

## Débat public

### NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

#### Du 11 avril au 11 juillet 2019

### Compte-rendu intégral Atelier-débat Mercredi 17 avril 2019 à Lyon

---

**SALLE / ADRESSE :** Maison de l'Environnement Métropole de Lyon

---

**PARTICIPANTS :** 41 personnes

---

**DÉBUT > FIN :** 17h à 20h (durée du REC : 2h57)

---

**QUESTIONS-RÉPONSES :** 35 questions

---

#### CNDP

M.	Jean-Claude	RUYSSCHAERT	président de la Commission particulière du débat public
M.	François	GILLARD	membre de la Commission particulière du débat public
Mme	Adeline	HEITZ	membre de la Commission particulière du débat public
M.	Jérôme	LAURENT	membre de la Commission particulière du débat public
Mme	Dominique	SIMON	membre de la Commission particulière du débat public

#### Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

M.	Denis	CUVILLIER	Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale
M.	Lionel	COLLOMBIER	SNCF Réseau
M.	Pascal	GHESQUIERES	SNCF Réseau
M.	Laurent	MARSEILLE	SNCF en charge des questions de fret
M.	Vincent	PICHOUD	SNCF Logistics
M.	Yves	SIMON	SNCF Réseau, adjoint chef de projet
Mme	Nathalie	VINCIGUERRA	Groupe SNCF

## COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

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

Je suis Jean-Claude RUYSSCHAERT. Je préside la Commission particulière du débat public, mais la plupart d'entre vous m'ont déjà rencontré soit en entretien préalable, soit lors de réunion. Sur la table, vous avez un certain nombre de micros. Vous n'en avez pas un par personne, mais vous pourrez le passer à vos voisins de droite et de gauche pour vous présenter.

Notre réunion va être organisée en trois séquences successives :

- 10 - La première séquence sera plutôt un état des lieux. Comment le fret aujourd'hui fonctionne-t-il sur la région Rhône-Alpes avec différentes interventions ? Monsieur GRAVIER va présenter un peu la politique de l'État en la matière. Donc, un état des lieux, une approche du transport fluvial en matière de fret, puis les attentes du monde économique.
- La deuxième séquence portera sur une forme de réponse de la SNCF au fret.
- La troisième séquence proposera des alternatives aux propositions ferroviaires.

Nous sommes donc dans une configuration atelier-débat. On est en format très libre. Après chaque petite séquence de présentation, vous pourrez intervenir librement, non dans le cadre de questions-réponses comme on peut le connaître dans les réunions publiques, mais bien en apport et en participation à cette discussion de façon à avoir tous les éclairages ou les précisions que vous souhaitez par rapport aux exposés qui vont être faits. Je vous propose de conduire cette réunion jusqu'à 19 h 30 à peu près si cela vous convient. Ensuite, on fera une rapide conclusion.

- 20 Tous nos débats sont bien entendu enregistrés. Le verbatim sera sur le site comme il est d'usage en matière de débat public. On utilisera les propos qui ont été tenus aujourd'hui notamment lors d'une réunion publique à Pusignan puisqu'elle traitera de quelques thèmes qui seront abordés et approfondis ici.

Je vous propose de démarrer tout de suite le tour de table en passant par la droite :

- Merci, Président. Je suis Cécile AVEZARD, directrice territoriale de Voies navigables de France à Lyon pour le bassin Rhône – Saône
- Nicolas CHARTRE, j'accompagne Cécile AVEZARD à Voies navigables de France également
- Bernard LAFAYE, ingénieur chimiste. J'ai un petit immeuble le long de la voie ferrée à la Part Dieu.
- 30 - Robert RIVOIRE, Association de défense de l'environnement de Chaponnay. J'anime également une commission technique au sein du collectif Fracture
- Jérôme REBOURG, Fédération nationale des associations d'usagers du transport.
- Jean-Paul LHUILLIER, France Nature Environnement Auvergne Rhône-Alpes que l'on appelait avant FRAPNA
- Joël DUBOS, DARLY et FNAUT, Fédération nationale des associations d'usagers du transport
- Bonjour à tous, Philippe ZUCCARELLO, président de l'Association Lyon – Crémieu PARFER située dans l'agglomération de Pont-de-Chéruy à l'Est lyonnais en Isère
- Bonjour, René MARCAND, habitant le 7<sup>e</sup> arrondissement
- 40 - Bonjour, Gabriel FAURE, je fais partie de la société Europorte France et Getlink, anciennement Eurotunnel
- Bonjour, François GILLARD, je suis membre de la Commission particulière du débat public
- Bonjour, Rémi GAUTHIER, président de l'Association A3CFAL au sujet du CFAL qui est un intrant de la NFL

- 50
- Bonjour, Adeline HEITZ, je suis ici en tant que membre de la CNDP
  - Bonjour, Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière du débat public
  - Bonjour, Pascal GHESQUIERES, SNCF Réseau
  - Bonjour, Yves SIMON, SNCF Réseau, adjoint au chef de projet
  - Bonjour, Denis CUVILLIER, SNCF Réseau à Lyon, directeur du projet NFL long terme
  - Bonjour, Laurent MARSEILLE, SNCF Réseau en charge des questions de fret à la direction de la Stratégie du réseau
  - Bonjour, Vincent PICHOU, fret SNCF
  - Bonjour, Jean-Patrick BOOH MBOG, conducteur Euro-cargo Rail
  - Jean-Claude TALBOT, maire de Corbas
  - Bonjour, Olivier MURRU, direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, chef de pôle opérationnel
  - Bonjour, Clémentine HARNOIS, DRIRE, chargée de mission intermodalités
  - Bonjour, Blandine PERICHON, Cabinet Nicaya, nous assistons SNCF Réseau sur l'aspect concertation
- 60
- Bonjour, Gilles RENEVIER, président de la Fédération Fracture qui regroupe les communes du sud et sud-est lyonnais
  - Bonjour, Jacques DUNAND, président de Marennes contre les nuisances, affiliée à Fracture
  - Bonjour, Cécile MICHAUX, déléguée générale du Pôle d'intelligence logistique
  - Bonjour, Pascal BEAUVÉRIE, CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne. J'accompagne les entreprises sur le projet d'implantation et l'aménagement
  - Bonjour, Jean-Luc BERNADET, je travaille à la Chambre régionale de commerce et d'industrie Auvergne Rhône-Alpes.
  - Bonjour, Nathalie VINCIGUERRA, je représente le groupe SNCF

Merci, peut-être derrière vous pour ceux qui n'ont pas eu le temps de se présenter :

- 70
- Lionnel COLLOMBIER, SNCF Réseau faisant partie de l'équipe projet
  - Rachid BIOUD, Voies navigables de France, DT Rhône – Saône
  - Laurent AUBELEAU, représentant régional des cheminots CGT
  - Grégory MOSER, CGT cheminots, et Lyon également
  - Dominique SIMON, membre de la Commission particulière du débat public
  - Bonjour, Louis BACHELIER, étudiant, en stage au Comité de la Transalpine Lyon – Turin
  - Bonjour, je suis une stagiaire pour la Commission particulière du débat public

Merci. Je vous propose d'entrer tout de suite dans le vif du sujet en donnant la parole à la DREAL de façon à nous définir un peu les politiques de l'État en matière de fret de manière succincte, mais efficace.

#### **Olivier MURRU, DREAL**

- 80
- Olivier MURRU, DREAL. Merci, Monsieur le Président. Très brièvement, on propose quelques slides de présentation du contexte national et de la politique de l'État en matière de fret ferroviaire.

#### **Clémentine HARNOIS, DREAL**

Clémentine HARNOIS, DREAL. Tout d'abord, quelques mots pour vous dire que si le fret ferroviaire a connu une baisse depuis le début des années 2000 en France, cette baisse n'est pas une fatalité en Europe. On constate que dans d'autres pays européens le fret ferroviaire tend à la hausse ces

dernières années. Sur ce graphique, on voit notamment l'exemple de l'Allemagne ou de la Suisse où les chiffres sont en hausse pour les trafics de fret ferroviaire.

90 On a également toutes les raisons de croire qu'il existe des opportunités pour le développement de ce mode de transport. Je cite en particulier les nouvelles routes de la soie. Je reviendrai également ensuite sur les autres routes ferroviaires, deux opportunités très sérieuses pour le renouveau de ce mode en France.

Je souhaitais également indiquer en introduction que l'État a engagé un ambitieux plan pour soutenir le fret ferroviaire. Ce plan a été présenté par la ministre en juin 2018. Il s'articule autour de quatre axes majeurs :

1. La politique sur les sillons : le sillon est le montant que versent les entreprises ferroviaires qui circulent sur le réseau. L'État s'est engagé à maintenir des coûts de sillon qui restent supportables, et à veiller également que SNCF Réseau ne soit pas le perdant de cette stratégie.
- 100 2. Le deuxième point de cette stratégie nationale concerne le transport combiné. Pour les moins aguerris d'entre vous, c'est la technique qui consiste à transborder des conteneurs ou des caisses mobiles sur les trains et à terminer par la route. L'État soutient cette technique depuis de nombreuses années, et va poursuivre ce soutien avec des crédits, 27 millions d'euros par an sur au moins cinq ans.
3. Le troisième axe du plan de relance du fret ferroviaire concerne les investissements sur les voies de service, ce qu'on appelle les installations terminales embranchées (ITE). L'État permettra aux collectivités, notamment aux régions, de financer ces investissements. Il est également prévu des investissements nationaux.
- 110 4. Le dernier plan qui est très visible est le plan concernant le capillaire fret. Pour les moins aguerris d'entre vous, le capillaire fret correspond aux petites lignes qui ne voient circuler qu'un train ou deux trains par semaine. Ces lignes sont tout de même le vecteur d'un fort trafic ferroviaire au niveau national, elles ne doivent pas être oubliées. C'est la raison pour laquelle l'État continue sa politique de financement de ce capillaire fret au travers d'une enveloppe nationale de 10 millions d'euros par an. Elle est répartie selon les besoins des différentes régions.

Je ne cite pas l'ensemble de ce fret ferroviaire. En revanche, je ne dois pas oublier le pacte ferroviaire avec l'engagement de l'État de moderniser son réseau. C'est un engagement financier. Pour vous donner un ordre de grandeur, c'est 3,6 milliards d'euros par an pour la modernisation du réseau, 10 millions d'euros par jour versés par l'État pour remettre en état son réseau ferré. Ce financement très important bénéficiera évidemment aux trains de voyageurs, mais également au fret.

120 Sur cette dernière diapositive, je voulais faire un zoom sur les autoroutes ferroviaires. Pour faire encore un peu de pédagogie, les autoroutes ferroviaires sont ce qu'on appelle communément les routes roulantes. Cette technologie consiste à mettre directement les camions sur les trains.

Un des exemples le plus connus de notre région est l'autoroute ferroviaire alpine entre Aiton en Savoie et Orbassano en Italie, mais il en existe d'autres en France. Le premier service était le tunnel sous la Manche. Les plus importants vecteurs de trafic sont les autoroutes ferroviaires dites de plaine qui traversent plusieurs pays sur mille kilomètres.

130 La France est actuellement traversée par cinq autoroutes ferroviaires dont les services qui se sont développés très récemment ne sont pas subventionnés par l'État pour certains. Seule est subventionnée par l'État l'autoroute ferroviaire alpine qui représente une contrainte technique forte avec le franchissement des Alpes. C'est un enjeu fort pour l'État, notamment pour la qualité de l'air dans les vallées alpines.

Ces autoroutes ferroviaires représentent un important potentiel de développement quand on voit tous ces camions sur les routes, mais malheureusement pour que ces services se développent il faut des investissements initiaux importants à la fois pour créer des terminaux, pour mettre le réseau au gabarit. En effet, ces trains d'autoroute ferroviaire alpine sont notamment plus hauts parce que les camions sont hauts sur les trains, il faut donc mettre au gabarit les tunnels. Cela représente des

investissements initiaux importants. L'État réfléchit également sur ces aménagements pour les prochaines années.

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

140 Merci beaucoup. Quelqu'un souhaite-t-il réagir à ces propos ?

**Grégory MOSER, CGT cheminots**

Grégory MOSER, CGT cheminots. Merci pour cette présentation. On a plusieurs lignes capillaires sur la région Auvergne Rhône-Alpes qui sont menacées de fermeture. Pour d'autres, c'est déjà le cas, et pourtant des tonnages importants circulaient tout de même dessus. Vous dites que l'État finance à hauteur de 10 millions d'euros par an pour le réseau capillaire.

150 Prenons l'exemple de la ligne Saint-Bel – Courzieu dans le département du Rhône, ce n'est pas très loin d'ici. On avait des trains de produits de carrière (cailloux). Uniquement, la rénovation de cette ligne sur un linéaire d'une douzaine de kilomètres représente 13,75 millions d'euros. Autrement dit, l'enveloppe annuelle de l'État ne finance même pas la rénovation d'une seule ligne. Comment voulez-vous faire un report modal massif de la route vers le rail alors que l'on a, de mémoire, entre 20 et 30 % du trafic fret ferroviaire aujourd'hui issu ou qui va sur le réseau capillaire ?

Dans les deux ans, trois ans, cinq ans à venir, beaucoup de lignes vont fermer en France, également en Auvergne – Rhône-Alpes notamment. Ce sera autant de camions en plus sur les routes, et même des usines ou des sites industriels vont fermer, car SNCF Réseau ne sera plus en mesure de permettre la circulation des trains sur ces lignes. Il y a là un complet décalage entre la volonté soi-disant affichée de l'État, en plus avec la COP21 et les soi-disant volontés politiques de report modal, la contribution de l'État en la matière est dérisoire. Je regrette, mais l'État ne peut pas se targuer d'être volontaire sur cette politique de report massif.

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

160 Dont acte.

**Jean-Paul LHUILLIER, FNE AuRA**

Jean-Paul LHUILLIER, FNE AuRA. J'ai bien entendu le discours de l'État que l'on a à peu près depuis une vingtaine d'années, et cela n'avance pas. J'ai en mémoire pour ceux qui ont bien suivi le débat public de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien, donc le VRAL en 2006. L'enjeu était de savoir s'il fallait doubler l'autoroute A7. À la fin de ce débat public, le communiqué, je l'ai ici si vous le voulez, il est très clair, c'est non, il faut le report modal sur le ferroviaire et les voies navigables, et on fera un bilan dans les cinq ans. C'était le 4 décembre 2006 :

1. À ma connaissance, je n'ai pas vu de bilan.
2. Il y a toujours autant de poids lourds sur l'A7
- 170 3. Je crois savoir que depuis le fret ferroviaire n'a pas beaucoup évolué et les voies navigables attendent toujours des marchandises même si de ce côté cela va un petit peu mieux.

C'est un constat. Merci l'État pour le discours, mais la réalité n'est pas là.

Deuxièmement, purement technique, cela a été dit tout à l'heure par les services de la DREAL, je l'ai bien noté. Le transport combiné, qu'il soit ferroutage ou pas reste du transport combiné. Une remorque, c'est un conteneur avec des roues. Donc, parlons de transport combiné, et après on verra ce que l'on met sur les wagons.

180 Je voudrais avoir une information. Où en est-on de la caisse multimodale 45-pieds WP ? Pour moi, ce serait intéressant parce que c'est la seule caisse européenne multimodale pour un conteneur 33 palettes. Je voudrais savoir où on en est. Je sais que l'AFNOR est en train de donner les réglementations parce qu'il faut tout de même quelques règles européennes, car c'est une caisse européenne, mais c'est pour moi un enjeu fort de réalité du transport combiné puisque les voies navigables peuvent transporter de 200 km à 500 ou 600 km nos caisses, et les derniers kilomètres sont parcourus par camion. C'est donc l'enjeu. J'ai fait partie du Comité fret ferroviaire au niveau national il y a cinq ou six ans. La vraie question des transporteurs était de savoir ce qu'il en était du groupage-dégroupage. Il faut remplir ces caisses. Pour les PME, remplir une caisse n'est pas si



simple que cela, ce n'est pas économiquement viable. L'État a-t-il prévu d'intervenir sur un plan financier pour favoriser ce regroupement dans nos caisses ?

190 J'ai noté qu'il y avait ici la présence du Pôle d'Intelligence Logistique que je connais bien par ailleurs, j'habite à côté. C'est une bonne chose, on aura peut-être l'occasion d'en parler en dehors d'ici. Je vais monter un petit peu le ton parce que c'est l'objet, mais je connais bien la zone industrielle de Saint-Quentin-Fallavier. Il y a quinze mille emplois, un peu plus de deux millions de mètres carrés de logistique. Il y a une ITE superbe, aucun train, 6 000 poids lourds. Il y a peut-être un train tous les quinze jours. On en reparlera.

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

On en reparlera.

**Jean-Paul LHUILLIER, FNE AuRA**

200 Il n'y a pas de train. Concrètement, ce n'est pas possible d'avoir 6 000 poids lourds et très peu de trains. C'est un exemple. Je reviens d'Inspira hier. Pour ceux qui connaissent, c'est la fameuse zone peut-être multimodale du sud de la région. C'est pareil, il y a eu une enquête publique. Nos associations ont largement contesté cette enquête publique, non pas pour les impacts environnementaux, il y a tout de même des impacts environnementaux forts, en particulier parce qu'on est dans l'eau, au bord du Rhône, et il faut tout de même faire attention. De même, il y a une ITE, mais on avait complètement oublié que pour Inspira il fallait développer cette ITE. Là encore, je veux bien qu'on ait des discours, mais la réalité n'est pas là. Aujourd'hui, on se bat avec nos associations pour l'existence de ce transfert modal, c'est important.

210 Dernier point, on parle depuis au moins une dizaine d'années du développement du port international Fos Marseille. Il est nécessaire dans tous ces ports internationaux d'avoir un hinterland à port sec quelque part au-delà de Marseille et de Fos. Inspira est-il le bon lieu ? Je n'en sais rien. Je sais qu'il est important de discuter de la réalité de cet hinterland de Fos Marseille pour que ces caisses-conteneurs ne soient pas sur les camions, mais qu'elles soient sur le ferroviaire. Je sais que cela ne marche pas forcément bien au niveau ferroviaire à Fos Marseille, il faudra le développer. Cela ne va pas forcément bien du transbordement en direction des péniches, mais qu'en est-il de la réalité ? Je ne sais pas s'il faut développer Inspira, je sais qu'il ne faut surtout pas qu'il soit en concurrence avec le port Édouard Herriot, c'est très complémentaire. Édouard Herriot est véritablement un port multimodal à terme dans l'agglomération, on est bien d'accord. En revanche, ce sont les quinze mille poids lourds de l'A7 qui nous intéressent. Il faut au moins que la moitié des remorques et les caisses passent sur le fleuve et sur le ferroviaire. Où en est-on aujourd'hui puisque le bilan est absolument nul ?

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

220 On prend toutes les questions, et on verra la forme de réponse qu'on peut y apporter, si on peut lui en apporter une aujourd'hui sur ce point.

**François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public**

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public. En tant que membre de la Commission, je voudrais vous préciser vos abréviations parce que tout le monde ne connaît pas forcément la signification des abréviations comme ITE, Inspira, etc.

**Jean-Paul LHUILLIER, FNE AuRA [hors micro, peu audible]**

230 Excusez-moi, Inspira est une zone industrielle, je vais la désigner ainsi, qui au droit de Salaise-sur-Sanne. Elle est de plus interdépartementale. C'est physiquement en Isère, ce sont les limites départementales, mais l'Ardèche, la Drôme et la Loire seront très intéressées par cette zone industrielle. J'y suis allé hier. Inspira est installée sur une péniche, c'est bien, mais elle n'est pas dans l'eau, elle est sur terre. C'est une zone relativement intéressante du point de vue des marchandises. Bien sûr, il y a des entreprises, mais ce ne sont pas des entreprises au niveau environnemental. Je ne connais pas la signification d'Inspira.

**François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public**

Et ITE ?

**Jean-Paul LHUILLIER, FNE AuRA**

ITE, c'est un peu compliqué. C'est une installation terminale embranchée.

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

Juste le sigle suffit, installation terminale embranchée, c'est bon.

240 **Rémi GAUTHIER, A3CFAL.**

Rémi GAUTHIER, A3CFAL. J'avais déjà une question. Récemment, j'ai entendu Noël MAMERE aux informations de 20 h rappeler la vitesse commerciale d'exploitation du fret, il a annoncé 18 km/heure. Je voulais me le faire confirmer. Ce serait la vitesse commerciale d'exploitation constatée. J'aimerais bien que l'on nous donne aussi pour le public parce qu'on s'intéresse ici dans une Commission de débat public de nous donner un cas concret d'un train qui partirait du nord de la France pour arriver à Perpignan. Quels sont le jour de départ et le jour d'arrivée ? Quels sont les points qui l'ont arrêté ? C'est typiquement le NFL sur les périodes de temps entre 6 h et 9 h 30 qui bloquent les TER.

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

On le verra dans cette deuxième présentation, car on fera l'état des lieux.

250 **Rémi GAUTHIER, A3CFAL**

Il faut vraiment que cette partie pédagogique apparaisse, sinon on ne saura pas parler à nos publics, ni les vôtres ni les miens.

LE CFAL Nord fait l'objet d'une DUP. Théoriquement, c'est le CFAL fuseau A qui est retenu. Avec ce fuseau A, notre grande crainte concerne le phasage. Techniquement, il y a la ligne Lyon – Ambérieu d'un côté et la ligne Lyon – Grenoble de l'autre côté. En longeant l'autoroute le long de Satolas, on pourrait faire un shunt et contourner.

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

On va l'aborder dans la troisième séquence. Je voudrais une réaction de l'ensemble sur la présentation de la DREAL. Ensuite, on va présenter l'état des lieux et justement les zones de conflit. Cela permettra d'approfondir vos observations.

260

**Rémi GAUTHIER, A3CFAL**

Effectivement, dans les conflits il y a la notion du phasage. Je vois effectivement un deuxième phasage dans ce qui est soumis à l'enquête publique en ce moment, il y a deux projets :

- Le doublement de la voie entre Vénissieux et Grenay qui me paraît être le phasage de la totalité de ce qui est mis à cette enquête publique, car avec 800 millions on double les voies,
- Si on raccorde le phasage du CFAL nord avec tout cela, 500 millions, on a le shunt autour de la Part Dieu.

270

Pourquoi nous dire en définitive que l'on veut seulement arriver à cela ? Notre grosse crainte est qu'on ne fasse que des raccourcis, mais il faut tout de même redire à tout le monde que si on fait le phasage du fuseau A, ce qui signifie que l'on va remettre encore plus de trains de fret à travers Ambérieu, et toutes les communes jusqu'à Dagneux. On va donc saboter les TER qui sont bizarrement diagonalisés aujourd'hui avec Saint-Étienne. C'est juste la ligne la plus calamiteuse de TER de la région, et quasiment de France. Ce n'est pas moi qui donne les chiffres. Pour la calamité, c'est constaté tous les jours.

**Intervention hors micro [inaudible]**

Chambéry – Grenoble, c'est assez bien aussi.

**Rémi GAUTHIER, A3CFAL**

Je veux bien l'entendre.

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

280

On ne va pas entrer dans ce débat tout de suite. Vous concluez et je vais passer la parole.

**Rémi GAUTHIER, A3CFAL Rémi GAUTHIER, A3CFAL**

C'est effectivement l'aspect phasage. Comme la région l'avait banni et a dit qu'elle n'avait pas compris quand elle a signé que le phasage avait cet effet aussi pervers, pourra-t-on en parler, car bannir le phasage est plus une punition qu'une solution ?

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

J'ai bien noté.

**Gilles RENEVIER, Fracture**

290 Gilles RENEVIER, Fracture. Je voudrais dire deux choses. La première, on parle de transport modal, de report modal, de fret. Dans cette salle, y a-t-il des transporteurs de camion ? Il y en a un. Combien y en a-t-il pour fret SNCF ? Je pense que si vous levez la main vous devez être une dizaine. Comment peut-on déjà parler de report modal si on n'a qu'une seule personne qui parle de camions ? Elle est peut-être représentative, je n'en sais rien, elle va se présenter après pour voir si elle a cette représentativité. C'est le premier point. Je suis donc très surpris de voir que les personnes concernées ne sont peut-être pas forcément ici.

300 Deuxième chose, on parle de ce fameux report modal. Sur la présentation de la DREAL, je ne sais pas comment vous pouvez voir des augmentations de trafic en Allemagne depuis 2009. La courbe n'est pas du tout ascendante, elle est plate, si on peut parler de courbe plate. Entre 2008 et 2016, si vous avez les chiffres, la différence est à peu près de 120 000. Quand on parle d'augmentation, on sent déjà que le discours est tendancieux. C'est dommage parce qu'on le retrouve un peu partout. On le retrouve dans le dossier de débat public déjà sur deux endroits significatifs. Il est signalé en page 107 sur 122 du rapport que le CFAL sud a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, ce qui est faux. Cela fait un deuxième sujet tendancieux. Je pense que c'est très grave parce qu'on induit déjà le public sur de fausses décisions. Regardez la page 107 de votre débat public, on parle de déclaration d'utilité publique de CFAL sud. Il n'y a que CFAL Nord, désolé pour A3CFAL, c'est votre cas.

310 Ensuite, page 75 de ce fameux rapport, vous parlez justement du CFAL en disant qu'il va permettre de raccorder les zones logistiques de l'est de la métropole. Il faut savoir, pour qu'ils puissent se raccorder, il faudrait que les entreprises soient connectables, ce qui n'est déjà pas le cas. Pour raccorder ces fameuses entreprises, ce ne sont pas des conteneurs qu'elles transportent, ce ne sont que de petites marchandises sur un camion. Or, le système du wagon isolé comme il existait sur Sibelin a été largement abandonné. Comment peut-on écrire également que l'on va favoriser grâce au CFAL sud des connexions sur l'est de la métropole pour ces zones logistiques ? C'est écrit en page 75. Partant de là, si déjà le dossier n'est pas très clair et donne de fausses idées, on est un peu mal parti pour bien débattre comme il faut.

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

320 Merci. On va réagir. D'une part, sur le NFL, le porteur de projet est SNCF Réseau. Il n'est donc pas anormal que SNCF Réseau vienne en nombre pour défendre son projet et le présenter dans toutes ses composantes. Cet atelier-débat a été ouvert à tout un chacun. Quiconque pouvait s'y inscrire. Nous avons souhaité identifier au minimum une personne des différents domaines que l'on souhaitait absolument aborder. C'est en ce sens que l'on a demandé à VNF d'être présent comme la DREAL, la Chambre de commerce, le pôle d'intelligence logistique de façon à pouvoir donner des éclairages. On n'est pas là dans une discussion opposant les uns aux autres. On essaie de comprendre au maximum le phénomène, les discussions, les points délicats. On a bien compris les problèmes posés par le tracé. Ceci explique la composition de ce groupe qui n'a pas d'autre valeur qu'un atelier-débat. D'autant plus qu'il était ouvert à toute personne souhaitant s'y inscrire. Vous en êtes la meilleure preuve puisque vous vous êtes inscrit. Il n'y a pas de volonté délibérée d'orienter les débats de notre côté, c'est au contraire d'essayer d'ouvrir ces éléments au maximum de personnes. Je vais repasser la parole quelques instants à la DREAL. On passera ensuite à la présentation pour répondre globalement à ces éléments, et SNCF, si vous le souhaitez, pour corriger quelques éléments si nécessaire.

330 **Clémentine HARNOIS, DREAL**

Je ne vais pas répondre à tous les points. Des réponses vous seront apportées sur internet. Juste sur la première remarque sur le capillaire. 30 % du fret provient de ces lignes capillaires. Les montants



que vous évoquez sont bons également, 13,5 millions pour sauver la ligne de Courzieu pour une période de dix ans. Maintenant, l'État ne financera pas seul le capillaire. Pour toute ligne capillaire, des comités de pilotage s'organisent. Il est demandé un cofinancement des collectivités locales, et également de l'utilisateur de la ligne, le chargeur. Les 10 millions d'euros que vous évoquez chaque année, ce n'est en fait qu'une amorce, et c'est beaucoup plus d'argent public ou privé consacré chaque année pour ce capillaire.

340 Je voulais réagir sur Inspira et l'hinterland de Marseille. Là aussi, c'est une excellente remarque. Le fret ferroviaire que l'on voit sur Lyon, ou même plus au nord vient en partie du port de Marseille. Donc, la santé du port de Marseille et sa capacité à générer du fret ferroviaire et fluvial sont importantes. Il y a effectivement un enjeu national de développement de ce port en concurrence avec d'autres ports européens. L'importance de l'hinterland et du développement en allant plus au nord pour les trafics du port de Marseille sont des éléments exacts. C'est pour cette raison que les modes ferroviaires et fluviaux ont toute leur place pour ces trafics. Pour les autres remarques, je pense qu'on répondra sur internet.

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

Monsieur CUVILLIER, souhaitez-vous apporter des précisions ?

**Denis CUVILLIER, SNCF Réseau**

350 Non.

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

Sinon, on vous laisse la parole pour la suite de la présentation.

**Denis CUVILLIER, SNCF Réseau**

La remarque sur le dossier d'enquête, on a essayé de le rédiger correctement et de ne pas faire de faute. Le CFAL est présente page 75 dans sa globalité. On dit bien qu'une partie nord a été déclarée d'utilité publique, et une partie sud en phase d'étude d'avant-projet sommaire. Ceci est pour présenter le dossier.

360 En page 107, c'est un rappel des indicateurs du bilan socioéconomique des projets ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Le CFAL Nord a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, mais les indicateurs du bilan socioéconomique qui ont été présentés dans cette enquête portaient sur la totalité du projet. C'est la raison pour laquelle il est marqué CFAL nord et sud.

Ce sont malheureusement les procédures qui nous imposent de ne pas faire un bilan socioéconomique sur une partie d'un programme, mais sur le programme complet. C'est la loi qui l'impose, mais je reconnais que cela peut être source de confusion.

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

Il faudra éclaircir ce point lors des réunions publiques pour éviter toute ambiguïté sur l'ensemble. Il est clair que le nord est déclaré d'utilité publique et le sud ne l'est pas. Une décision ministérielle affiche un tracé. Plusieurs décisions ministérielles concernent ce projet. D'autres viendront sans doute. Le point a été noté, ce sera publié sur le site, afin de l'éclaircir, je l'espère, de manière définitive.

370 **Jean-Paul LHUILLIER, FNE AuRA**

Oui, mais à ma connaissance, il n'y a pas eu d'enquête publique pour le doublement de la voie entre Saint-Quentin-Fallavier et Saint-Fons.

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

Prenez un micro sinon vous ne serez pas enregistré.

**Jean-Paul LHUILLIER, FNE AuRA**

A ma connaissance, sur le doublement de la section Saint-Quentin-Fallavier – Saint-Fons, je le répète pour moi Saint-Quentin-Fallavier, c'est Grenay, c'est la même chose, sauf qu'à Saint-Quentin-Fallavier il y a une gare. Il n'y en a pas à Grenay. Il n'y a pas eu d'enquête publique, et on ne connaît pas le projet réel. C'est assez simple à comprendre, mais il n'y a pas d'enquête publique.

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

Dans les procédures des grands projets, on part de l'amont, c'est-à-dire un débat public, et c'est ce qui nous occupe aujourd'hui, et le débat public porte bien sur la mise à quatre voies de cette section. Les procédures se terminent par l'enquête publique et le décret d'utilité publique, ceci avant la phase de travaux. Effectivement, on est tout à fait en amont de cette phase. On est à la phase débat public.

**Jean-Paul LHUILLIER, FNE AURA**

Pour être cohérent, il y a une enquête et une DUP pour la partie nord du CFAL.

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

C'est ce qu'on a dit.

**Jean-Paul LHUILLIER, FNE AuRA**

390 Mais il n'y a pas la suite.

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

Non, on est dans cette phase de débat.

**Jean-Paul LHUILLIER, FNE AuRA**

D'accord, mais il faut qu'on se comprenne bien.

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

Je vous propose de passer à la présentation de l'état des lieux par SNCF, et on réagira par rapport à votre présentation.

**Vincent PICHOU, SNCF Logistics**

400 Bonjour à tous, Vincent PICHOU pour Fret SNCF. Pour bien resituer les choses, Fret SNCF est une entreprise ferroviaire parmi d'autres. Je salue d'ailleurs mes confrères, les représentants des autres entreprises ferroviaires de fret aujourd'hui dans la salle. Je vais dans cet atelier présenter un état des lieux du service et du marché.

Quelles sont les grandes typologies de service ? Comment le marché du fret ferroviaire évolue-t-il du point de vue d'une entreprise ferroviaire ? Je remercie évidemment les représentants des autres entreprises ferroviaires. S'ils veulent prendre la parole sur cette présentation, ils sont évidemment invités à le faire. Ces éléments sont des éléments de présentation générale.

410 En premier lieu, il est simplement important de rappeler les grandes typologies du service. Dans le fret ferroviaire, vous avez des flux que l'on va appeler le fret conventionnel industriel. Cela peut être du train complet ou du wagon isolé. Ces flux s'adressent à des industriels que l'on va retrouver dans la sidérurgie, la métallurgie, la chimie, les pétroles, dans un ensemble de secteurs où vous faites aussi du « general cargo », c'est-à-dire du transport palettisé par exemple de boissons, des bobines de papier. C'est un ensemble de flux industriels en wagon conventionnel où il n'y a pas d'unité de transport intermodal, ni conteneur, ni caisse, et c'est directement du wagon reçu généralement sur les fameuses installations terminales embranchées.

420 Cette typologie de trafic est directement corrélée à la santé de l'industrie, et globalement aux grandes évolutions industrielles, qu'elles soient européennes ou nationales. Le mode de fonctionnement commercial de ces flux, comme pour le reste d'ailleurs, fonctionne à partir d'appels d'offres lancés par les chargeurs industriels tous les ans, tous les deux ans ou tous les trois ans. Ce sont des durées de contrat relativement courtes. Aujourd'hui, les chargeurs ont un choix entre plusieurs entreprises ferroviaires comme j'ai pu l'indiquer. Ce sont des flux dont la consistance en volume et en destination dépend très largement des organisations industrielles.

Je passe au transport combiné classique que l'on retrouve depuis plusieurs dizaines d'années à la fois le transport combiné continental et le transport combiné maritime. Ce sont deux segments un peu différents. Le transport combiné maritime consiste à prolonger les voies maritimes depuis les ports qui sont des lieux de consolidation des flux vers les hinterlands. C'est du transport de conteneurs maritimes qui ont traversé les océans que le fret ferroviaire ou d'autres moyens, mais souvent le fret

430 ferroviaire, acheminement vers ces hinterlands sur des distances de 400 à 700 km. Je parlerai de ce segment dans une seconde phase. Aujourd'hui, il est très largement dopé par la bonne santé des ports français, elle découle elle-même de la réforme des ports de 2008. Tous les ports français, notamment le grand port maritime de Marseille, ont repris de l'attractivité. De ce fait, on voit des lignes maritimes refaire escale dans ces ports, et derrière cela crée un besoin de fret ferroviaire. Les clients de ce mode de transport sont les compagnies maritimes et les transitaires.

Pour le transport combiné continental, les clients du fret ferroviaire sont plutôt des transporteurs routiers qui sur de longues distances se sont équipés en caisses mobiles et considèrent que le fret ferroviaire présente une bonne alternative à un direct routier. Là aussi, ces flux se développent aujourd'hui, j'y reviendrai, mais ce ne sont pas exactement les mêmes segments.

440 Enfin, les autoroutes ferroviaires, Clémentine HARNOIS de la DREAL les a largement évoquées, ces services sont beaucoup plus récents. D'abord, il y a eu l'expérimentation entre Aiton et Orbassano. Aujourd'hui, des autoroutes ferroviaires se développent plutôt sur des axes de transit long avec comme clients des transporteurs routiers. Il connaît un fort développement puisque l'année passée on a vu plusieurs lignes ouvertes par diverses entreprises en France, toujours pour des transits longs. Le challenge entre guillemets est de battre la route sur les délais et sur sa compétitivité pour lui apporter une solution meilleure que ce qu'elle est capable de produire elle-même. C'est un élément de report modal assez massif actuellement.

Pour bien resituer également les parts de marché, le schéma en France se répartit en 10 % pour le fret ferroviaire, 5 % pour le fret fluvial et 85 % pour la route. Il est un peu différent dans d'autres pays européens, mais ce sont les données pour la France avec l'unité de mesure, la tonne-kilomètre, dans le fret ferroviaire, un segment qui augmente depuis plusieurs années, celui du combiné, toutes formes confondues : le transport combiné maritime, le combiné continental et les autoroutes ferroviaires.

450 Cela me permet aussi de répondre à la question posée sur les délais de transport en fret ferroviaire. 18 km/h, objectivement, je ne sais pas d'où vient ce chiffre, et je ne vais pas polémiquer sur un chiffre, mais il faut voir qu'il existe des services extrêmement différents avec des conditions de délai attendu par le marché qui sont très différentes.

Pour l'autoroute ferroviaire, ce sera 18 h de délai de transport entre Perpignan et Bettembourg ou Calais. On est sur cet ordre de grandeur avec des délais qui battent la route.

Pour le transport combiné, maritime ou continental, on est globalement sur des sauts de nuit pour faire plusieurs centaines de kilomètres. Pourquoi des sauts de nuit ? En fait, la remise au plus tard est souvent attendue par le transporteur qui a le temps de charger, et on roule la nuit.

Ceci veut dire que l'on est très au-dessus des données évoquées.

460 Par ailleurs, un train entier de transport conventionnel circule aussi relativement vite. Pour le wagon isolé où il existe des systèmes de correspondance, il est évident que l'on peut perdre du temps en correspondance, les délais de transport vont être rallongés. L'important n'est pas tant le délai brut que la correspondance de ce délai par rapport à l'attente du client.

Il faut aussi avoir en tête, quoi qu'il en soit, l'intérêt économique et opérationnel des entreprises ferroviaires est de faire tourner leurs actifs, c'est extrêmement important. Plus vous tournez vite, moins vous avez à volume enlevé égal de parc de wagons à mettre en face. Plus vous êtes compétitifs, plus vous écrasez vos coûts. Évidemment, le délai est une performance que recherche l'ensemble des entreprises ferroviaires.

#### **Denis CUVILLIER, SNCF Réseau**

470 On va passer maintenant sur les infrastructures. Le débat public porte sur le nœud ferroviaire lyonnais. Le nœud ferroviaire lyonnais a une place très particulière sur le plan des voyageurs, mais surtout sur le plan du fret aux échelles nationales et européennes. Il est au carrefour de deux corridors de fret européens, le corridor nord-sud, mer du Nord – Méditerranée et le corridor ouest-est, Espagne – Italie appelé Méditerranée. L'Europe a fait un effort sans précédent pour le report modal et pour favoriser les projets ferroviaires. C'est à la fois un effort financier, on parlait tout à l'heure du CFAL. Les études du CFAL, le contournement ferroviaire de Lyon ont été financés à 50 % par l'Europe. Si on va vers la réalisation, les pourcentages ne sont pas encore définitivement arrêtés, mais ils seront significatifs. L'exemple le plus récent concerne les accès alpins. C'est d'abord un projet fret avant

480 d'être un projet voyageur. L'Europe affiche sur la réalisation du tunnel international des taux de participation sur les parties actuelles de l'étude qui représente un milliard d'euros de 50 %.

Elle soutient aussi le fret ferroviaire et le report modal en développant un système de signalisation unique sur l'ensemble de l'Europe pour permettre l'interopérabilité des trains. C'est-à-dire permettre à des trains de passer les frontières, notamment les trains de fret. Ce système d'interopérabilité, l'Europe impose de le mettre en place sur ces fameux corridors de fret. L'Europe ne dit rien sur les voyageurs à ce sujet. En revanche, sur le fret elle l'impose. C'est en train de se mettre en place sur les réseaux français. Il faut reconnaître que SNCF Réseau est peut-être le plus mauvais élève de l'Europe parce que nous sommes les plus en retard, mais nous sommes tout de même entrés dans la démarche.

490 La slide suivante montre le fonctionnement du trafic fret au niveau de Lyon. Au nord de Lyon, deux lignes arrivent :

- La ligne PLM, c'est la ligne qui de Lyon remonte par Mâcon et va jusqu'à Dijon.
- Une ligne part sur la droite en direction d'Ambérieu, en fait il est marqué Vénissieux, mais c'est pour l'étiquette en dessous, Ambérieu est au-dessus de l'étiquette rouge Vénissieux. Elle remonte ensuite sur Bourg-en-Bresse, c'est la ligne de la Bresse.

Vous voyez le schéma de figure nord-sud au nord de Lyon. Au sud de Lyon, on a deux lignes, la ligne de la rive droite et de la rive gauche du Rhône.

500 La ligne de la Bresse est une ligne à vocation fret notamment, car c'est la ligne qui dessert l'Italie. Au niveau d'Ambérieu, le fret part ensuite vers l'est, passe par Chambéry et va jusqu'au tunnel actuel du Montcenis qui sera doublé ultérieurement par le futur tunnel européen Lyon – Turin. Au niveau d'Ambérieu, une partie du trafic ne va pas vers l'est, mais il revient vers Lyon pour continuer vers le sud, et passer à ce moment-là par la gare de la Part Dieu.

Le fret qui arrive par la PLM par Mâcon – Lyon continue en rive droite et il passe par la gare de Perrache. Les deux gares actuelles de Lyon reçoivent des trafics de fret en complément du trafic de voyageurs.

Au sud de Lyon, le fret se répartit entre les deux lignes, la plus grande partie devrait être sur la ligne de la rive droite, car c'est une ligne dédiée fret sur laquelle il n'y a pas de circulation de voyageurs. Dans la pratique, quand vous voyez les chiffres, vingt-et-un en rive droite, quarante-sept en rive gauche, on constate qu'il y a encore une partie du fret relativement significative qui continue à circuler en rive gauche.

510 La slide suivante représente un zoom sur les plateformes fret au niveau d'Auvergne – Rhône-Alpes. La plateforme fret la plus importante de la région est le site de Sibelin. Quand vous regardez les chiffres de trafic de Sibelin, 72 trains par jour. Sur la slide précédente, le chiffre était de 100 trains qui traversent Lyon. On constate que les trois quarts des trafics fret qui traversent Lyon s'arrêtent et passent par Sibelin. Sibelin a donc un rôle incontournable dans le fonctionnement du fret ferroviaire au niveau de Lyon. Quelques mots pour décrire ce site, je ne sais pas si on y reviendra, Sibelin a trois fonctions essentielles :

- 520
- La première, c'est la gare de la vallée de la chimie. Celle-ci impose pour des raisons de sécurité que les marchandises les plus dangereuses soient transportées par le mode ferroviaire, et non par la route. Ceci explique la présence d'une gare fret importante au niveau de cette vallée de la chimie.
  - La deuxième fonction de Sibelin, c'est le tri. On reçoit des wagons ou des coupons de wagon, des ensembles de wagons de différentes origines, on les recompose pour faire des trains complets.
  - La troisième fonction de Sibelin, celle qui se développe le plus aujourd'hui, c'est le relais. Ce sont des trains entiers qui n'ont pas forcément besoin d'être recomposés ou qui ne desservent pas forcément la vallée de la chimie et pour lesquels il est nécessaire soit de changer de conducteur, soit de ravitaillement notamment en fioul puisqu'une partie du fret ferroviaire se fait encore par le fioul. Toutes les lignes ne sont pas encore électrifiées.



530 C'est le rassemblement de ces trois fonctions sur un site unique à Sibelin qui fait la performance de ce site. Les trains de fret savent qu'ils peuvent trouver l'ensemble de ce dont ils ont besoin à cet endroit.

Le deuxième site en matière d'importance est le site de transport combiné de Vénissieux – Saint-Priest de l'ordre de 80 trains par semaine. Il est à droite sur la ligne de Grenoble.

Le site suivant, le Port Édouard Herriot, représente une trentaine de trains par semaine.

Au niveau de la région, un site important en fréquentation, c'est le terminal d'autoroutes ferroviaires alpines pour la liaison Aiton – Orbassano en Italie.

Le site dont on parlait tout à l'heure, le site de Salaise et le projet Inspira, une dizaine de trains par semaine.

#### **Yves SIMOND, SNCF Réseau**

540 Yves SIMOND, SNCF Réseau. On en vient un peu à la présentation du projet NFL. Le premier angle de la présentation, ce sont les zones de conflit de circulation qu'on peut observer dans le nœud de Lyon. D'un point de vue général, cette carte montre les points de conflit que l'on peut observer dans la traversée nord-sud du NFL à Saint Clair – Lyon-Part-Dieu – Guillotière, et dans la traversée est-ouest du NFL, Saint-Fons – Grenay.

D'un point de vue général, ces zones de conflit expliquent les origines des difficultés actuelles du NFL. Ceci fait que le NFL n'est plus en mesure d'accueillir de nouveaux trains.

550 Au-delà de ces difficultés qui sont propres à toutes les circulations dans le nœud, on a des points de difficulté spécifique au fret ferroviaire, ce sont les triangles rouges qui apparaissent sur cette carte, en particulier au niveau de Saint-Fons, l'impossibilité pour les trains qui viennent du sud, notamment de Sibelin, d'accéder directement sans rebroussement, donc sans faire demi-tour à La Guillotière vers la ligne Saint-Fons – Grenay en direction de l'est. L'autre point de difficulté se situe au niveau du port Édouard Herriot qui ne permet pas de faire sortir des trains directement à destination d'Ambérieu et de l'Italie.

Ces difficultés expliquent notamment en heures de pointe un plafonnement de toutes les circulations dans le nœud lyonnais, environ 70 trains par heure dans les deux sens. Quand on tient compte des deux phases d'augmentation des TER, en 2007-2008, première phase de cadencement et en 2012 deuxième phase de cadencement, on a des pressions en particulier sur le fret ferroviaire qui conduisent à constater une diminution de la capacité du fret ferroviaire dans la traversée de Lyon. On peut voir une décroissance dans la courbe entre 2005 et 2016.

560 J'ai expliqué un peu ces différentes difficultés. Si on entre un peu plus dans le détail, en heures de pointe dans la traversée du nœud lyonnais, c'est principalement le cas entre Sibelin et Grenoble pour les raisons évoquées précédemment, entre Ambérieu et Lyon, donc la traversée nord-sud, le passage par la gare de la Part-Dieu, Denis CUVILLIER l'a expliqué, le retournement à La Guillotière, donc une incidence sur les temps de parcours et sur les mouvements à l'intérieur du nœud.

Un autre élément dépasse aussi le strict NFL, ce sont les mouvements entre Sibelin et le sud en direction de la rive droite, c'est la difficulté dans la traversée du nœud de Givors. On est en conflit de circulation avec les trains de voyageurs à destination de Givors et la sortie du port Édouard Herriot.

Pour le deuxième point sur les dynamiques, je passe la parole.

#### **Vincent PICHOU, SNCF Logistics**

Comment les différents marchés du fret ferroviaire que l'on a rapidement décrits évoluent-ils ?

570 Le fret conventionnel, donc les chargeurs industriels, le besoin est pérenne. Ces industriels ont une logistique ferroviaire qui est en continuité de leur système de production. Si vous prenez la sidérurgie ou la chimie, ce sont des acteurs qui chargent les trains directement depuis leurs canalisations ou leurs installations industrielles. C'est vraiment intégré. Ces entreprises fonctionnent en réseau. La chimie est en réalité un réseau, l'industrie chimique en France ou en Europe. On a donc un besoin pérenne. Comme nos flux sont directement dépendants de la santé industrielle, on a effectivement selon cette santé industrielle des fluctuations globales de trafic. Des investissements reviennent dans l'industrie, notamment du côté de Martigues et Fos, et dans la zone industrielle ou portuaire de Marseille. Il est donc important d'avoir en tête que Sibelin est vraiment un secteur structurant pour le



580 fret ferroviaire, donc notre région avec notamment toute la vallée de la chimie raccordée à ce site. L'une des fonctions du site ferroviaire de Sibelin est une fonction de desserte d'un dispositif industriel ou d'un ensemble industriel qui confirme son besoin de fret ferroviaire. Il faut dire également sur ce fret conventionnel qu'une part importante de ces flux est destinée à l'international. Il y a une dimension internationale extrêmement forte avec une gamme d'offres qui évolue depuis les trains entiers, les wagons isolés, les offres en coupon. Chaque entreprise ferroviaire a sa propre logique.

590 Le transport combiné maritime doit être éclairé avec un bref regard en arrière. Si vous prenez le port de Fos, le nombre d'équivalents 20 pieds, donc de conteneurs transportés par fer à Fos a doublé entre 2013 et 2017. Quand on parle de segments du fret ferroviaire qui augmentent, c'est avéré et les exemples abondent. On en trouve notamment sur le transport combiné maritime. C'est vrai au départ du port de Marseille. On retrouve aussi des développements au départ d'autres ports, notamment du port de Sète. Cela concerne évidemment la région Rhône-Alpes, notamment l'aire lyonnaise avec les plateformes de Vénissieux et de port Édouard Herriot qui sont d'importantes plateformes de réception, de hub ou d'expédition de conteneurs qui servent le monde économique local.

600 Pour le transport combiné continental, Saint-Priest est une plateforme importante, on en a parlé. Aujourd'hui, on voit des transporteurs routiers investir dans le fret ferroviaire. C'est quelque chose qui revient et des lignes nouvelles se créent. Je pense notamment à des lignes vers l'ouest de la France. Ce sont des lignes relativement récentes. On retrouve donc une vitalité, y compris non seulement dans l'augmentation des flux sur des lignes existantes, mais aussi sur de nouvelles lignes. Il faut peut-être ajouter que le transport combiné maritime, le transport combiné continental et les autoroutes ferroviaires, vous avez souvent des trains mixtes. Sur un même train, vous pouvez avoir du semi-remorque, du conteneur et de la caisse mobile, car l'exploitant du service a intérêt à offrir ces services à une gamme aussi large que possible de besoins.

610 Pour l'autoroute ferroviaire, c'est un développement assez significatif ces dernières années. Ces développements sont chaque fois des projets industriels. Les investissements sont élevés, notamment dans les plateformes qui permettent aux camions d'accéder au ferroviaire. Les investissements sont élevés également dans les wagons. Ce modèle connaît globalement une croissance significative et il a démontré sa pertinence par rapport à des besoins de transporteurs routiers. Les autoroutes ferroviaires comportent deux segments : les segments de grand transit où on va globalement drainer depuis l'Espagne des flux qui vont vers l'Allemagne ou le Benelux, c'est Perpignan – Bettembourg, ou bien on va drainer en continuité de compagnies maritimes exactement comme dans le combiné ce qu'on appelle du « Roll on-Roll off ». Les bateaux transportent des semi-remorques dans le bassin méditerranéen essentiellement. Elles ont vocation à continuer leur trajet vers le nord de la France.

Dans le premier cas, vous pouvez avoir des autoroutes ferroviaires qui montent en cadence à trois ou quatre allers-retours par jour, c'est donc un système cadencé. Dans le deuxième cas, on est plutôt en adéquation avec les arrivées de bateau. Ce sont des schémas un peu différents.

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

Pouvez-vous être un petit peu plus concis pour laisser la place à d'autres intervenants ?

**Denis CUVILLIER, SNCF Réseau**

620 On a donc de vrais développements sur ces segments, et une contrainte pour l'ensemble des entreprises ferroviaires, c'est en tout cas une demande évidente, l'infrastructure détermine la qualité de l'offre, et on a besoin de sillons. C'est une évidence pour réaliser ces opérations. On a également des entreprises ferroviaires qui au global font des efforts considérables pour pérenniser leur compétitivité. Ce sont des trains plus lourds, des trains plus longs. C'est un ensemble de sujets d'innovation. L'efficacité énergétique et l'efficacité environnementale à l'horizon du projet seront du côté du fret massif. Le massif dégage une performance écologique et environnementale de l'ordre de 1 à 8 par rapport à du camion. On a des industriels qui confirment leurs besoins, des ports qui misent très largement sur le ferroviaire dans leur plan de développement, et le combiné continue sa croissance, et donc des routiers qui viennent au fret ferroviaire avec des entreprises ferroviaires qui montrent une certaine adaptabilité dans leur offre.

**Laurent MARSEILLE, SNCF Réseau**

630 Ce graphique sur la dynamique du fret, l'État pourrait le commenter aussi bien que nous puisque ses sources proviennent du CGDD, donc des services de l'État, vous avez les perspectives de croissance du fret sur l'ensemble du territoire national. La région Rhône-Alpes est l'une des deux régions les plus dynamiques en matière de perspectives de développement du fret ferroviaire.

Pour favoriser le développement du fret, SNCF Réseau utilise différents leviers. En premier lieu, cela a déjà été dit par un des opérateurs, l'amélioration de la qualité des sillons. On a déjà évoqué la vitesse. La difficulté est que le fret a du mal à anticiper comme peuvent le faire les voyageurs sur le trafic moyen et long terme. Il est donc compliqué de construire des sillons très en amont. On a tout un travail autour de cela. On a également évoqué le problème des gabarits. On nous demande de plus en plus de pouvoir transporter des semi-remorques sur des wagons, ce qui nécessite un travail sur les gabarits. On parle du P400, car c'est la norme routière. C'est une semi-remorque de quatre mètres. On doit mettre une semi-remorque de quatre mètres sur des wagons. Le Modalohr peut être à 23-27 cm par rapport aux rails et il y a des wagons qui sont un peu un standard européen plutôt à 27-30 cm. Aujourd'hui, notre difficulté est d'adapter le réseau à ces contraintes de gabarits sachant que les trains sont maintenant composites. C'est à la fois du conteneur maritime, du conteneur continental, mais aussi des semi-remorques. Cela devient une norme à laquelle le réseau doit s'adapter. Avec la DREAL, on a évoqué le problème d'accès au réseau, donc les capillaires. La DREAL a cité des montants que l'État finance sur ces capillaires, mais il y a d'autres financeurs, donc l'enveloppe est plus importante au global. Ceci doit aussi se faire avec la maîtrise des impacts environnementaux, notamment le bruit. Il y a tout le programme de retrofit des wagons fret en semelle de frein puisque c'est une des causes de bruit des trains fret. C'est un des grands enjeux dans le cadre des STI.

650 Les principales démarches engagées dans ce cadre sont les suivantes :

- On a défini un réseau fret à haute qualité de service. Aujourd'hui, 80 % des trains de fret circulent sur 20 % du réseau, celui qui est dessiné. Les investissements que l'État a cités dans le cadre du contrat de performance vont financer notamment les 20 % du réseau qui font 80 % du fret et vont augmenter mécaniquement la performance de ce réseau.
- On a mis en place une plateforme nationale fret où on réunit l'ensemble des acteurs pour essayer de construire une vision partagée des enjeux du fret. Je l'ai citée au départ, la difficulté aujourd'hui est de se construire une vision 2025-2030, et même 2050. On a les chiffres que l'État nous a donnés sur des visions de très long terme, mais il est essentiel de construire une vision partagée avec les acteurs.
- On a également un partenariat avec les ports qui s'est fortement développé puisque le ferroviaire et le maritime sont très liés et il y a de forts enjeux sur les ports aussi bien méditerranéens qu'atlantiques.
- On a un groupe de travail COOPERE sur le P400 que j'ai cité, car c'est un des grands enjeux du fret. COOPERE, c'est le Comité des opérateurs de réseau qui a été mis en place en 2016.
- J'ai évoqué les capillaires et les voies de service où on a un programme de travail avec des conventions pour les mettre à niveau. En fait, le financement de ces capillaires se fait de façon glissante chaque année, ce qui permet de gérer la difficulté que l'on a sur ces voies.

660

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

670 Je vais peut-être bousculer un peu ma présentation en demandant d'abord à la Chambre de commerce et d'industrie d'intervenir. On nous dit que le fret ferroviaire va augmenter. Est-ce votre vision ? Qu'en pensez-vous ? Ces chiffres sont-ils crédibles ? L'offre de SNCF Réseau est-elle démesurée par rapport aux besoins ?

**Jean-Luc BERNADET, CCI Auvergne – Rhône-Alpes**

680 Jean-Luc BERNADET, Chambre de commerce et d'industrie régionale. Précédemment, Monsieur regrettait que les entreprises, chargeurs et transporteurs routiers, ne fussent pas autour de la table, et je n'ai pas la prétention de connaître toutes les entreprises de la région, mais sachez que dans une Chambre régionale de commerce, dans toute Chambre de commerce, nos ressortissants sont des entreprises de toutes activités. On n'est pas là pour porter la parole des transporteurs routiers, la parole des chargeurs chimiques ou des entreprises du BTP, mais bien de l'ensemble des entreprises que l'on fréquente donc quotidiennement.

J'ai envie de dire chaque fois que l'on voit des entreprises et qu'on leur demande, quelle que soit leur activité, quelles sont leurs préoccupations, quels sont leurs besoins quand elles ont une grande décision à prendre du type investissement ou implantation, il n'y a pas de secret, deux choses ressortent toujours :

- Les enjeux de recrutement, de formation et de main d'œuvre disponible,
- Les enjeux de communication, notamment numérique,

690 Mais les enjeux de transport reviennent toujours régulièrement tant au niveau des voyageurs que pour le fret. Les attentes sont fortes de la part des petites et des grandes entreprises. Ces entreprises sont sur des services moins chers, des entreprises souvent plus fiables, dont les services sont plus réguliers. La notion de fiabilité pour le fret et les voyageurs est vraiment essentielle. On veut savoir quand la marchandise part et quand elle arrivera, ou quand nous arriverons quand on parle des voyageurs. C'est franchement ce que l'on entend tous les jours de la part d'entreprises extrêmement différentes. Pour le fret, pour répondre à votre question, il y a beaucoup d'entreprises installées récemment ou depuis longtemps qu'il s'agisse d'industriels, de grands dépôts logistiques, de distributeurs qui manifestent de grandes attentes en disant qu'ils ne trouvent pas aujourd'hui les services dont on aurait besoin. Demain, on aura beaucoup de marchandises à acheminer.

700 Je suis un peu ces questions depuis un certain nombre d'années. Il y a une évolution dans les mentalités. Il y a de nombreuses années, les gens me disaient « *Je veux tel service fluvial, tel service ferroviaire, tel service routier.* » Aujourd'hui, les entreprises, peu importe, si cela peut se faire en montgolfière, faisons-le en montgolfière. Si cela peut se faire en patin à roulettes, faisons-le en patin à roulettes. J'utilise ces mots pour plaisanter pour bien comprendre que l'on n'a plus de gens enfermés dans des schémas multimodaux. On a des directeurs logistiques dont c'est en partie le métier, et justement de pouvoir jongler avec les atouts et les avantages des différents modes dans la durée et selon les points géographiques. Aujourd'hui, on a vraiment beaucoup de demandes qui concernent à la fois le transport fluvial et le transport ferroviaire, ceux que l'on a regroupés avec plus de justesse sous l'expression les modes massifiés.

710 Quand vous mettez ces projections de trafic sur la table devant un parterre d'entreprises, elles paraissent tout à fait raisonnables et justifiées. Globalement, l'inquiétude est que l'on n'ait pas demain les tuyaux et les services qui permettent d'acheminer dans de bonnes conditions les différents trafics émis ou occasionnés par les activités économiques de cette région.

720 On a également la conviction que la chance de Lyon et de la région est dans son positionnement géographique qui présente beaucoup d'avantages. C'est ce qui permet d'attirer beaucoup d'entreprises. Cependant, il ne faut pas rêver, cela a aussi un certain nombre de conséquences. On l'a bien vu sur les premières cartes des grands corridors européens qui nous ont été présentées. Ce n'est pas un choix, mais notre région a vocation à accueillir un trafic de transit très important qui avec le propre trafic généré par les entreprises de la région fait que l'on s'attend raisonnablement, et que l'on souhaite une plus grande circulation de bateaux sur le sillon Saône Rhône, et plus de circulations de trains. C'était un petit peu un témoignage cri du cœur en réponse à votre question. Je suis prêt à faire des réponses plus précises en fonction des questions que les uns et les autres autour de la table pourront avoir.

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

On va y revenir dans la partie questions-réponses. Je vais laisser le représentant de la CCI de Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne compléter. Je voudrais ensuite que le pôle d'intelligence logistique puisse intervenir un peu, car une question m'interpellait sur le réseau capillaire et les embranchements des différentes entreprises. On passera ensuite à une série de questions.

#### **Pascal BEAVERIE, CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne**

730 Pascal BEAVERIE, CCHI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne. Je voudrais préciser que l'on est une position de carrefour et on a une orientation de développement de cette métropole. C'est un bassin de consommation qui va être aussi conduit par ses propres besoins endogènes à apporter des logistiques fret et des transports de fret, et on est aussi un bassin industriel. Il est peut-être utile de le rappeler également. C'est 18 % d'emplois dans l'industrie. Sur les douze derniers mois, les investissements dans le monde sont de l'ordre de 730 milliards de dollars américains. En France,

c'est un montant de 4 milliards. Il y a donc une orientation. Ces cartes de la région Auvergne Rhône-Alpes me conviennent.

740 C'est une région de sous-traitance industrielle, dont on ne voit pas forcément les chiffres à l'export apparaître aussi nettement par rapport à son poids industriel. Aujourd'hui, elle présente 12 % de l'exportation française, mais son poids réel est bien plus important. Cela a été dit tout à l'heure par Fret SNCF. On a des liaisons intersites dans certaines activités, cela a été cité pour la chimie, mais on a d'autres filières d'excellence. Je vais passer la parole au Pôle d'Intelligence Logistique, mais on pourrait l'illustrer dans le domaine d'excellence du travail des métaux, les poutrelles métalliques par exemple, que ce soit pour l'industrie ou pour le bâtiment. Quand la métropole et une grande région se développent, ce sont aussi des besoins dans la construction. Ces besoins à l'avenir vont s'accroître, et même si on fait de plus en plus de l'économie circulaire, on a des besoins près des sources d'approvisionnement qui peuvent être très loin sur le continent de trafics ferroviaires pour faire du report modal.

### **Cécile MICHAUX, Pôle Intelligence Logistique**

750 Cécile MICHAUX, je suis la déléguée générale du Pôle d'Intelligence Logistique. Je suis là également au nom du Réseau Logistique Auvergne Rhône-Alpes qui a des réseaux dont on est cofondateur avec CARA, le Pôle de compétitivité sur les systèmes de mobilité.

Qui est exactement le Pôle d'Intelligence Logistique afin que vous puissiez nous situer un peu ?

760 On est une association d'entreprises de l'écosystème logistique basées dans le nord-Isère, donc sur la zone de Saint-Quentin-Fallavier, la première zone logistique de France, cela a été évoqué. On est à 2,3 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts logistiques. C'est historique depuis les années 1960 avec un positionnement stratégique sur la dorsale en matière de bassins économiques et de transit. On a une richesse de l'activité logistique, et donc des activités de flux associés historiquement dans la région. Notre association développe des projets collaboratifs au bénéfice de ses adhérents qui sont au nombre environ de cent-cinquante. Si on compte en nombre d'établissements, on est à cent-soixante-dix, la majorité étant effectivement sur le parc de Chesnes, mais pas uniquement. On a aussi des adhérents sur le parc industriel de la plaine de Lindre dans l'Est lyonnais, dans la Loire. On rayonne un petit peu sur toute la région.

770 Pour affiner un peu le portrait sur le type d'entreprises qui sont au sein au réseau, et donc leurs besoins. Comme cela a déjà été un peu évoqué, il faut être très attentif à la question des usages. Même quand on parle de fret ferroviaire, il n'y a pas un fret ferroviaire. On a parlé des différentes technologies associées, mais derrière les technologies il y a des besoins différents, des distances différentes, des typologies de fréquences différentes, des trajets complets différents. Il y a mille manières de faire du fret ferroviaire de la même manière que l'on n'aurait pas l'idée de dire que le transport de voyageurs pouvait être monolithique. De la même manière, sur le fret ferroviaire, il faut avoir bien en tête qu'il y a mille types de flux différents avec mille types de besoins différents sur ceux que je connais un peu qui ne sont qu'une partie de ces besoins. Sur la zone de Saint-Quentin-Fallavier, il y a beaucoup de logistiques de distribution. Il y a la plateforme Ikea, la plateforme Darty, la plateforme pour Auchan, la plateforme Intermarchés. Tout ce que vous achetez dans votre journée, dans votre semaine, votre nourriture, votre paire de lunettes, votre smartphone, votre lavabo pour votre salle de bains, à peu près tous ces types de marchandises de grande consommation passent par la plateforme de Saint-Quentin-Fallavier pour distribuer la moitié sud de la France.

780 Quand on achemine tous les jours en produits frais par exemple les magasins Intermarchés, vous imaginez bien que le faire par train ne serait pas particulièrement pertinent. En revanche, tous les usages industriels qui ont été évoqués sur le train complet, ce sont des choses que je connais moins parce que ce n'est pas trop situé sur Saint-Quentin-Fallavier. Donc, ce fret traditionnel de wagons qui viendraient sur des entrepôts embranchés rail est aujourd'hui effectivement minoritaire.

Précédemment, la question a été posée pour savoir combien de trains il y avait sur la zone de Saint-Quentin-Fallavier. Je parle sous le contrôle de SNCF Réseau, il y en a deux par jour, l'un transporte des bouteilles d'eau et l'autre transporte des bouteilles de bière. Quand ce sont des produits très lourds de produits de grande consommation, on ne peut pas mettre 33 palettes dans un camion parce qu'on dépasse le poids limite. Il est donc plus intéressant de passer par le train et on n'a pas trop de contraintes temporelles qui permettent de passer par le train.



790 Il faut aussi garder à l'esprit, je ne doute pas de la bonne volonté de l'État, de SNCF Réseau, de SNCF Fret, ou des autres entreprises ferroviaires dans tout ce qui a été annoncé jusqu'à maintenant, mais il faut dire les choses. Aujourd'hui, le fret ferroviaire n'est pas compétitif par rapport à la route. Ce n'est pas un jugement de valeur. Aujourd'hui, c'est le cas. Cela coûte plus cher. C'est moins fiable. Dès qu'il y a le moindre incident notamment par rapport à des raisons de congestion sur le réseau ferroviaire, la priorité est toujours donnée au transport de voyageurs. Un chargeur dont l'enjeu est d'être livré à l'heure dite pour un tarif donné, c'est en fait toujours un peu la loterie quand il passe par le fret ferroviaire à l'heure actuelle. De ce fait, cela ne facilite pas le report modal et le choix de passer sur l'intermodalité. Ce n'est pas un manque de volonté de la part des chargeurs d'y avoir recours.

800 J'étais encore hier soir en réunion avec les directeurs des transports des différents opérateurs logistiques qui ont donc la responsabilité d'acheter du transport et de choisir les modes. Sur le principe, ils sont tout à fait convaincus par l'intermodalité pour différentes raisons d'autant plus comme l'évoquait Jean-Luc BERNADET de la CCIR, la tension sur le recrutement dans le secteur du transport routier fait que de toute façon il n'y a plus de chauffeurs. Aujourd'hui, les transporteurs refusent leur fret. Ils ne peuvent plus prendre les palettes parce que nous sommes complets. Chercher des alternatives au transport routier est quotidiennement à l'esprit des chargeurs.

810 Pour la logistique de distribution, il y a assez peu de fret traditionnel. La remise en état des ITE, des voies capillaires et des embranchements fer sur les entrepôts est moyennement pertinente. Des arbres ont poussé au milieu des voies, car elles ne sont pas utilisées. On est en discussion avec SNCF Réseau, avec les entreprises ferroviaires, avec Europorte aussi sur ce que pourraient être les conditions de remise en état de ces voies pour identifier si cela vaut la peine en fonction des besoins des chargeurs à moyen terme. On a conscience que ce sont des segments de marché étroits parce que la logistique de distribution, c'est la boisson, le pondéreux, etc. Sur Saint-Quentin, il n'y a pas de sable, de produits chimiques, ou de citernes. On est donc uniquement sur la distribution.

En revanche, ce qui existe beaucoup, c'est effectivement, et cela se voit un peu sur les chiffres que vous avez évoqués, c'est la tendance de développement potentiel sur le transport combiné rail, route, fluvial, je sais que l'on va en parler. Dans ce cas, la question de l'intermodalité, notamment quand on est en logistique de distribution, que l'on importe des produits manufacturés qui ont été fabriqués par exemple en Asie du Sud-est qui arrivent sur des cargos soit par le port de Fos, soit au port du Havre, et ensuite de le faire remonter jusqu'à la plateforme de Saint-Quentin ou la plateforme probablement en région parisienne, car aujourd'hui les grands réseaux de distribution fonctionnent avec deux plateformes géantes, une pour la moitié nord et une pour la moitié sud, ensuite le fer jusqu'à mon dernier kilomètre avec un camion, cela se fait beaucoup.

820 J'explique souvent quand on parle du volume de fret ferroviaire sur la zone de Saint-Quentin, il y a certes ce qui est visible, les deux trains quotidiens que l'on voit passer sur la zone, mais il y a aussi un tas de conteneurs maritimes qui arrivent sur un camion pour le dernier kilomètre, mais qui sur une bonne partie de leur trajet ont pu être sur une barge fluviale ou sur un train.

830 Pour donner un simple exemple d'usage, le directeur des transports de Conforama reçoit énormément de meubles et d'électroménagers directement d'Asie du Sud-est. Il reçoit entre huit et dix conteneurs par jour et ils arrivent de Fos. Il m'a dit, « *Je n'en ai plus aucun par camion. J'en ai la moitié sur le Rhône jusqu'au port Édouard Herriot et l'autre moitié par le train jusqu'à Naviland Cargo à Vénissieux* ». Ensuite, de Vénissieux ou de Lyon jusqu'à la plateforme de Saint-Georges-d'Espéranche en Isère, cela se fait par camion. On peut donc voir un camion quand on est à l'entrée de l'entrepôt, mais cette typologie de transport existe, elle est attendue par les opérateurs si tant est que le service soit fiable.

Je vous donne les belles histoires, mais aujourd'hui j'ai aussi de nombreux exemples de personnes qui ont arrêté de le faire, elles ont essayé, mais elles ont dû arrêter parce que la fiabilité n'y était pas. La phrase que je retiens de Fret SNCF, « *L'infrastructure détermine la qualité de l'offre* ». Quand on a cela, on a résumé 99 % des enjeux. Aujourd'hui, l'infrastructure ne permet pas d'avoir une offre de qualité. Après, c'est l'enjeu de l'œuf ou la poule. La perspective de fret qui augmente est-elle crédible et donc faut-il faire les infrastructures pour permettre le fret ? Je vous réponds que le fret ne pourra augmenter que si l'infrastructure est existante, fiable et solide sur laquelle on peut compter.



840 Les chargeurs me disent que le service ne peut pas être plus cher et moins fiable. On veut bien que ce soit plus cher et plus fiable. On veut bien que ce soit moins cher et moins fiable, mais si c'est plus cher et moins fiable, à un moment donné cela ne peut pas fonctionner.

La bonne volonté des uns et des autres, je le répète, je n'en doute pas, ce n'est pas le sujet. Le jugement de valeur ne présente aucun intérêt. La volonté des chargeurs que je connais avec qui j'en discute existe aussi. Aujourd'hui, à l'heure actuelle, les infrastructures, les conflits d'usage, la saturation du nœud pour lequel on est tous autour de la table aujourd'hui font que ce n'est pas satisfaisant, cela freine le développement du report modal et le passage de certains flux de camions sur d'autres modes de transport, que ce soit le fer ou la barge parce que cela fonctionne aussi.

850 On me dit beaucoup que Fos – Édouard Herriot ou Fos – Saint-Priest – Vénissieux, ou même Fos – Loire-sur-Rhône maintenant, car les transports Combronde ont installé une petite plateforme aussi de combiné rail-route qui a aussi un train par jour qui fait l'aller-retour et ils vont ouvrir du fluvial. Donc, pour remonter de Fos, cela fonctionne assez bien. J'ai plusieurs exemples d'utilisateurs réguliers qui sont satisfaits du service pour remonter des conteneurs maritimes de Fos.

En revanche, quand il s'agit de descendre de la caisse mobile du Havre ou de Paris, c'est toujours le même exemple, le directeur des transports de Conforama me disait, « *J'ai quinze navettes par jour qui font Lyon – Paris entre les deux entrepôts, et je n'arrive pas à trouver une solution sur le fer pour faire Lyon – Paris. Aujourd'hui, cela ne fonctionne absolument pas* ». Je parle d'une personne convaincue qui le fait sur d'autres flux.

860 Ce qu'on voyait sur la carte avec les croisements sur la saturation du nœud, je vous avoue ne pas avoir vraiment de philosophie définitive sur l'infrastructure : laquelle, comment, pourquoi, l'une cachera l'autre... Aujourd'hui, je sais que cela ne fonctionne pas. Si on veut vraiment pouvoir développer, encourager, accompagner et transformer les pratiques des chargeurs, les infrastructures existantes ne fonctionnent pas et il faut faire un véritable effort.

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

Très bien, merci beaucoup. Je vais laisser la parole à la salle pour deux ou trois réactions. Ensuite, je voudrais qu'on puisse aborder, non pas la concurrence de la SNCF, mais on a parlé de la voie fluviale. Y a-t-il complémentarité entre le fluvial et le ferroviaire ? Et puis la réponse apportée par la SNCF à ces problématiques, mais rapidement deux ou trois interventions.

**Jacques DUNAND, Marennes contre les nuisances / Fracture**

870 Jacques DUNAND, Marennes contre les nuisances. Nous sommes affiliés à Fracture. Je voudrais tout de même revenir un peu sur les projections que l'on vient de nous donner. La présentation que vous avez faite est linéaire. Sans graphique, on voit presque une ligne droite.

En revanche, les projections qui nous avaient été présentées lors du débat de 2002 étaient, et cela prête à sourire, une augmentation de 10 % par an du fret ferroviaire jusqu'en 2020 jusqu'à atteindre 150 à 200 millions de tonnes-kilomètres. Or, entre 2001 et 2018, on est tombé à 34 millions de tonnes, dont 28 millions de tonnes par la SNCF.

Vous nous dites que vous avez développé le réseau capillaire alors qu'on est encore en train de fermer 9 000 km de voies ferrées. Vous nous dites, on va relancer les wagons isolés. Sur Sibelin, on est passé de 700 000 wagons isolés à 140 000 wagons. Je voudrais savoir comment vous allez pouvoir le faire.

880 Je suis pour le fret ferroviaire, mais comme le dit Madame, au niveau de la fiabilité, le fret ferroviaire ne pourra fonctionner que s'il a des lignes dédiées fret, et non pas un mélange.

Si on veut vraiment relancer le fret, reprendre les grands projets européens comme la magistrale éco-fret avec des lignes dédiées. Dans ce cas, le fret pourra fonctionner. Il ne faut pas oublier, et la SNCF nous a fait un petit rapport, 80 % des transports routiers dépendent de la SNCF. Presque tous les transporteurs routiers sont des filiales de SNCF, au moins en grande partie.

On nous dit que l'on va passer à 57 milliards de frets en 2040, c'est-à-dire que l'on revient à peine à 2002. Il y avait 54 milliards de tonnes. Je voudrais savoir comment vous allez faire. Il y a autre chose. J'aimerais tout de même quand on nous présente des projets qu'ils ne soient pas tronqués...

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

890 On ne va pas faire de procès d'intention. Je souhaiterais que vous répondiez tout de suite, et de manière très courte.

**Vincent PICHOU, SNCF Logistics**

De 700 000 à 140 000 wagons, il y a une décreue importante du wagon isolé pour une raison simple.

À l'époque où Fret SNCF était opérateur de monopole, il y avait un ensemble de marchés qui n'étaient pas dans la pertinence du fret ferroviaire qui étaient réalisés notamment en wagon isolé. Que ce soit fait par Fret SNCF ou par n'importe quel opérateur, en réalité on était là sur un domaine qui n'était pas dans le cœur de pertinence. Effectivement, il y a eu deux choses :

- 900
- Un abandon assumé de certains trafics, il y a eu une transformation de l'offre également vis-à-vis des clients, et il y a eu des transformations de flux de wagons isolés qui sont devenus des flux massifs. L'exemple qui est présenté sur les bières à Saint-Quentin-Fallavier est celui-là. La référence est un tout petit peu biaisée parce qu'on était en dehors du périmètre de pertinence du fret ferroviaire de façon générale.
  - Pour 90 % du fret routier, c'est la SNCF, c'est inexact. Geodis est effectivement dans le groupe SNCF. Geodis a plusieurs métiers. Il a notamment un métier de messenger, et la messagerie s'adresse à de petits colis. Certes, vous réussissez à remplir des camions sur les grandes lignes, mais c'est extrêmement diffus, et ce n'est pas le domaine de performance du fret ferroviaire. Il n'y a pas à chercher, il n'y a pas de zones de concurrence sachant que Geodis lui-même est un petit transporteur, y compris en France aujourd'hui par rapport à bien d'autres. Donc, on ne fait pas 90 % du fret routier.

910 **Jacques DUNAND, Marennes contre les nuisances/Fracture**

J'ai dit 80 %.

**Vincent PICHOU, SNCF Logistics**

Ce n'est pas 80 % non plus, c'est bien moins que cela. Le fret routier de point à point dans le groupe SNCF représente un peu moins d'un milliard d'euros de chiffre d'affaires en charge complète. Le reste, ce sont des opérations locales, cela va être de la messagerie, des choses qui n'ont rien à voir et qui ne s'apparentent même pas à un wagon conventionnel. Je le répète, il n'y a pas de concurrence en réalité.

920 Vous dites 57 milliards, c'est à peine ce qu'on faisait en 2002. Ce que nous voyons, mais je n'ai pas la science infuse, je peux difficilement me projeter à vingt ans. Aujourd'hui, je vois simplement que le paysage ferroviaire, le paysage de la compétitivité ferroviaire a radicalement changé. Il y a une offre installée qui est celle de plusieurs entreprises ferroviaires. Des améliorations sont apportées notamment sur la gestion des sillons. Le fret ferroviaire ne fera jamais tout, c'est clair, mais sur sa zone de pertinence il a des potentiels de développement qui aujourd'hui sont effectivement en développement. Je ne cherche pas à démontrer autre chose. Il y a un véritable besoin d'un ensemble d'acteurs.

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

Il y avait deux autres questions.

**Jacques DUNAND, Marennes contre les nuisances/Fracture**

Je voudrais juste continuer tout de même un petit peu au niveau du réseau capillaire...

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

Il faut que je laisse la parole à d'autres aussi. Je vous redonnerai la parole ultérieurement.

**Robert RIVOIRE, ADEC / Fracture**

Robert RIVOIRE, Fracture. Je reviens sur le fret dans le Lyonnais saturé. J'aimerais que SNCF Réseau explique pourquoi un train qui vient du sud pour aller en Italie doit-il passer par le nœud ferroviaire alors qu'il existe la ligne Valence – Moirans qui permet de rejoindre Modane ? Pourquoi un

train qui vient du nord doit-il passer par le nœud ferroviaire lyonnais alors qu'il peut passer par Ambérieu – Chambéry – Modane ? Pourquoi un train qui part de Calais pour aller au Boulou passe-t-il par la vallée du Rhône alors qu'il pourrait passer à l'ouest de la vallée du Rhône, sauf s'il a une escale à faire à Mâcon puisque récemment il a été ouvert une halte à Mâcon, et ainsi de suite ?

940 Je pense que pour un certain nombre de trains il serait intéressant de savoir d'où ils partent et où ils vont, et le passage à Sibelin n'est pas pour moi une fatalité parce qu'il y a d'autres points, d'autres anciennes gares de triage qui pourraient vous permettre en évitant Lyon d'assurer le remplacement de chauffeurs ou de locomotives.

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

Autre question, et une réponse rapide. Puis, on passera au point suivant.

**Jérôme REBOURG, FNAUT**

950 Jérôme REBOURG, FNAUT. J'aurais bien aimé que la DREAL nous donne aussi des chiffres sur le trafic routier qui traverse Lyon et part de Lyon. On a eu les trafics de train, mais on n'a aucune connaissance des milliers de poids lourds qui traversent Lyon sur l'A46, l'A6, l'A7, l'A432, l'ensemble de Lyon.

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

On devrait pouvoir les obtenir et les publier.

**Jérôme REBOURG, FNAUT**

Je pense que ce serait très intéressant d'avoir ces chiffres y compris pour le débat de la semaine prochaine dans l'Est lyonnais pour savoir ce que l'on fait. Quel est le choix de société que l'on veut faire ? Veut-on juste continuer à accompagner une croissance ou une stagnation du trafic ? Veut-on mettre un peu plus de poids lourds sur le rail ? C'est tout de même une chose importante.

960 Quelqu'un a également fait remarquer que les transporteurs routiers n'étaient pas représentés. Je ne sais pas justement ce qu'ils donnent sur Lyon, mais je sais qu'au tunnel du Mont-Blanc un des chiffres qui est donné chaque année, les transporteurs routiers ne représentent plus que 14 % des poids lourds qui passent. Je pense qu'on aura des difficultés à aller les chercher, car ils sont un peu loin. Cela explique aussi pourquoi la route est aujourd'hui plus compétitive que le ferroviaire. Si 86 % de poids lourds qui ne sont pas français arrivent chez nous, ils ne payent aucune taxe, aucune redevance, strictement rien. Ils payent juste l'autoroute, et encore quand ils n'essaient pas de trucider. C'est une vraie question de choix de société. Que veut-on faire ? Où veut-on aller ?

970 Sur la question des parts de marché, vous avez évoqué 10 % pour la France. On est la lanterne rouge. On va prendre le premier en Europe, la Suisse, qui a 70 %. Où veut-on aller ? Que veut-on faire ? Je pense qu'il y a aussi un vrai débat de société à avoir. Les Suisses ont fait une votation en 1994 pour justement dire qu'ils allaient mettre moins de poids lourds chez nous, on va les passer sur le rail. On n'a pas fait de votation en France. Que veut-on faire ?

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

Très bien. Trente secondes de réponse.

**Jean-Patrick BOOH MBOG, conducteur Euro-cargo Rail**

Jean-Patrick BOOH MBOG. Je suis conducteur chez Euro-cargo Rail.

Je peux apporter une petite réponse pour les trains de transport d'autoroutes ferroviaires. C'est SNCF Réseau qui nous donne des avis de transports exceptionnels (ATE) qui nous imposent des itinéraires bien précis.

980 Ces itinéraires précis passent essentiellement par Sibelin ou par Givors par la rive droite. Ce sont les autres unités qui nous donnent les itinéraires précis où on peut passer, où le gabarit le permet, sinon ce n'est pas possible.

**Jérôme REBOURG, FNAUT**

C'est un choix politique.

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

C'est un choix technique. Denis CUVILLIER, pouvez-vous répondre ?

**Denis CUVILLIER, SNCF Réseau**

Cela recoupe la question qui était posée précédemment sur le choix des itinéraires. Quelqu'un soulignait juste avant que la meilleure capacité d'une ligne était quand elle était dédiée à un type de trafic. C'est une approche que nous, gestionnaires d'infrastructures, partageons et vivons.

990 Pour nous, la situation idéale est de dédier une ligne pour chaque type de trafic. On peut donc avoir une ligne dédiée au fret, une ligne pour les voyageurs TER et une ligne pour la grande vitesse. Ce cas de figure n'est pas fréquent en Europe, et quasiment unique en France entre Lyon et le sud où on a la LN4, la ligne de Saint-Exupéry qui descend ensuite vers Marseille pour la grande vitesse. La ligne de la rive gauche du Rhône est fret et voyageurs et la ligne de la rive droite n'est que pour le fret.

Ce cas de figure est celui qui est le plus performant. Il a une difficulté, c'est la traversée de Lyon. Donc, faire un choix de prendre un itinéraire alternatif ailleurs en France parce qu'il y a un point dur avec la traversée de Lyon sur quelques kilomètres est difficile. En tout cas, ce n'est sûrement pas le plus rentable, et ce n'est sûrement pas celui que l'on a fait. Le choix que l'on a fait est de trouver une solution à la traversée de Lyon.

1000 Par ailleurs, ces trains ne vont pas de bout en bout du nord au sud de la France. Précédemment, quelqu'un a dit que Sibelin était une fatalité. Ce n'est pas une fatalité. Sibelin est un service. Si les trois quarts des trains de fret qui passent par Lyon s'arrêtent à Sibelin, c'est parce qu'ils y trouvent des services à Sibelin. Ce n'est pas eux qui veulent absolument imposer cet arrêt à Sibelin.

Pour les trafics qui vont vers l'Italie, ceux du nord passent logiquement par Ambérieu, et ils continuent vers Chambéry et vers l'Italie. Ceux qui viennent du sud peuvent-ils prendre le sillon alpin-sud ? Oui, ils peuvent le prendre dans la limite de capacité de cette ligne qui est à voie unique.

**Intervention hors micro [inaudible]**

**Denis CUVILLIER, SNCF Réseau**

1010 Oui, mais ces 15 km sont très contraignants dans la gestion des trafics. Ensuite, il faut qu'ils traversent Grenoble, mais l'itinéraire est plus court. Si jamais il était plus performant, on y mettrait les trains. Par ailleurs, il ne faudrait pas qu'ils soient dans les trois quarts qui ont envie de s'arrêter à Sibelin puisque c'est réservé aux 25 % qui iraient ensuite vers l'Italie. Le choix des trafics n'a pas été fait dans le but de dire que l'on voulait absolument tous les mettre dans Lyon. Si on pouvait trouver d'autres solutions, on le ferait volontiers.

**Robert RIVOIRE, ADEC / Fracture**

1020 Je suis désolé, je ne peux pas vous suivre pour une raison très simple, les arrêts qui se font à Sibelin pourraient très bien se faire par exemple à Portes-lès-Valence où vous avez la place, les infrastructures et vous avez même un saut-de-mouton au sud de l'ancienne gare de marchandises. S'il y a des mises au gabarit à faire par exemple entre Valence et Moirans, est-il plus intéressant d'investir 4 milliards dans le ferroviaire Lyonnais ou quelques centaines de millions pour améliorer cette voie ? Comme je le dis, ce sont tout de même des choix politiques de SNCF qui a des difficultés à évoluer, me semble-t-il, pour adapter ses réseaux.

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

C'est une question intéressante sur laquelle on va demander que vous y répondiez, mais cela peut être un choix en opportunité. Il faut un investissement. Je crois que le débat est fait pour faire remonter ce genre de choses.

**Pascal GHESQUIÈRES, SNCF**

1030 Je reviens juste sur l'économie d'un transport qui passe aussi par l'économie des moyens fixes que mettent les entreprises ferroviaires pour organiser leur transport. Cela passe donc par des agences disséminées sur tout le territoire, en l'occurrence pour Fret SNCF, vous avez des agences partout. Ces entreprises ferroviaires cherchent à optimiser leurs moyens. Il est clair qu'avoir des agences disséminées sur tout le territoire, c'est pour eux un coût fixe important. S'il y a mixité des destinations



avec pour chaque destination une agence qui serait éventuellement basée à Portes-lès-Valence pour uniquement un trafic ou deux trafics qui iraient sur l'Italie, cela peut être aussi pour eux une difficulté de gestion des coûts fixes. On l'a eu et on l'a vécu avec une entreprise ferroviaire qui cherche depuis cinq ans maintenant à réduire son nombre d'implantations. Cela n'a rien à voir avec l'aspect infrastructure, mais cela est en rapport avec l'économie du transport et du train qui est produit.

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

Merci. Une dernière question avant de poursuivre sur les offres concurrentes.

**Joël DUBOS, FNAUT AuRA**

1040 Joël DUBOS de la FNAUT. Je voulais revenir sur les aspects de financement des infrastructures.

Je trouve effectivement très décevant ce que nous a dit la DREAL compte tenu des investissements nécessaires pour la remise à niveau du réseau national. Je voudrais juste rappeler les trois rapports qui ont été commandés d'ailleurs par le gouvernement et la direction de la SNCF à l'EPFL, le fameux rapport RIVIER, qui recommandait de mettre plus de 3,2 milliards par an pour la remise à niveau du réseau national pendant dix ans. On a été à un peu plus d'un milliard, 1,2 milliard. Aujourd'hui, effectivement, on est à un niveau d'investissement beaucoup plus conséquent, mais on a perdu dix ans. Aujourd'hui, en fait, on paye les absences de décision sur ces infrastructures.

1050 Dans les discussions que l'on a eues tout de même tout au long des débats, du CFAL, du nœud ferroviaire lyonnais, il a été abordé la question de l'implantation d'une nouvelle plateforme sur l'est-lyonnais compte tenu effectivement de l'implantation des zones logistiques, plateforme pour l'autoroute ferroviaire. De mémoire, le représentant de la Chambre de commerce de l'époque qui est à la retraite aujourd'hui nous avait dit que les appels d'offres avaient été lancés auprès d'exploitants. Où en est-on ? Une zone a-t-elle été retenue ou non ?

Concernant justement les trafics de fret sur le nœud lyonnais, a-t-on une idée de ce que sont les besoins de la métropole parce qu'il y a effectivement des besoins ?

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

Je reprends votre question. Dans la part du fret que vous évoquez, même si on faisait passer tout le fret de transit ailleurs, combien devrait rester obligatoirement pour desservir la métropole lyonnaise ? Ce sont des éléments de ce type. De quoi aurait-on besoin ?

1060 **Joël DUBOS, FNAUT AuRA**

Une dernière remarque à propos des financements, j'ai oublié une chose, on a complètement raté la taxation du fret poids lourds avec la taxe sur les poids lourds qui devait être mis en place. Nos voisins suisses qui sont à l'échelle de la région Rhône-Alpes tel qu'elle était avant ont réussi à mettre en place ce qu'ils appellent la RPLP, une redevance poids lourd en fonction de la charge du poids lourd parce qu'il y a une usure beaucoup plus conséquente des infrastructures routières par les poids lourds, mais il y a une pollution qui aujourd'hui nous coûte très cher. Cela a été rappelé hier par le député, Monsieur FUGIT, cela nous coûte extrêmement cher en vie, 67 000 vies par an.

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

1070 On note bien cela. Je ne suis pas sûr que mes collègues me suivent si on fait une recommandation au gouvernement de réinstaurer la taxe carbone, je plaisante, c'est une boutade de ma part pour détendre un peu à ce sujet.

Si vous avez une question très rapide parce que je voudrais aborder la suite sinon on va être frustré de ne pas avoir parlé des alternatives et des réponses apportées.

**Philippe PERNÉE, citoyen**

Je suis Philippe PERNÉE, je suis un simple citoyen. C'est juste pour rebondir, et je voudrais trois précisions. Première précision, on parle du retournement à Guillotière. Dans les nouveaux travaux, les nouveaux aménagements, comme j'ai vu qu'il y a cinq ou six solutions proposées en alternative, une d'entre elles prévoit-elle ce retournement pour éviter d'avoir tout ce trafic qui remonte jusqu'à Guillotière ?



1080 Puisque l'autoroute ferroviaire du sud et peut-être d'autres trafics viennent de Perpignan, dont on a parlé, on citait la halte à Mâcon dont j'ai appris l'existence récemment, je suggère surtout dans de futurs aménagements, pourquoi ne pas faire une halte à Sibelin ou à un autre endroit approprié de la région lyonnaise ? Une partie du trafic de cette autoroute ferroviaire le quitterait, il serait tout de même venu de Perpignan qui n'aurait pas fait 500 à 600 km économiques, mais il serait tout de même proche des 500 km, et économiquement, cela pourrait repartir en camion. Cela pourrait aller sur le **PLIS [01:43:19]** ou sur d'autres endroits, à partir de Sibelin. Cela me paraît une idée à construire.

Dernier élément, on a parlé la dernière fois à la réunion GT général de 2040, mais qu'en est-il pour le fret ? Est-ce aussi 2040 ? Cela peut-il aller plus vite en fonction de certains scénarios ? Ce sont surtout des précisions

1090 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public**

Je ne sais pas si on pourra répondre à tout sur ce point. En matière de calendrier, on est dans les mêmes échelles de temps, car pour le nœud ferroviaire long terme, les aménagements sont dans les hypothèses telles que les a présentées la SNCF, les grands projets sont réalisés selon l'hypothèse de départ. Après, on peut avoir des compléments ou des phasages potentiels qui peuvent être examinés dans le cadre du débat.

**Denis CUVILLIER, SNCF Réseau**

Parmi les questions posées, une question demandait quelle part du fret resterait sur Lyon. Il n'est pas facile de répondre à cette question. On a tout de même essayé de faire un exercice, mais ce ne sont pas des vérités. Ce sont des hypothèses que Réseau met au débat. Le but de ce débat est bien justement de critiquer. En l'occurrence, je remonte sur un débat plus ancien qui était celui du CFAL.

1100 Lorsqu'on a fait le constat que les trois quarts des trafics nord qui traversent Lyon passent par Sibelin, on a pris en compte chaque segment de trafic correspondant aux trois rôles principaux de Sibelin et on a essayé de les projeter dans l'avenir. On est arrivé à la conclusion que la mise en service du CFAL, 50 % de ces trafics, donc moins que la proportion actuelle continuerait à avoir besoin de passer par Sibelin. Cela veut dire aussi, je refais un débat qui a eu lieu il y a longtemps, mais on est là pour en parler, si jamais une alternative au CFAL se trouvait éloignée de Lyon, 50 % des trafics continueraient à devoir passer par Lyon pour aller à Sibelin. Après le débat, ne faut-il pas délocaliser Sibelin et aller l'installer ailleurs ? Peut-être ? La délocalisation de Sibelin a été estimée à un milliard d'euros. La situation du fret ferroviaire fait qu'aujourd'hui pour proposer un milliard d'euros en complément du CFAL pour un tracé plus long, plus cher et pour des compléments, c'est difficile de proposer de tels choix à l'État dans la situation actuelle du fret ferroviaire.

1110 Aujourd'hui, on écoute plutôt des gens comme le Pôle Intelligence Logistique. Ils nous disent, on voit bien qu'il y a une difficulté dans Lyon. On voit bien que c'est un sujet d'infrastructure, et les propositions que l'on fait pour le CFAL et pour le NFL long terme, c'est effectivement de redonner de la capacité pour le fret à travers Lyon, mais pour les autres questions le débat est ouvert.

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

Merci. Je vous propose de passer à la séquence suivante. On reviendra sans doute sur ces questions, ce que vous avez évoqué en alternative, puisque c'est le cœur même du débat, on va l'aborder.

1120 Il y a le fer, mais il y a aussi le fluvial. Il serait peut-être intéressant de voir un peu les perspectives sur le fluvial. Cela peut-il être non pas un concurrent, je ne vais pas le présenter en matière de concurrence, mais une manière de prendre une part du marché qui évite certains investissements ?

Je vous laisse présenter. Si vous pouvez avoir une vision assez rapide et assez concise compte tenu du temps déjà écoulé, je suis désolé.

**Cécile AVEZARD, VNF, direction territoriale Rhône Saône**

Merci, Monsieur le Président. Je suis Cécile AVEZARD de VNF. Je suis avec Nicolas CHARTRE et Rachid BIOUD, mes collègues. Je vais essayer de faire rapidement une petite présentation, et je laisserai Nicolas et Rachid compléter selon ce qu'ils souhaitent.

1130 Le fluvial, « la solution douce fret » pour soulager tout de suite les encombrements du nœud ferroviaire lyonnais. C'est effectivement ne pas oublier que du transport massifié on peut en faire dans Lyon par le Rhône et la Saône. C'est extrêmement important de le rappeler parce que très souvent on l'oublie, y compris même les opérateurs de transport.

Quelques atouts pour le fluvial pour la traversée de Lyon : on a repris un schéma qui se trouve dans le dossier de la SNCF qui montre effectivement les économies d'utilisation de CO2 que l'on peut faire en utilisant à la fois le train et le fluvial. Avec un convoi poussé avec deux barges qui représentent 180 à 200 camions, soit environ de 4 400 T à 5 000 T. C'est effectivement un seul convoi. On a tout de même une économie de CO2 très importante.

1140 On reproche souvent ses moteurs au fluvial qui ne sont pas des moteurs propres. Attention, ils sont beaucoup plus propres entre guillemets que les navires maritimes parce que depuis longtemps ils n'utilisent plus une certaine qualité de fioul qui est interdite. Évidemment, on n'a pas les moteurs de dernière génération des camions, mais on y travaille. L'ensemble de la filière fluviale se met en ordre de marche pour aller vers le verdissement de la flotte. C'est quelque chose que l'on verra. L'objet de ce débat est de se projeter dans dix ans, quinze ans, vingt ans. Ce n'est peut-être pas pour demain, mais on y travaille. On travaille à la fois sur l'hydrogène, sur des moteurs entièrement dépollués avec des expérimentations qui sont en cours sur différents types de bateau dans lesquels VNF, mais pas uniquement, est associé.

1150 Le gros avantage du fluvial en ville est de ne pas faire de bruit ou très peu de bruit, et c'est tout de même significatif parce qu'on parle beaucoup de qualité de l'air en matière de coût social du transport, mais j'insiste sur le coût social du bruit qui à peu près de même ordre de grandeur que le coût social de la qualité de l'air. Donc, en ville, c'est extrêmement important de penser aussi bruit.

Autre élément, l'infrastructure fluviale, par rapport à ce que vous disiez, Madame, précédemment, on n'a pas de problème d'infrastructure. C'est-à-dire que l'infrastructure fluviale sur l'ensemble Rhône Saône est aujourd'hui en mesure d'accueillir quatre fois plus de trafic sans aucun investissement supplémentaire. Le dimensionnement des écluses, la capacité du chenal, l'ensemble de l'infrastructure fluviale n'est pas du tout saturée. C'est aujourd'hui une infrastructure sous-utilisée alors même que dans le sillon rhodanien quand on voit l'A7 ou parfois les sillons ferroviaires, on se demande pourquoi on ne fait pas plus de transport massifié.

1160 C'est une infrastructure qui fonctionne 355 jours par an, y compris les transports du week-end, c'est tout le temps. L'inconvénient est effectivement la question des crues, cela peut arriver plus sur la Saône que sur le Rhône qui est rarement en arrêt de navigation, car des barrages régulent un peu plus facilement les débits, mais on a tout de même une bonne desserte annuelle et un bon nombre de jours de navigation annuels possible. C'est une voie fluide pour un transport quasiment en site propre sans embouteillage, sans problématique complexe de croisement. C'est un transport également extrêmement sûr, c'est important, il y a très peu d'accidents fluviaux parce que c'est un transport lent, ce qui limite un certain type de matériaux, mais pour des conteneurs qui ont passé trois mois sur les mers, trois ou quatre jours de plus ne pose pas vraiment de problème en matière d'acheminement de destination finale. C'est un transport sûr et très fiable en matière de temps. Les difficultés de fiabilité que l'on a aujourd'hui sont plus sur les articulations notamment au niveau de Fos entre les barges, le fait qu'elles passent des navires maritimes aux barges fluviales, il y a effectivement des petits de sujets de fiabilité, mais quand le conteneur est sur la barge, ce transport en matière de délai est extrêmement fiable.

1170 Comment les ports se répartissent-ils à l'échelle de l'axe ? On a un réseau grand gabarit qui va de Fos jusqu'à Pagny en Bourgogne avec une série de ports, je ne vais pas les détailler, mais on va les voir autour de Lyon dans une slide suivante, qui sont pratiquement tous embranchés rail. Ces ports sont aussi des gares. J'insiste sur ce point parce qu'un certain nombre de ports aujourd'hui comme Mâcon par exemple trouvent leur essor dans le développement du fer. Ces ports qui sont des gares peuvent aussi faire du fleuve-rail ou du rail-fleuve. L'intermodalité est possible entre les deux modes, cela se fait déjà. Il y a des exemples. Il me semble qu'un des interlocuteurs précédents en a cité un. On a par exemple Mâcon aujourd'hui des bouteilles d'eau qui descendent d'Évian et vont par le rail pour ensuite reprendre la barge jusqu'à Marseille et l'export. C'est donc tout à fait possible. Cela se fait.

1180 Les ports sont même parfois très bien équipés pour le faire. Il y a une manutention directe qui prend

les conteneurs d'un côté et les remet de l'autre. Il y a évidemment un coût de manutention, mais c'est techniquement tout à fait possible.

1190 Cet axe est beaucoup utilisé pour des matériaux lourds. Quels types de marchandises le fluvial transporte-t-il ? On transporte ce qui est lourd, volumineux et dangereux. Ce sont les trois axes principaux que l'on doit retenir. Ce qui est lourd, c'est-à-dire tous les matériaux de BTP, des céréales en grand volume, des métaux, ce qu'on appelle les pondéreux au sens large. Il y a plutôt un gros trafic interne à l'axe sur les granulats et les sables pour aller de ville en ville à l'intérieur même de l'axe, et c'est surtout pour les filières du BTP. En dehors des matériaux de construction, 80 % des flux sont des céréales, des conteneurs, des produits chimiques, différents produits utilisés soit à l'import, soit à l'export qui sont centrés avec Lyon pour point de passage à l'import ou à l'export Fos-sur-Mer, et également Sète puisqu'on a un canal qui va du Rhône à Sète en partie en grand gabarit.

1200 Quelques éléments sur la filière conteneur sur le bassin pour donner une idée des conteneurs qui circulent. On s'est focalisé sur le conteneur parce que c'est peut-être l'unité de transport que l'on imagine le plus facilement circuler ou se reporter du rail au fleuve, ou du fleuve au rail. C'est un élément que les uns et les autres, nous transportons sur nos réseaux respectifs de façon assez simple. On imagine peut-être un peu plus difficilement la représentation de toute une cargaison de céréales dans un train et vice-versa. On est sur quelque chose qui peut assez facilement s'interchanger. La slide donne un peu une idée de l'ensemble des volumes qui transitent dans chaque port avec la répartition entre le rail et la route pour les ports sur lesquels il n'y a pas de terminal en tant que tel ou très peu de terminaux conteneur, ou bien voie fluviale, au milieu le rail et le train.

Sur le port Édouard Herriot, sur les 263 000 EVP (équivalent vingt pieds) qui transitent chaque année, 27 % EVP, c'est la caisse mobile classique que l'on voit sur les barges, sur les navires et sur les trains.

Pour revenir à des comparaisons qui ont pu être faites sur le rail, le fluvial représente à peu près 8 % des trafics de conteneurs qui se déroulent à Marseille soit environ 85 000 conteneurs par an. Le potentiel est au minimum du double sans difficulté en matière de capacité de massification. On pourrait faire bien plus que ce qui est fait aujourd'hui.

1210 Sur l'aire lyonnaise, on a construit avec nombre d'entre vous partenaires autour de cette table, mais également la CNR qui n'est pas là aujourd'hui, la métropole bien sûr. Il y a quelques années, on a fait aboutir un schéma portuaire métropolitain qui a permis de se donner une idée de la définition de la vocation des différentes plateformes portuaires autour de Lyon, donc Villefranche, le port Édouard Herriot, Salaise et Loire-sur-Rhône. Je ne vais pas détailler davantage et on pourra répondre à vos questions, mais cela a permis de voir un peu clair sur ce que pouvait être la vocation de chaque site dans la durée, et en particulier de voir pour les conteneurs comment on pouvait équiper progressivement l'aire de Salaise autour du projet Inspira pour que cette aire logistique devienne un relais du port Édouard Herriot quand il serait saturé. Il faut ajouter qu'au nord de Lyon il y a également d'autres plateformes sur la Saône, Pagny que j'ai indiqué précédemment, mais Chalon et Mâcon sont aussi des ports polyvalents. Villefranche est plutôt un port orienté vrac. Au sud, Loire-sur-Rhône, un intervenant en a parlé en disant que c'est une zone logistique en développement autour du rail et autour du fleuve également avec des choses très intéressantes, et Salaise-Sablons où il y a un projet d'aire logistique de hub multimodal qui est en cours de développement.

1220 En conclusion, que peut-on dire ? Le fluvial est un mode de transport massifié tout à fait complémentaire à celui du rail. Dans ce que j'ai entendu précédemment, à l'échelle de l'axe, il faut vraiment qu'on essaye même si ce n'est pas toujours très simple parce que ce n'est ni VNF ni SNCF Réseau qui font le marché, on met à disposition des infrastructures, on fait en sorte qu'elles puissent être exploitées, on les développe, mais il y a aussi le coût et le prix qui font que oui ou non les infrastructures sont exploitées tel qu'on le souhaiterait. À l'évidence, il y a des complémentarités notamment pour tout ce qui est le pré et le post-acheminement des colis lourds, des matières dangereuses, des matériaux lourds ou encombrants, des transports exceptionnels. Sur ces domaines, le fluvial a vraiment un atout. Il serait d'intérêt général que, lorsqu'on peut faire du fluvial, on le fasse plutôt que de la route, et même peut-être du rail dans la mesure où on a des problèmes d'encombrement.

1230 On peut dire aujourd'hui que du report modal de la route vers le fleuve est tout de suite possible. Si cela ne se fait pas, vous l'avez dit, Madame, c'est pour des raisons de coût, mais là aussi il faut se

1240 projeter à dix ans ou vingt ans, il y aura un moment où on arrivera politiquement à faire des choix qui feront que les modes massifiés deviendront compétitifs, cela ne les empêche pas de faire des efforts, ce qu'ils font, mais il y a des efforts de compétitivité à faire de la part du fluvial, et nous en sommes très conscients. Ils concernent aussi bien les ports, les opérateurs, le verdissage de la flotte que l'offre de service générale de l'ensemble logistique fluvial. Il faut se projeter un peu et faire en sorte que nos infrastructures collectivement, VNF et SNCF, puissent le moment venu être complémentaires pour offrir une qualité d'offres massifiées dont on a besoin sur l'ensemble de l'axe.

1250 Il faut retenir aujourd'hui de fortes réserves de capacité avec des ports soit au nord, soit au sud de Lyon, et voir de quelle façon mailler cet ensemble par le rail et par la route également, et la manière de capter notamment tout ou partie du trafic de transit. Ensuite, même si on pense acheminement dans Lyon, aujourd'hui CNR, VNF et la métropole travaillent sur la façon d'imaginer une logistique fluviale de proximité avec un port logistique de grande capacité à Édouard Herriot, mais ensuite des plateformes logistiques type centre-ville à partir desquelles on peut faire du dernier kilomètre. C'est cela le transport et l'acheminement des colis à l'avenir dans les grandes métropoles urbaines. C'est le cas à Paris. Cela le deviendra à Lyon. Cela prendra le temps qu'il faudra, mais c'est vers cela que l'on ira. L'idée est de voir comment on peut soulager le ferroviaire, imaginer à l'échelle du grand corridor nord-sud comment l'un peut se substituer à l'autre, ou l'un peut se compléter à l'autre sur de grandes distances. Le fluvial est limité au nord alors que le ferroviaire ne l'est pas. Il y a des atouts. Il y a des avantages respectifs et des inconvénients respectifs de l'un et de l'autre, on travaille d'ores et déjà avec SNCF Réseau sur ces sujets, mais le débat est peut-être l'occasion de mettre un peu en avant les atouts et les complémentarités que le fluvial peut apporter.

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

1260 Merci beaucoup. Monsieur CUVILLIER, je vous laisse la parole, on prendra les questions une fois groupées ou les précisions complémentaires sur la réponse de la SNCF aux différentes commandes entre guillemets en matière de réseau.

**Yves SIMOND, SNCF Réseau**

Si on pouvait passer la diapositive 72. De quelle réponse du ferroviaire parle-t-on, et dans quel projet ?

Dans le cadre de ce débat, j'aimerais inverser la question. Je voudrais dire quels services on pourrait développer et quels projets on met en face de ces services compte tenu de tout ce qui a été dit jusqu'à présent quant à la situation d'engorgement du nœud lyonnais. J'aimerais donc déjà revenir au projet et aux hypothèses de service que l'on a prises pour le NFL long terme.

Ce sont trois composantes :

1270 Une composante voyageurs que je ne vais pas détailler ici, mais dont il faut tenir compte parce qu'elle entre en compte dans la répartition des sillons. Dans le cadre des hypothèses de réseau, on prend comme hypothèse un doublement des services voyageurs à destination du périurbain ou à destination des métropoles régionales par rapport à Lyon.

Pour répondre aussi à une préoccupation exposée précédemment, il faut tenir compte du développement de ces services voyageurs, et donc de la place du fret et de l'incidence du développement du fret sur ces services voyageurs. C'est une préoccupation que nous avons et que nous menons dans ces réflexions.

Le troisième volet, après les voyageurs longue distance ou le périurbain, c'est le fret. On a pour hypothèse un doublement de la capacité du fret dans la traversée de Lyon. Les projets dans le périmètre de la réflexion :

- 1280
- Un projet d'ajout de capacité entre Saint-Clair et Guillotière, la petite flèche grise présentée sur le schéma, entre Saint-Fons et Grenay, un doublement de la capacité, c'est le NFL long terme, le projet présenté au débat, c'est une réponse que l'on n'a pas apportée tout à l'heure, qui intègre la faculté de réaliser la banalisation du raccordement de Saint-Fons.
  - Avec le NFL long terme, on pourra pour le fret local à destination de Vénissieux accéder directement depuis le sud vers l'est. Pour le développement des trafics nord-sud ou nord-Italie, ils sont portés par de grands projets, CFAL pour le fret nord-sud et pour le



débranchement vers l'Italie, et accès alpin pour ce qui concerne les trafics à destination de l'Italie.

1290 Ces projets représentent plusieurs dizaines de milliards d'euros. Il faudra effectivement voir dans quelle mesure on pourra échelonner leur réalisation. À ce titre, ce sont les services et donc les besoins exprimés qui sont les plus urgents qui vont conduire à une certaine priorisation des investissements.

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

Très bien, merci. Je laisse la parole à qui veut la prendre ou à qui veut la demander, à Monsieur à qui j'ai coupé la parole précédemment.

**Gilles RENEVIER, Fracture**

1300 Gilles RENEVIER, Fracture. Deux petites questions. Existe-t-il pour les voies fluviales, le fret ferroviaire et le routier une idée du temps de parcours entre le chargement des grands navires qui viennent de Méditerranée ou plus loin pour charger un conteneur sur une barge, charger un conteneur sur un train ou charger un conteneur sur un routier, quelle durée et quel coût pour trois possibilités pour arriver sur Lyon ? Avez-vous une idée à ce sujet ?

J'ai une deuxième réflexion

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

On va déjà répondre à cette question.

**Gilles RENEVIER, Fracture**

Je poserai ma deuxième question après.

**Jean-Patrick BOOH MBOG, conducteur Euro-cargo Rail**

Pour charger un train complet de conteneurs ou le décharger, il faut compter entre trois et quatre heures.

1310 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public**

Et combien de temps pour aller à Lyon ?

**Jean-Patrick BOOH MBOG, conducteur Euro-cargo Rail**

Je dirais quatre ou cinq heures. En dix heures ou douze heures avec le déchargement, il part de Fos et il est sur un autre petit camion ou plus gros camion à Lyon.

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

Pour quel coût ?

**Vincent PICHOU, SNCF Logistics**

1320 Le coût s'avère compétitif. Aujourd'hui, je ne peux pas vous donner un coût à l'UTI, mais globalement on voit cette part de marché augmenter. Le juge de paix est le chargeur, c'est-à-dire le client. Si ces flux augmentent, cela veut dire que la solution ferroviaire telle qu'elle est organisée aujourd'hui est compétitive. Je ne vous dis pas qu'elle est parfaite, mais elle draine une partie croissante du flux. Le délai de transport est compétitif. Aujourd'hui, c'est plutôt organisé en saut de nuit pour des questions simplement de fonctionnement, deux trains par jour pour Naviland par exemple partent de Fos et arrivent à Lyon-Vénissieux. Le prix est intéressant en relatif par rapport à la route ou au fluvial. Aujourd'hui, ce sont des solutions choisies pour des flux croissants.

1330 Je voudrais tout de même parler de la compétitivité routière parce que c'est un sujet clé. On a connu toute une phase où la route a fait des gains permanents. Cela a duré une dizaine d'années. Ce furent les technologies du type GPS, la gestion de flotte, les conditions également dont un intervenant a parlé. Si vous avez 16 % du flux en transit aujourd'hui qui se fait par les transporteurs français, c'est parce que le reste est fait par d'autres qui ont une compétitivité qui s'est affirmée. Aujourd'hui, cette dynamique marque le pas. Est-ce pour longtemps ? Je l'ignore, mais elle marque le pas. Le fret ferroviaire et le mode massif ont des possibilités de continuer aussi à développer leur compétitivité.

**Cécile MICHAUX, Pôle Intelligence Logistique**

1340 Peut-être juste pour compléter le comparatif des trois modes sur un conteneur qui remonte de Fos pour aller sur la région lyonnaise, toujours avec cet exemple de Conforama qui utilise les deux modalités fer et fleuve. Il disait que porte à porte jusqu'à l'entrepôt de Saint-Georges-d'Espéranche pour le fluvial on était sur 36 h, mais s'il anticipe, mais ce n'était pas problématique en soi, car il faut aussi avoir en tête que les modes alternatifs à la route peuvent parfois être utilisés sous forme de stockage déporté. Tant que c'est sur la barge, cela ne coûte pas d'argent à stocker. Ce n'est pas forcément bloquant ou problématique en soi que cela prenne du temps. Donc, la barge porte à porte, c'est 36 h.

Sur le fret ferroviaire, c'est 12-18 h, cela dépend de l'horaire d'arrivée du cargo et de l'heure du départ du train puisqu'on est sur un cadencement.

Sur la route, il y a une différence à avoir en tête, quand le conteneur est sur le camion, il y a 5 h de route, mais c'est beaucoup plus long pour le déchargement du cargo de mettre le conteneur sur le camion que de le mettre sur barge ou sur train. L'intermodalité est plus fluide entre cargo et rail ou entre cargo et fleuve qu'entre cargo et camion parce que c'est un peu l'embouteillage sur le port de Fos. Ce sont donc les délais (lead time). C'est 5-6 h dans le meilleur des cas par la route, 12-18 h sur le train et 36 h pour le fleuve. Je parle sous le contrôle des spécialistes.

1350 **Rachid BLOUD, VNF**

Je vais justement préciser sur le fleuve, mais pas pour contester le chiffre de 36 h. Effectivement, entre Fos et Lyon, la durée de navigation est de 24 h à laquelle il faut ajouter le chargement et le déchargement et le post-acheminement. Maintenant, un transporteur peut déplacer 200 conteneurs en 24 h. Je pense que même XPO ne sait pas déplacer 200 conteneurs en 24 h. Il faut donc tenir compte aussi de cet ordre de grandeur. Effectivement, les conteneurs qui voyagent quatre ou cinq semaines en maritime notamment les produits de Conforama ou d'Ikea qui peuvent faire du jour A, jour B, s'ils voyagent cinq semaines en navire, ils peuvent se déplacer en 24 h pour relier le client final. Dans ce cas, il faut rappeler que les chargeurs fonctionnent en juste à temps. Si on leur dit que la barge part lundi et que le conteneur arrive mercredi matin, il faut qu'il arrive mercredi matin à l'entrepôt. C'est à partir de là que l'industriel peut organiser ses anticipations. En fait, j'ai souvent coutume de dire que les industriels qui anticipent mal reportent en fait ce manque d'anticipation au transporteur routier qui rattrape les coûts parce que les transports se répètent, et une bonne organisation logistique peut compter sur les modes massifiés.

1360 Sur le coût d'un conteneur, il ne faut pas simplement regarder le coût à la boîte, c'est autour de 500 € pour un grand conteneur 40P, 550 € pour Fos – Bourgoin-Jaillieux. Il faut ensuite ajouter plusieurs coûts cachés, le stock flottant, les industriels déportent du stock pendant la durée du transport. Cette durée du transport permet aussi de faire des opérations de dédouanement. Pendant la durée du transport, les conteneurs sont sous douane. C'est-à-dire que l'industriel gagne de l'argent et il peut en temps masqué faire toutes ces opérations par conteneur. Je rappelle qu'ils sont au nombre de deux cents. Quand on additionne tous ces éléments de coût, on a des chargeurs du type Ikea ou Conforama qui choisissent une palette de services avec le fer, la voie d'eau et le fluvial. Je dis bien une palette de services puisque les chargeurs ont besoin de tous les services.

1370

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

Merci.

**Gilles RENEVIER, Fracture**

1380 Je vais poser ma deuxième question pour rebondir puisque ce n'était pas tout à fait innocent. On s'aperçoit que les gens sont très intéressés pour faire du fluvial, du fer ou de la route, tout un mix, et malheureusement Sibelin, ce n'est pas le cas puisque ce n'est que du fer. Il n'y a pas de possibilité pour les routiers pour répondre à Monsieur, et il n'y a pas de fluvial non plus. Comme vous avez la carte, le CFAL sud va tomber sur Sibelin. Qu'avez-vous à côté de Sibelin ? À 12 km, c'est Lyon sur une zone dangereuse. Je rappelle que Sibelin est dans une zone dangereuse Seveso. Vous avez Givors, une ville voisine, qui est déjà très impactée, et vous avez aussi Feyzin qui est rayée de la carte, ce qui est un inconvénient sur un wagon de chlore par exemple.

1390 Quand on veut nous dire et nous faire croire que le CFAL sud-est très pertinent pour faire du fret ferroviaire, vous voyez le tortillard que cela fait. Vous parlez de CFAL sud, Givors est une voie très lente. Elle est certes en train d'être remaniée, mais elle est très lente. Donc, ce n'est pas avec cela que SNCF Réseau va être pertinent sur le fret ferroviaire. C'était important de le préciser parce que malheureusement Sibelin ne fonctionne qu'avec le fer et Salaise sur Sanne qui est juste en dessous, du trimodal comme on nous l'a expliqué. Il est donc beaucoup plus opportuniste et intelligent de faire le CFAL sud plus bas, et ce d'autant plus quand vous nous signalez que cela coûterait un milliard d'euros pour le déplacer. Je dis que ce n'est pas la peine de déplacer, puisque la vallée de la chimie traitera toujours la vallée de la chimie avec la SNCF et donc on laisse Sibelin en place.

Le tri, comme vous l'avez dit, le wagon isolé est en train de se casser la figure depuis des années. Que reste-t-il à Sibelin ? C'est peut-être juste pour des arrêts conducteurs, je parlais de low cost, cela peut se faire partout ailleurs si on est d'accord avec vous. Quand on nous dit que si Sibelin est éloigné, 50 % seraient toujours à Sibelin, il faut savoir que les 50 % représentent peut-être la vallée de la chimie. Ils y seront toujours. Donc, j'aimerais bien avoir le détail sur la vallée de la chimie en pourcentage, le trafic sur Sibelin, le tri et puis les fameuses pauses-conducteurs et locomotives, merci.

1400 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public**

Très bien. Je ne sais pas si vous avez les réponses immédiatement, sinon il faudra les produire à un moment donné. Vous les mettrez sur le site. On pourra reporter votre question sur notre site de façon à apporter la réponse publiquement.

**Rémi GAUTHIER, A3CFAL**

Je vais m'approcher de la carte parce qu'elle m'intéresse beaucoup. Je vais essayer de m'approcher.

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

On peut vous donner un pointeur. Vous nous montrez ce que vous voulez pointer. Si vous pouvez vous présenter.

**Rémi GAUTHIER, A3CFAL**

1410 Rémi GAUTHIER, A3CFAL. Merci, j'ai besoin de la carte des infrastructures. On voit bien que le CFAL est toujours présenté comme un intrant important. Je crois me souvenir que la ligne au très grand gabarit fret est tout de même toujours celle qui passe par Culoz, à moins d'être démentie, on est donc toujours très étonné de voir que tous ces projets sont articulés sur le fait que le CFAL est indispensable et nécessaire à se rapprocher de Lyon alors que toutes les circulations fret que l'on voit viennent de Dijon et au-dessus, et que naturellement aujourd'hui elles passent déjà dans Ambérieu, et elles suivent cette ligne qui est au format très grand gabarit pour arriver ici. On nous dit qu'il est absolument indispensable de les faire passer ici. On dit, pourquoi pas ? Soyons une association de gens qui aiment l'écologie et les trains.

1420 Notre très grosse crainte à propos de ce projet, c'est toujours la question du phasage. Le phasage, je vous le rappelle, on ne fait que cette portion-là parce qu'on a 500 millions. Je rappelle qu'il y a une déclaration d'utilité publique (DUP) sur le CFAL nord disant qu'il est urgent de le faire, mais on ne peut pas le financer. Interrompez-moi si je dis une bêtise, mais on nous a dit, il y a une DUP tout de suite en 2012, mais on le financera peut-être en 2020 ou en 2030. Personne ne semble chercher à m'interrompre. Donc, c'est tellement urgent que l'on va attendre au moins 2020.

Notre très grosse crainte vient toujours du phasage. On ne fait que de Montluel à ici, 500 millions évalués, et après, tous les bénéfices que vous êtes en train de nous vendre sur le fret sabordent le TER et tous les autres transports parce qu'on a remis encore plus de trains de fret sur la ligne historique entre Ambérieu et Montluel.

1430 Notre grosse crainte est que l'État ne s'interdit jamais de ne pas faire ce qu'il dit. Il dit, j'ai prévu le phasage, donc un jour ou l'autre un ministre va venir en nous disant, j'ai trouvé 500 millions. Je fais juste cette portion. Regardez, je fais une levée d'hypothèque, la SNCF est propriétaire du foncier ici, je mets deux fois deux voies ici, et avec les 800 millions qui sont le sujet de cette enquête publique en ce moment, ce que j'appelle le phasage, et avec ces 500 millions on crée un contournement qui va plaire aux élus lyonnais, je suis désolé pour vous, mais c'est aussi cela, c'est aussi de la politique de

communication. On va nous vendre de la politique de communication en disant, j'ai détourné des trains de fret qui ne passent plus à la Part-Dieu, et qui bon an mal an vont arriver à aller au sud.

1440 C'est la politique du pauvre, et vous, nous tous, on vit en France, cela fait vingt semaines que l'on a des gilets jaunes, mais avant ceux qui ont sabordé ces capacités de financement, cela s'appelait les bonnets rouges si je me souviens bien, c'était aussi en France, et à mon avis on ne les a pas déménagés.

Donc, notre message est de dire, on ne fera pas circuler des trains de fret sur des rails en or. Les projets pharaoniques dont on nous annonce toujours qu'on va accumuler seulement pour le CFAL nord 1,5 milliard, peut-être finançable à partir de 2020. Dans l'enveloppe, on nous parle de 4,5 milliards au cumul des deux projets. Notre grosse crainte est qu'on ne fasse que des petits bouts qui politiquement permettront de la communication, mais qui techniquement mettront en danger le TER autour de Lyon d'une façon très concrète. Tout TER qui ne part pas d'Ambérieu n'arrive pas à Saint-Étienne, et c'est une ligne avec un débit juste monstrueux. On ne fera pas d'écologie comme cela.

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

1450 Merci, juste une précision. Je n'ai rien à vous vendre entre guillemets, Monsieur, je suis là pour vous écouter et faire en sorte que votre message puisse être retranscrit d'une manière ou d'une autre. Je comprends vos inquiétudes totalement légitimes et votre position totalement légitime. SNCF Réseau porte un projet. C'est ce projet qui est mis en débat. Nous, la Commission particulière, sommes là pour faire en sorte que quiconque puisse s'exprimer et apporter sa pierre à l'édifice.

**Rémi GAUTHIER, A3CFAL**

Notre message, c'est le combat contre le phasage. L'État propose toujours des projets multivoies et ne s'interdit pas de n'en faire qu'une partie. De ce fait, les politiques décident sur un tout, on leur vend le principe fondamental, mais comme après on ne fait que des petits bouts, on vous vend une Ferrari et vous avez un véhicule avec un moteur de 2 CV.

1460 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public**

J'ai bien compris. Votre message sera bien transcrit sous cette forme. Il y avait deux autres questions.

**Jean-Paul LHUILLIER, FNE AuRA**

Jean-Paul LHUILLIER, France Nature Environnement Auvergne Rhône-Alpes, et également national. D'abord, j'apprécie bien l'intervention de Madame MICHAUX du Pôle d'Intelligence Logistique, et je n'ai pas retenu le nom de la personne de VNF, c'est tout à fait ce que j'avais dans la tête. Pourquoi 6 000 poids lourds arrivent-ils à Saint-Quentin-Fallavier alors que l'on n'a pas de technologies modernes pour mettre les marchandises dans les caisses ? C'est la question qui est posée, et cela a bien été exposé, je n'en rajoute pas.

1470 Pour la caisse, je reviens à ce que j'ai dit tout à l'heure, et je n'ai pas eu de réponse, j'en aurai peut-être une par internet, mais je la repose. Il existe une caisse européenne qui au départ ne nous plaisait pas parce que le 45-pieds justifie le camion de 44 T puisque le 45-pieds a exactement les dimensions d'une remorque. C'est la raison pour laquelle dans le transport combiné, remorque ou conteneur, c'est la même chose, sauf la présence de roues pour la remorque dont on peut d'ailleurs technologiquement se dispenser. Le 44 T existe, on a donc perdu une bataille, mais il faut valoriser la caisse 45-pieds. Elle existe au niveau européen puisqu'elle est labellisée Conseil européen. Elle est en cours de normalisation par l'AFNOR, ce qui peut demander des années surtout si politiquement derrière cela ne pousse pas. Je connais un peu la musique dans d'autres domaines. Ne pas valider des normes, on sait faire. Je remercie VNF parce qu'il nous la fait découvrir quand on s'est rencontré il y a trois ou quatre ans. Cette caisse est la seule caisse multimodale que je connaisse, qui de plus peut être gerbée, ce qui permet d'une péniche d'aller sur un plateau de poids lourds pour le dernier kilomètre, qui d'une manière technologique aussi peut très bien aller sur des wagons ferroviaires, d'où la notion de trimodalités que j'aime bien à Édouard Herriot par exemple, c'est une vraie question, et j'aimerais bien que dans ce débat, cela ressorte, je ne suis pas magicien, ce n'est pas tout de suite et maintenant, il faut du temps, mais cela permettrait quelque part d'avancer si dans le débat du nœud ferroviaire lyonnais on pouvait exprimer au niveau du gouvernement français qu'il est impératif de développer cette caisse le plus rapidement possible. Il y a même des financements européens pour

1480



cela. Elle peut passer au gabarit GB1 qui a été cité précédemment. Il n'y a donc aucun inconvénient, sauf qu'il faut tout de même la remplir, 33 palettes, ce n'est pas facile pour des PME. Il faut donc résoudre d'autres problèmes pour la remplir, merci.

1490 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public**

Juste un bout de réponse.

**Rachid BLOUD, VNF**

Quelques éléments de réponse. C'est effectivement le programme de recherche UTILE (Unité de Transport Intermodal pour une Logistique Européenne) qui a permis de mettre en avant les capacités de cette caisse intermodale. Cette caisse a la capacité entre guillemets de remplacer la caisse mobile dans la mesure où elle est gérable comme un conteneur sur plusieurs hauteurs. Elle est interopérable avec le fer, la voie d'eau et même le maritime pour tout ce qui est short-sea. Elle a vocation à remplacer par exemple du trafic de remorques-roulier sur certains navires. Il s'agit surtout d'une caisse qui concerne le trafic continental domestique. Ce n'est pas trop de l'import-export. Aujourd'hui, c'est un problème entre guillemets de modèle économique. Toutes choses égales par ailleurs, aucun transporteur n'est en mesure de prendre le risque financier d'acheter un jeu de conteneurs 45-pieds pour faire une expérimentation sur la vallée du Rhône. On a fait des études de marché. On connaît les flux. Ils existent. Il y a des questions d'équilibre de flux à assurer. Il y a forcément des flux qui seront à vide. Le modèle économique n'est donc pas encore au point, je dis bien toutes choses égales par ailleurs. À fiscalité égale, aujourd'hui, cela ne passe pas.

1500

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

Deux autres interventions.

**René MARCAND, habitant du 7e arrondissement**

1510

René MARCAND, habitant du 7e arrondissement. J'ai vu dans votre dossier de présentation de la démarche qu'il y avait eu un plan de mobilisation en œuvre depuis quelques années et qui allait se poursuivre sur 2021. Dans ce plan de mobilisation, il y a la mise en place d'un dispositif télécommandé de retournement à La Guillotière qui a été mis en place en novembre 2017. La première question que je voulais vous poser, avez-vous un bilan de cette mise en place ? Cela a-t-il été positif ou non pour la circulation des trains de fer qui vont du sud vers l'est de l'agglomération ?

1520

Deuxième question, vous avez évoqué le fait que dans le cadre du dossier de débat public en cours, il y a bien la mise à quatre voies Saint-Fons – Grenay, et que dans ce cadre vous envisagez la banalisation du raccordement de Saint-Fons. Faut-il vraiment attendre la mise à quatre voies entre Saint-Fons et Grenay pour banaliser le raccordement de Saint-Fons ? D'après ce que disait, Madame MEAUX en 2012, le coût chiffré à l'époque était de l'ordre de 30 millions d'euros. Cela paraissait tout à fait raisonnable comme investissement, et cela assurait un service rendu qui pourrait être encore une amélioration par rapport à ce que vous avez fait avec la télécommande mise en place.

1530

Troisième question, au départ le dossier CFAL était lié à la mise à quatre voies de Saint-Fons – Grenay. C'est le ministre PERBEN qui a éliminé la mise à quatre voies dans le cadre de l'enquête publique qui a conduit à la DUP de CFAL nord. C'était en 2011-2012, mais au même moment, Madame MEAUX parlait de l'urgence de faire cette mise à quatre voies de Saint-Fons – Grenay. Aujourd'hui, dans un dossier long terme, 2040, on remet ce tronçon. N'avez-vous pas l'impression que c'est un peu plus urgent que cela ? Je m'interroge pour quelle raison on reporte cet aménagement qui paraît raisonnable en matière d'investissements. Il y a tout de même un problème de coût. Madame MEAUX l'évaluait avec la banalisation de Saint-Fons entre 280 et 300 millions d'euros. C'était en 2011. Aujourd'hui, en 2019, vous chiffrez à 820 millions. Que s'est-il passé entretemps ?

**Denis CUVILLIER, SNCF Réseau**

Le dispositif de retournement des trains est lié aux mises en place de la commande centralisée du réseau dans Lyon. Cela consistait à automatiser au niveau de la commande de tous les appareils de voie et des signalisations, de les automatiser dans un schéma unique ou dans une commande unique qui évitait de mobiliser différents postes successifs. Si tout s'enchaîne bien, dans la configuration antérieure, on avait quelque chose de relativement rapide, mais qui prend tout de même quarante

minutes, mais cela ne s'enchaînait pas forcément toujours bien. En revanche, avec la nouvelle commande centralisée du réseau, toutes les opérations s'enchaînent bien.

- 1540 La banalisation de Saint-Fons, la mise à quatre voies de Saint-Fons – Grenay et le CFAL, on va revenir sur la carte générale. Vous avez ici l'ensemble des grands projets autour de Lyon. Il y a POCL dont le débat public a été fait il y a maintenant une dizaine d'années. Le CFAL, le débat public date de 2002, et aujourd'hui il est déclaré d'utilité publique pour sa partie nord. Les accès alpins sont déclarés d'utilité publique pour la première partie à partir de Lyon. Ce qu'a mis en évidence Marie-Line MEAUX, c'est que tout cela ne fonctionnait correctement que si au niveau du nœud lyonnais, il y avait des capacités suffisantes pour accueillir tous les trains qui arriveraient par ces projets. Le débat public qu'on lance aujourd'hui sur le NFL est justement pour rattraper ce retard par rapport à l'avancement des autres grands projets. Là, on parle études et procédures. Pour fixer un ordre de grandeur sur un grand projet d'investissement si tout se passait bien, on prendrait en considération entre le moment où on fait le débat public et la mise en service, il y a une vingtaine d'années. La partie relative aux études et procédures, c'est douze ans. Elle est donc plus longue que la partie réalisation et mise en service. Il était donc impératif, comme vous l'avez souligné, que le passage à quatre-voies entre Saint-Fons et Grenay se fasse le plus vite possible, de même que les investissements du cœur du nœud pour rattraper les autres grands projets. Ce débat public répond à votre demande, mais ne faut-il pas aller plus vite sur Saint-Fons – Grenay ?

**René MARCAND, habitant du 7e arrondissement [hors micro, inaudible]**

**Denis CUVILLIER, SNCF Réseau**

- 1560 Le CFAL était sorti avant dans sa logique d'enlever des trains de fret du cœur de l'agglomération. Il faut bien aujourd'hui que ces autres investissements rattrapent au moins le niveau d'avancement des autres grands projets.

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

Prenez un micro pour qu'on puisse vous entendre.

**René MARCAND, habitant du 7e arrondissement**

Ne peut-on pas imaginer qu'il y ait un ordre de priorité dans les différentes opérations entre le court terme immédiat, le moyen terme et le long terme ?

**Denis CUVILLIER, SNCF Réseau**

- 1570 Vous avez fait une allusion précédemment au plan de mobilisation, il a justement pour objet de déclencher toute une série d'opérations que l'on va qualifier d'immédiate, même s'il dure jusqu'en 2025, mais il a un objet, c'est retrouver de la qualité de fonctionnement dans le nœud. Il n'a pas pour objet de faire passer davantage de trains, mais rien que ce premier objectif pour un certain nombre de clients, notamment les chargeurs, c'est un objectif très ambitieux.

Pour tous les gens du quotidien qui font du domicile-travail par le train, et qui se plaignent régulièrement, quelqu'un l'a fait tout à l'heure à juste titre, du dysfonctionnement du nœud lyonnais. 25 % des retards sur tout le réseau régional Auvergne Rhône-Alpes sont dus à un dysfonctionnement au cœur du nœud. On est dans une situation mauvaise dans le cœur du nœud.

Donc, ce premier volet d'investissement aura pour objet de retrouver de la qualité. Le deuxième volet d'investissement, celui que l'on porte au débat public, est l'étape d'après pour mettre davantage de trains.

**René MARCAND, habitant du 7e arrondissement [hors micro, inaudible]**

- 1580 Entre 2027 et 2030...

**Denis CUVILLIER, SNCF Réseau**

Selon les résultats du débat public, il y aura une décision du maître d'ouvrage. Il précisera s'il veut continuer de pousser ces grands projets, et de quelle manière il le fera. C'est effectivement important. Ces décisions seront annoncées en fin d'année, mais nous, le maître d'ouvrage, c'est très important. Tout ce qu'on va entendre au cours de ces trente-cinq réunions qui auront lieu pendant le débat. Cela va nous permettre de savoir si nos hypothèses de croissance que nous proposons au débat sont

1590 partagées. Dans ce débat public, sur le long terme, on propose deux fois plus de TER, deux fois plus de TGV et deux fois plus de fret à travers le Lyonnais. Ce sont des hypothèses ambitieuses. Sont-elles partagées ? C'est le but de ce débat que d'avoir des réponses. Celles-ci peuvent être, oui pour le TER, non pour la grande vitesse. Tout est possible, le dialogue est ouvert.

Le deuxième objet de ce débat est de dire si les hypothèses que l'on porte : mise à quatre voies de Saint-Fons – Grenay et ajout de voies en nord-sud à travers la gare de la Part-Dieu, au nord de cette gare. Est-ce la bonne réponse ? C'est la réponse portée par le maître d'ouvrage, et là-dessus le débat est ouvert. On attend aussi dans le cadre de ce débat des réponses sur ce deuxième volet.

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

Merci.

**Grégory MOSER, CGT cheminots**

1600 Grégory MOSER pour la CGT. Je vais essayer de faire une synthèse de tout ce qui a été dit par les différents intervenants. Ce qui est récurrent, c'est que certains ont la volonté de développer le fret ferroviaire. On a vu notamment l'objet de ce débat public sur le développement des infrastructures, mais il faut aussi la volonté politique. Je vais y revenir. Quand on voit 10 millions par an pour le réseau capillaire, il manque un zéro, si ce n'est pas plus. Un million pour les ITE, c'est la même chose, il manque un zéro. 27 millions d'aides pour le fret combiné. C'est pareil, il manque un zéro. Ce n'est pas comme cela que l'on va inverser la part modale de la route vers le rail, ou de la route vers le fluvial. Je vais aussi défendre un petit peu le transport fluvial. On y est aussi favorable à la CGT. On avait tout de même un formidable outil jusqu'au début des années 2000. La SNCF seule transportait plus de 50 milliards de tonnes-kilomètres. Il a fallu par divers plans fret subir des coupes sombres dans les effectifs de cheminots, mettre des locomotives à la casse qui avaient pourtant encore un sacré potentiel de kilomètres. On avait plus d'une vingtaine de gares de triage. Aujourd'hui, on n'en a plus que quatre. Cela a été dit. Le déménagement de la gare de Sibelin représente un milliard d'euros. Cela veut dire qu'une gare de triage vaut un milliard d'euros. On avait un outil formidable pour le fret ferroviaire. On a tout foutu en l'air. Ce sont des milliards d'euros qui ont été perdus. Ces décisions politiques qui ont été prises ont conduit à ce saccage du fret ferroviaire en France. On vous avait annoncé que la concurrence était le seul moyen pour développer le fret ferroviaire en France, mais la part modale a tout de même réduit malgré tout.

1610 Sur le CFAL, pour la CGT, on est d'accord avec beaucoup d'intervenants, il n'a de sens que s'il est fait intégralement, la section nord comme la section sud. Pour nous, la section sud doit arriver au niveau de Chasse-sur-Rhône et de Givors pour se connecter directement avec la rive droite vers Saint-Étienne. On n'est pas très loin de la gare de Sibelin puisqu'a priori on a appris tout de même qu'elle était, non pas le centre du monde, mais pas loin. Pour nous, il faut que cela se fasse complètement. C'est amorcé par Ambérieu jusqu'à Chasse-sur-Rhône.

1620 Pour revenir sur les bases logistiques, notamment celle de Saint-Georges-d'Espéranche pour Conforama, elle n'est pas reliée au rail. C'est un scandale que l'on fasse aujourd'hui des bases logistiques, on en voit pousser un peu à droite et à gauche, qui ne sont pas reliées au rail. Vous dites que pour l'alimenter, une partie arrive par la voie fluviale et par le ferroviaire, il n'empêche que ce sont des norias de camions, et pour les habitants environnants et les usagers de la route qui empruntent tous les jours ces sections routières aux abords de Saint-Georges-d'Espéranche, ce sont des avalanches de camions pour alimenter cette base, et ce n'est pas là que les gens vont acheter, donc cela repart pour la moitié sud de la France. C'est hallucinant le nombre de camions autour de cette base. C'est anormal qu'aujourd'hui on donne des permis de construire à des bases logistiques loin de la voie fluviale ou loin du rail. C'est un non-sens, et tous les ans on voit des bases logistiques se monter ici et là dans la région, dans l'agglomération lyonnaise. Tout l'est de l'agglomération lyonnaise est saturé de voitures et de poids lourds, il n'y a plus de train. Il y avait la voie ferrée qui allait jusqu'à Pusignan, on en a parlé qui allait jusqu'à Pont-de-Chérury. Cela s'est converti en tram T3 et Rhônexpress. Résultat aujourd'hui, il n'est plus possible d'y faire rouler du fret ferroviaire. C'est tout par l'A46, l'A432.

1630 Pour conclure, il faut une véritable volonté politique. Elle peut être exprimée à la COP21, cela a été dit, mais c'est surtout le financement dont il faut disposer, et cela passait par l'écotaxe, et c'est tout de même bien dommage de ne pas être arrivé à l'écotaxe, ou à un système similaire qui permettrait de

1640 faire payer à la route le vrai prix qu'elle paye. Il faut savoir que le rail paye 100 % de ce qui doit, ce qui n'est pas le cas de la route, merci.

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

C'est une contribution que l'on prend comme telle.

**Adeline HEITZ, membre de la CPDP**

Juste quelques instants pour rebondir sur ce que vous venez de dire et savoir à qui vous posez exactement ces questions. Il y aura des réunions publiques où les collectivités seront représentées et qui pourront peut-être répondre aux questions relatives aux permis de construire de bases logistiques sans embranchement fer. Je ne pense pas qu'ici on ait les bons interlocuteurs pour répondre tout de suite à cela.

1650 **Louis BACHELLIER, Comité pour la transalpine Lyon – Turin**

Louis BACHELLIER, Comité pour la transalpine Lyon – Turin. J'avais deux questions pour les décisionnaires. Dans un contexte où il y a plusieurs grands projets ferroviaires, dans un contexte de rareté des fonds publics aussi, vous nous avez annoncé que la décision du phasage de ces différents projets se ferait en fonction de l'urgence identifiée des besoins. Je voulais savoir quelles sont les synergies entre ces différentes infrastructures. Y a-t-il une infrastructure critique pour la réalisation des autres ? Serait-il plus intéressant par exemple de réaliser le nœud ferroviaire lyonnais avant de réaliser les autres ? Faut-il que toutes ces infrastructures progressent à la même vitesse ? C'est une question d'ordonnancement de ces grands projets et sur la stratégie actuelle même si tout cela peut évoluer, notamment sur les prévisions de trafic, donc sur l'ordre de phasage des accès alpins par exemple pour le projet qui m'intéresse.

1660

Deuxième question, en cas de non-réalisation du CFAL sud qui pour l'instant est un peu en retard par rapport au tronçon nord. L'aménagement prévu sur le tronçon Saint-Fons – Grenay, l'ajout de voies permettrait de résoudre les problèmes de trafic que vous avez annoncés entre Sibelin et l'Italie qui sont apparemment assez longs aujourd'hui. Merci beaucoup.

**Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public [hors micro, difficilement audible]**

Je vais laisser à Monsieur CUVILLIER le temps de réfléchir à la réponse. Je donne à nouveau la parole à Chambre de commerce et d'industrie régionale sur la question posée sur le permis de construire même si ce n'est pas la CCI qui les délivre.

1670 **Jean-Luc BERNADET, CCI Auvergne – Rhône-Alpes**

On ne les délivre pas effectivement. On participe aux commissions locales d'urbanisme et on insiste toujours sur la possibilité de laisser la possibilité d'un embranchement pour le jour où cela devient nécessaire pour un entrepôt ou un site. Les entreprises ne font pas des choix d'investissement sans réfléchir. C'est vrai qu'il y a différents usages pour différents types de dépôt, et dans un certain nombre de cas, elles savent que cela ne fonctionnera jamais avec d'autres modes que la route, et donc elles ne recherchent pas le ferroviaire ou l'embranchement fluvial. Il faut rendre hommage aux autres, à VNF, à SNCF Réseau, à tous les organismes en charge de développer le transport. Tout le monde a cette sensibilité d'essayer d'aiguiller au moins les grandes implantations logistiques en bord de voie d'eau, en bord de grands embranchements ferroviaires. C'est juste pour vous répondre. Ce n'est pas quelque chose que les gens n'ont pas en tête. Il ne faut pas imaginer demain que l'on va être directif et dire, tu es telle entreprise, tu as telle activité et on va te mettre à tel endroit. Cela ne fonctionne pas comme cela. Après, Monsieur, on entre dans des questions d'opinion. Je voulais juste dire un mot pour dire que ce n'est pas quelque chose d'absent du spectre de réflexion de l'ensemble des logisticiens. Un certain nombre d'entrepôts ont un peu plus de dépôts logistiques, appelez-les comme vous voulez, qui ont un peu plus de valeur parce que cette possibilité d'embranchement existe. On est les premiers à souhaiter que l'on valorise mieux le foncier en bord de voie d'eau pour demain avoir la possibilité de faire de la voie d'eau.

1680

**Cécile MICHAUX, Pôle Intelligence Logistique**

Juste pour compléter sur les sujets d'implantation logistique.



- 1690 Typiquement, l'exemple de la plateforme de Conforama à Saint-Georges-d'Espéranche qui est effectivement une très grosse plateforme qui est en plus isolée de la zone de Saint-Quentin, ce qu'on déplore parce que plus les zones logistiques sont concentrées, plus cela permet d'optimiser les flux, c'est-à-dire qu'un camion arrive plein, et il peut en allant dans un entrepôt à proximité repartir à plein. Donc, on limite le nombre de trajets à vide. Le fait d'avoir ces deux plateformes à Saint-Georges-d'Espéranche, celle de Conforama et celle de Transalliance derrière, est pour nous un échec. Quand on est sur la question de l'implantation de nouvelles zones logistiques, on cherche plutôt la concentration, la proximité des infrastructures, le raccordement et l'intermodalité tant que c'est possible.
- 1700 Je voulais juste signaler tout en m'éloignant complètement du débat technique que la logistique se développe, il y a de nouveaux projets, il y a des plateformes de plus en plus géantes. On est effectivement en pleine croissance sur cette activité, et donc les flux associés, mais il ne faut jamais oublier que la logistique n'est pas suspendue en l'air, elle est là pour servir les consommateurs finaux que nous sommes tous quand on va faire nos courses, quand on achète en ligne, quand on veut une livraison en moins de 24 h. La logistique est un service. Elle sert des clients. Donc, l'évolution des besoins, l'évolution des flux, l'explosion du volume e-commerce qui est de 12 % par an sur la région lyonnaise au-dessus de l'évolution nationale. C'est 10 % par an en France, on est à 12 % sur la région lyonnaise. Les Lyonnais achètent en ligne plus que la moyenne des Français. Il faut donc pouvoir assurer ce service. Cela oblige effectivement à avoir des entrepôts de plus en plus géants, à avoir de plus en plus de camions et de flux.
- 1710 **Jean-Paul LHUILLIER, FNE AURA [hors micro, inaudible]**  
**Cécile MICHAUX, Pôle Intelligence Logistique**  
Je ne vais absolument pas rentrer dans le débat de pour ou contre, bien ou mal. Je veux justement dire que si Amazon fait le choix d'implanter cela, c'est parce que derrière il y a des clients que nous sommes aussi.  
**Jean-Paul LHUILLIER, FNE AURA**  
Ils sont surtout dans la zone desservie par le ferroviaire, c'est ce que l'on regrette, et c'est pour cela que l'on a porté plainte.  
**Cécile MICHAUX, Pôle Intelligence Logistique**  
Ils ne sont pas au Pôle d'Intelligence Logistique.
- 1720 **Jean-Paul LHUILLIER, FNE AURA [hors micro]**  
C'est inadmissible. Vous reprochez à Saint-Georges-d'Espéranche, on est d'accord. Cela n'aurait jamais dû être là, c'est vrai, mais Amazon non plus.  
**Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public**  
On ne fait pas le débat sur l'implantation d'Amazon.  
**Jean-Paul LHUILLIER, FNE AURA**  
C'est un exemple très concret sur lequel aujourd'hui on a porté plainte.  
**Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public**  
C'est votre droit le plus strict, cela va de soi, mais ce n'est pas ce débat que l'on développe aujourd'hui. J'ai besoin de revenir au débat et aux questions qui ont été posées. Je voudrais que Monsieur CUVILLIER puisse maintenant répondre aux questions qui ont été évoquées sur les grands projets, si l'un ne se fait pas sans l'autre.
- 1730 **Denis CUVILLIER, SNCF Réseau**  
C'est une question qui nous a été posée par l'État dans le cadre de ce débat, c'est de réfléchir à un phasage, un ordonnancement des grands projets. Cela veut dire pour nous à l'issue du débat d'être capable de faire des propositions.

1740 Nous avons fait des hypothèses. On est en train de mener des études que l'on va terminer très prochainement que nous remettrons à la Commission particulière du débat public pour qu'elles soient mises sur le site du projet. Je peux vous indiquer la manière dont on a abordé ces études. On a abordé ces études par le biais des services. On n'a pas posé des infrastructures. On s'est demandé, quels services nous semblent prioritaires ou majoritairement demandés par le grand public. Il nous a semblé, et on le soumettra au débat, que les TER, les voyages du quotidien, étaient prioritaires. Dans un premier temps, avant de faire du développement de services régionaux de grande vitesse vers Chambéry et Annecy, le premier objectif qu'il faudrait remplir était l'augmentation de la desserte TER.

Il y a le débat sur la LOM, la loi d'orientation des mobilités, et on sait que l'État réfléchit sur la réalisation des grands projets et la diffère dans le temps. Donc, on mène une étude où on dit, que se passerait-il si on ne faisait que les investissements qui sont au débat aujourd'hui : le cœur du nœud, Saint-Fons – Grenay avec une volonté de mettre du TER pour le périurbain, cela est-il acceptable ? Dans quelles conditions, cela pourrait-il passer ? On va le remettre à la CPDP et cela va être soumis au débat.

1750 La question suivante concernait notre idée sur l'importance des maillons. On rejoint l'avis de Monsieur, il y a un maillon qui paraît vraiment incontournable, quels que soient les scénarios de croissance de services que l'on fait, c'est la mise à quatre voies de Saint-Fons – Grenay, le renforcement de la capacité de ce maillon. Je ne défile pas complètement les résultats parce que les études ne sont pas encore finies, mais on les mettra très prochainement. Ce maillon paraît vraiment incontournable comme une première étape du développement de cet ensemble de projets. Je ne sais pas en dire plus aujourd'hui. Si vous nous dites au cours du débat que ce n'est pas une bonne hypothèse de développer le périurbain, au contraire, c'est la grande vitesse qu'il faut faire sur Chambéry – Grenoble, on reprendra les études, on rechangera les autres hypothèses et on fera de nouvelles études.

1760 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public**

Merci. Peut-être une dernière question parce qu'il est 19 h 50.

**Denis CUVILLIER, SNCF Réseau**

Élément important, Yves le souligne, on n'a pas oublié le fret dans ces études. On a mis en avant le périurbain, mais on a mis 25 % de capacités supplémentaires pour le fret dans la traversée de Lyon. On a donc pris ces deux entrants pour mener les études.

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

Une dernière question très rapide, et ensuite Monsieur le Maire.

**Robert RIVOIRE, ADEC / Fracture**

1770 Robert RIVOIRE, ADEC/Fracture. C'est une demande, il n'y aura pas de réponse tout de suite. Vous avez dit que 25 % des retards étaient dus au nœud ferroviaire lyonnais. Dans le dossier, pourriez-vous ajouter quelque chose sur la cause des 75 % autres retards ? Il faut équilibrer. D'un côté, on dit qu'il y a 25 % des retards, et de l'autre côté il y a 75 %. Je ne demande pas de choses détaillées, mais que l'on puisse avoir une idée de l'origine de ces dysfonctionnements, et donc de ces retards.

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

Je pense que vous pouvez préciser la nature de ces retards, peut-être pas ce soir.

**Denis CUVILLIER, SNCF Réseau**

On ne saurait pas répondre et je n'ai pas les éléments. Pouvez-vous poser votre question par le biais du système de questions-réponses ?

**Robert RIVOIRE, ADEC / Fracture**

1780 C'est déjà fait.

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

Vous aurez donc une réponse. Monsieur le Maire ?

**Jean-Claude TALBOT, maire de Corbas**

Je vais essayer d'être rapide. Je suis maire de Corbas. Il y a une zone industrielle où il y a 8 000 emplois, c'est donc quelque chose d'assez important, et où il y a beaucoup de logistiques. Je voudrais parler en tant que transporteur puisque cela a été ma fonction avant de devenir maire. C'est clair que le transport de fret même s'il y a des frémissements pour le transport de fret ferroviaire actuellement, notamment grâce au développement des conteneurs, c'est quelque chose d'obligatoirement limité pour plusieurs raisons.

1790 Le fret ferroviaire correspond aux pondéreux, mais nos mines ferment, au chimique, mais il y en a tout de même de moins en moins dans le pays. On exporte la fabrication de nos produits dangereux plutôt dans les pays du tiers-monde, sauf dans la vallée de la chimie où il en reste encore un paquet. Et puis il y a des transports qui sont un peu particuliers comme le transport de voitures, c'est ce que nous avons dans notre zone par exemple, mais c'est un cas tout à fait particulier.

Pour donner l'exemple de la zone industrielle de Corbas qui est très grande, elle était complètement maillée en accession fer, et actuellement tout est fermé sauf une voie d'accès, celle qui amène chez TEA qui fait le transport des véhicules qui viennent d'Italie et d'Allemagne.

1800 Sur tout le maillage ferroviaire qu'il y avait dans la zone, il n'y a plus qu'une voie qui fonctionne. Je ne pense pas que cela repartira parce que mon expérience personnelle m'a montré que l'on fabrique et que l'on consomme différemment. On a surtout des industries de transformation qui travaillent en juste à temps. Quand une entreprise vous commande de livrer une pièce le lendemain matin, il ne faut pas passer par le fer, c'est impossible.

Ensuite, l'alimentaire, on est une zone agroalimentaire, la première du sud-est de la France. Il y a le marché de gros par exemple. Il n'y a rien qui arrive par fer en agroalimentaire, tout est par camion. Cela ne va pas évoluer autrement. Je pense que mettre le débat en priorité sur le fret ferroviaire est une erreur. On peut considérer qu'au mieux cela va rester stable, mais cela ne se développera pas en tout cas pas dans notre pays. Il y a d'autres pays comme la Suisse où il y a des conditions tout à fait différentes de transport qui explique qu'il y a eu une évolution, mais ce ne sera pas chez nous.

1810 Pour parler du programme qui est prévu, ce qui est gênant, on a mis d'abord en avant le CFAL, il y a Lyon – Turin dont on ne sait pas ce que cela va devenir. On est tout le temps sur des hypothèses. Si on parle du nœud ferroviaire lyonnais, il y a une façon de répondre pour pas trop chère à donner du potentiel à la gare de La Part-Dieu par exemple, c'est supprimer les 16 % de fret ferroviaire qui y passe, cela donnerait déjà une sacrée bouffée d'air. C'est si la ligne de Grenoble passe à quatre voies que l'on fait le raccordement à Saint-Fons pour aussi passer au sud directement de l'un à l'autre. On pourrait penser aussi parce qu'on n'a pas beaucoup d'argent, c'est ainsi que je vois les choses, on fait des tas de projets. Si on veut rêver, je peux vous parler pendant trois heures, mais si on regarde ce qui risque d'être financé, le coût de ce qui est prévu pour traverser Lyon avec deux nouvelles voies si j'ai bien compris de Saint-Clair à La Guillotière, si on réalise le CFAL nord dans sa totalité jusqu'à Ambérieu pour que cela n'impacte pas le trafic régional. Si on réalise le CFAL Nord et la voie de Grenoble à quatre voies, on évite complètement Lyon en fret ferroviaire et pour un coût qui va être largement inférieur à celui de la traversée de Lyon. C'était ce que je voulais dire.

1820

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

Merci. On attend juste un élément de réponse sur ce point. On n'a pas souhaité mettre le fret en avant dans le débat public, mais c'est un élément important qui a des conséquences sur le voyage dès lors que certaines lignes sont empruntées par le fret comme par les voyageurs, avant de pouvoir traiter les voyageurs il fallait aussi aborder le problème du fret. C'est en ce sens que l'on a souhaité faire cette réunion le plus vite possible de façon à bien analyser et que chacun puisse partager les informations, mais on ne le met pas en avant.

**Jean-Claude TALBOT, maire de Corbas**

1830 Je voulais dire que pour ce qui concerne le CFAL sud, il a été chiffré à plus d'un milliard. Imaginer mettre un milliard pour gagner quatre kilomètres si on passe par Saint-Fons, je ne vois pas l'intérêt du CFAL sud. Vous allez impacter tout le sud de la vallée de l'Ozon, en tout cas une bonne partie. Vous allez traverser la moitié de ma commune, et là je suis directement concerné, mais ce n'est pas seulement cela, c'est au total une fois que l'on va faire ce Grenay – Sibelin, on aura gagné quatre

kilomètres si on passe par la voie de Grenoble et qu'on redescend à Saint-Fons parce que de là on arrive aussitôt à Sibelin. 1,2 milliard d'euros pour quatre kilomètres, je pense qu'on peut le retirer de la liste.

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

1840

Merci. On va clore les questions pour ce soir. J'avais dit 19 h 30 et il est 20 h. Je vous propose de clore. On aura sans doute l'occasion de reprendre non plus sous cette forme parce que l'atelier-débat sur le fret était celui d'aujourd'hui. On aura encore un atelier-débat sur le fret, mais avec une vocation plus européenne sous la forme d'une conférence-débat début juin. On est en train de caler les choses avec la Commission européenne de façon à avoir une approche un peu plus macro.

Merci à tous. Merci à tous ceux qui ont accepté d'intervenir, et à très bientôt à Pusignan pour ceux qui viendront.