... ce ne sont pas des métros, mais d'utiliser des voies ferrées pour transporter des passagers.

1450 Nous pouvons peut-être nous opposer à la métropolisation en valorisant les territoires plus ruraux, à condition d'utiliser ce que nous faisons dans la métropole, dans le rural. Et nous pouvons bien établir des liaisons, y compris ferroviaires, d'un côté à l'autre. Quand nous voyons que le train qui va de Saint-Étienne à Lyon passe à Givors... quand j'étais étudiant, je venais de Lyon, je prenais soit le train à Vienne, soit à Givors et nous arrivions jusqu'à Saint-Romain-en-Gal. Et à pied, nous traversions le point. Donc, je crois que la voie rive droite devrait être réservée aux transports et en déplaçant le Fret rive droite et rive gauche sur une spécialiste Fret. Là, il y a un vrai projet, à la fois écologique, à l'échelle 2040 – 2050.

1455 **Jérôme LAURENT, Membre de la commission particulière du débat public**

Merci. Je ne pense pas que cela appelle de réponse, c'est une observation. Une dernière question, s'il y en a ? Sinon, je rends la parole... Pardon.

1460 **Hervé CUILLERON**

1465 Hervé CUILLERON. C'est en tant que citoyen que quelque chose m'interpelle. Dans tous ces projets, il y a des coûts. Et nous voyons chaque fois qui va payer. Celui qui va payer est en train de réagir, mais c'est encore nous qui allons payer. Je pense que si nous voulons vraiment engager cette transition de la voiture vers les services ferroviaires, c'est un engagement de l'État, mais je pense que toutes les collectivités, chacune à sa place, doit y participer. Si j'habite dans une commune et que j'ai à me déplacer pour aller à Lyon, c'est normal qu'il y ait une participation de ma part, mais communale. De la même manière, la métropole qui va prendre en charge au niveau de mon travail, qu'il y ait une participation, je pense que nous ne pouvons pas nous en sortir et avancer si nous ne repartageons pas ce projet-là à travers des financements, pas du tout ce qui est indiqué, les acteurs de la mobilité, là, cela bloque. Cela a toujours bloqué et nous n'avancerons pas. Je suis pour cette répartition de chacun des partenaires, communaux, communauté d'agglomérations, département, Région, sur ce thème du transfert de la voiture vers le ferroviaire, mais alors un très gros projet porté par l'État.

1470 **Jérôme LAURENT, Membre de la commission particulière du débat public**

1475 Là, nous abordons le problème de la billetterie, du financement. Est-ce que le Président du Syndicat mixte des transports a quelque chose à dire, en l'occurrence ? Qu'est-ce qui peut être fait à l'avenir ou qu'est-ce qui existe déjà pour assurer une tarification unique ou un billet unique ? Et qu'est-ce qui peut

permettre d'avoir une participation des collectivités au sens général et des autorités organisatrices de transport au financement des billets ?

Thierry KOVACS, Maire de Vienne

1485 D'abord, il y a le respect de la loi et du cadre de la loi. La loi a confié aux Régions l'organisation des transports et il y a les autorités organisatrices de mobilité que peuvent être les intercommunalités. C'est tout. Les départements sont progressivement dessaisis de cette compétence. La Région qui a eu affaire avec la loi NOTRe, transfert de la compétence économie à la fusion entre deux régions, a retransféré provisoirement au département le soin de gérer les réseaux de transport. Mais cela court jusqu'en 2022. La Région, pour que nous ayons tous une idée, c'est plus de 1,3 milliard d'euros pour le budget consacré aux transports en région Auvergne – Rhône-Alpes. 1,3 milliard d'euros. Il faut juste avoir la notion de ce chiffre-là.

1495 Nous le voyons sur le territoire de Vienne – Condrieu agglomération, le développement des transports. Nous y allons progressivement, parce que cela coûte. Nous savons bien que la tarification ne couvrira jamais le coût du fonctionnement même d'un réseau de transport, qu'il y a donc besoin d'aller non seulement lever du versement transport sur les entreprises, mais de prendre aussi sur la contribution des ménages pour financer ces politiques-là. Et nous ne sommes pas encore totalement satisfaits de ce qui est fait. Nous progressons sur les transports scolaires, la mise en place en septembre prochain du transport à la demande. Je pense que la loi LOM, ou ce qui est organisé en tout cas sur la métropole avec le Syndicat mixte de l'aire métropolitaine lyonnaise ou le pôle métropolitain, nous avons déjà mis en place le pass T-LIBR, pour permettre la combinaison de 1, 2, 3 abonnements à 2 ou 3 réseaux, voire plus, à un prix plus attractif et sur un même titre que ce qu'il est aujourd'hui. Mais nous savons que nous devons aller plus loin. Nous l'avons fait sur l'abonnement annuel. Nous allons le faire sur le ticket journaliser aussi pour ceux qui ont à se déplacer de manière périodique. Donc, un gros travail doit être fait en lien avec SNCF là-dessus. C'est un des projets portés par le Syndicat mixte et le pôle métropolitain. Après, c'est cette réflexion à une échelle... nous avons tous conscience dans nos propres autorités organisatrices de mobilité que nos concitoyens traversent plusieurs autorités organisatrices de mobilité, plusieurs intercommunalités, plusieurs départements. Et la réflexion sur l'organisation des moyens de transport, et c'est ce que la loi LOM va nous inviter à faire, mais il ne faut pas juste qu'elle nous invite et qu'il n'y ait pas de moyens, c'est de dire comment nous réfléchissons à l'échelle d'un grand bassin de vie, comment on coordonne les horaires, comment on coordonne les tarifs, comment on arrive finalement à penser un seul et même territoire en matière de mobilité à l'échelle de plusieurs autorités. Et c'est ce qui est en train d'être entrepris à la fois par la loi et par la volonté des élus locaux.

1515 **Jérôme LAURENT, Membre de la commission particulière du débat public**

Merci Monsieur le Président. Une question. Je précise que c'est un point qui a déjà été abordé dans d'autres réunions où il y avait le SYTRAL et Métropole et que ce sera de nouveau abordé. Donc, je vous invite à voir aussi sur le site le verbatim des débats. Allez-y, Madame.

Caroline ABADIE, Députée

1520 Caroline ABADIE, députée de la circonscription. Merci Monsieur le Maire, avec vos différentes casquettes. 1 milliard d'euros, oui heureusement et j'espère que cela pourra effectivement accompagner la croissance de notre région. Nous avons tout de même 8 millions d'habitants. C'est un investissement que nous encourageons et que nous félicitons. La loi LOM, c'est 27 milliards qui seront effectivement distribués sur 10 ans, dont la moitié sur ces 5 prochaines années. Nous avons eu ces dernières années beaucoup de gros investissements et de grosses infrastructures, mais nous voyons bien avec les soucis que nous avons entendus ce soir qu'il y a aussi beaucoup de questions du quotidien. Et c'est tout ce que vise aussi cette loi LOM, c'est aider à la gouvernance des autorités administratives du transport, et favoriser toutes les alternatives, dont celles dont nous parlons aujourd'hui, à savoir le ferroviaire.

1530 Sur cette première partie de soirée, vous m'avez fait un peu peur, parce que j'ai cru que nous n'allions parler que de Perrache et de Part-Dieu, alors qu'effectivement la feuille de route était bien les trois gares. Et sur la deuxième moitié, vous m'avez surprise aussi parce que ce sont des options que nous n'avions pas encore vu passer, à aucune réunion. C'est donc peut-être un peu difficile de se faire un avis tout de suite, sur le choix d'un niveau 2 ou d'un niveau 3. En tout cas, ce que nous voyons sur

1535 Paris avec les grands investissements qu'ils sont en train de faire, c'est qu'il faut arrêter de ne réfléchir qu'en étoile, mais bien penser également aux périphéries, parce que c'est ce qui nous attend dans quelques années. Nous habiterons à Vienne pour aller travailler à Saint-Priest. Nous habiterons Bourgoin pour aller travailler à Ambérieu. Il y aura des trajets qui n'auront pas besoin de passer par Part-Dieu. Je pense qu'il faut penser à cette étoile autrement qu'à lui mettre un cœur systématique, où nous passerions systématiquement tous par Part-Dieu ou Perrache.

1540 Et pour terminer sur la plaine de Saint-Exupéry, l'aéroport et la gare, et le RhôneExpress, nous nous rendons compte aussi que nous payons très cher en parking à Saint-Exupéry, moi la première toutes les semaines. Nous payons aussi très cher en RhôneExpress quand on veut aller à Lyon. Et nous avons aussi sur Lyon Saint-Exupéry parfois pas assez de trains et nous sommes obligés de passer par Part-Dieu, parce que le dernier train du soir est à 19 h 40. Donc, il faut passer par Part-Dieu si l'on a une réunion qui se termine après 19 h à Paris. Mais c'est le lot de beaucoup d'habitants du Nord Isère qui se déplacent. Donc, si le RhôneExpress pouvait faire un petit effort, pouvait faire des abonnements, des cartes, différentes solutions. Parce qu'acheter le billet à l'unité est vraiment contraignant, voire pas abordable du tout pour les habitants de l'Isère. Et peut-être envisager un *package* avec le tarif SNCF, un Ouigo ou quelque chose comme cela. Merci.

Jérôme LAURENT, Membre de la commission particulière du débat public

Merci Madame. Le débat public fait comme nous, il avance en marchant. C'est une question de mobilité. Dominique va vous indiquer maintenant quelle va être la suite.

Dominique SIMON, Membre de la commission particulière du débat public

1555 Merci. Nous avons commencé ce débat il y a un peu plus d'un mois. Il reste donc encore deux mois, et j'ai l'impression que ce ne sera pas de trop. D'abord, je voulais vous remercier, parce que je pense que nous avons eu une réunion de qualité. Et comme vous l'avez dit Monsieur le Maire, ce n'est pas complètement facile de parler de ce sujet-là, pour beaucoup de raisons. Ce que nous avons entendu ce soir, c'est que peut-être du côté de l'opportunité, l'impératif de décongestion, l'impératif écologique

1560 qui semblent absolument partagés, nous avons aussi – et c'est bien l'intérêt de ce débat – commencé à travailler et à discuter des alternatives ou des compléments. Vous l'avez vu dans les études complémentaires qui ont été approchées. Ce que nous sentons bien, c'est toute la difficulté, vous qui tous les jours rencontrez des difficultés dans vos transports du quotidien, à articuler la réflexion sur un projet qui vous parle de loin, de très loin, avec ce quotidien que vous vivez aujourd'hui et qui vous emmène sur des questions très concrètes. Qu'est-ce que ce matériel ? Comment travaillons-nous

1565 l'emport, les parkings, le niveau de service, les horaires, les tarifs ? Cela n'interroge pas seulement le maître d'ouvrage qui est là, SNCF Réseau, mais d'autres composantes de SNCF et surtout les autorités organisatrices des mobilités. Et vous avez besoin de réponses à cela pour pouvoir penser l'avenir, tout en sachant qu'il faut le faire parce que, s'il y a 20 ans, nous avons mieux pensé, peut-être aujourd'hui... nous savons bien que construire l'avenir est absolument indispensable. En même

1570 temps, c'est vraiment difficile d'articuler les différents horizons. Puis, c'est difficile aussi d'articuler la géographie. Il y a le local ici à Vienne, il y a la métropole lyonnaise, mais il y a Lyon dans la France, dans l'Europe. Et nous le sentons bien. Vous avez posé aussi cette question : comment est-ce que cela s'articule ? Nous traversons des autorités organisatrices de mobilité qui sont différentes.

1575 Comment est-ce que tout cela est pensé ? Comment est-ce coordonné ? Comment est pensée l'intercommunalité ? Nous ne la voyons pas bien. Donc, nous sentons bien qu'en fait c'est ce que nous voyons sur tous les projets d'infrastructures ferroviaires. C'est que cela nous emmène loin et sur des stratégies d'aménagement du territoire. Vous posez la question : Sommes-nous obligés de nous déplacer comme cela ? C'est une vraie bonne question. D'ailleurs, nous avons déjà eu un atelier sur

1580 les modèles de trafic. Nous en aurons un autre sur les mobilités entreprises. Parce qu'en effet, qu'est-ce qui préside à tous ces déplacements ? Comment l'entreprise peut-elle penser différemment ces mobilités ? C'est au cœur des réflexions.

1585 Nous n'avons donc vraiment pas fini avec ce débat. C'est pourquoi je vous invite à en suivre l'actualité, à venir aux réunions si vous le pouvez, si les trains vous y emmènent – je plaisante. Dans 2 jours à Lyon, à Grenoble le 21 mai, L'Isle-d'Abeau le 23 mai et ce n'est pas terminé, puisque si vous avez bien poché sur la table d'entrée, vous avez le calendrier complet des réunions publiques. Servez-vous-en. Puis, il y a d'autres événements. Je veux parler d'ateliers et de conférences sur des sujets un peu spécialisés. Il y en a déjà eu sur le Fret, sur les modèles de prévision de trafic, mais je

- 1590 crois que ce n'est pas terminé. Nous allons en refaire un petit complément. Et le plan de mobilité entreprise, nous en parlions, et les mobilités de demain. Également, nous avons sollicité un travail avec des jeunes. C'est sympa d'associer les jeunes à ces réflexions de l'avenir, sur les mobilités de demain. C'est un travail en partenariat avec Robins des Villes. Puis, il y aura des débats mobiles, c'est-à-dire qu'au lieu de vous demander de venir à nous, c'est nous qui irons à vous dans des lieux de passage.
- 1595 Pour terminer, parce que vous pouvez toujours y aller, non seulement aller voir, mais aller enrichir, il y a toujours le site du débat. L'enrichir par vos avis, vos commentaires, vos questions, tout ce que vous apportez. Et évidemment, tous les acteurs qui sont organisés, apportez des cahiers d'acteur. C'est comme cela que nous faisons avancer le débat et que nous faisons progresser la pertinence des décisions. Nous-mêmes produirons un rapport dans le mois qui suivra la clôture de ce débat. Ensuite,
- 1600 le maître d'ouvrage aura trois mois pour dire ce qu'il en fait et quelle décision il prend.

Je vous souhaite une bonne fin de soirée. Merci beaucoup.

Applaudissements