

Débat public

NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

Du 11 avril au 11 juillet 2019

Compte-rendu intégral
Atelier débat en entreprise
Mardi 28 mai 2019 à IFPEN Solaize

SALLE/ADRESSE :	IFPEN Solaize Rond Point de l'Echangeur
PARTICIPANTS :	27 personnes
DÉBUT > FIN :	13 h05 à 14h35 (durée du REC : 1 h 30)
QUESTIONS-RÉPONSES :	20 questions

En tribune

CNDP

Mme	Dominique	SIMON	Membre de la Commission particulière du débat public
M.	François	GILLARD	Membre de la Commission particulière du débat public
M ^{me}	Dorothée	BRIAUMONT	Membre de la Commission particulière du débat public

Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

M.	Denis	CUVILLIER	Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale
M.	Didier	LLORENS	Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

Cécile BARRERE-TRICCA, chef d'établissement IFPEN Lyon,

Bienvenue à IFP Energies Nouvelles, pour ceux qui ne me connaissent pas, je suis Cécile BARRERE Tricca, chef d'établissement d'Ifpen ici à Lyon et je tenais à vous remercier pour votre présence au nom d'IFPEN mais également au nom de l'ADDVC dont nous sommes membres et qui a mobilisé ses adhérents pour cet événement aujourd'hui.

10 Merci également aux membres de la CNDP et de SNCF Réseau pour votre implication, pour votre présence sur ce sujet de la mobilité qui est très important, à la fois au niveau environnemental mais aussi aujourd'hui nous sommes de plus en plus confronté à ça. Quand on recrute, les jeunes sont beaucoup plus sensibles à ça et souhaitent pouvoir venir sur leur site de travail en transports en commun, en covoiturage, enfin éviter d'avoir chacun son véhicule.

Donc l'ADDVC, l'association du développement durable de la vallée de la Chimie, c'est un acteur qui est engagé auprès de la Métropole de Lyon depuis déjà de nombreuses années, notamment sur ces aspects mobilité avec par exemple, la mise en place du PDIE, le Plan de Déplacements Inter-Entreprises de la vallée de la Chimie où nous sommes ici, et aujourd'hui il y a une infrastructure qui existe, mais on a tous conscience qu'elle doit évoluer. Elle doit évoluer au regard des enjeux environnementaux dont je parlais, également au niveau du développement de la Région et puis enfin au regard des nouveaux modes de mobilité qui émergent aujourd'hui.

20 Le déplacement ferroviaire c'est un maillon qui est extrêmement important dans cette chaîne de la mobilité, après on va en discuter aujourd'hui : Est-ce que les échéances qui sont envisagées sont-elles vraiment compatibles, sont-elles raisonnables par rapport aux enjeux auxquels nous sommes confrontés ? Et quelles actions peuvent être réalisées simplement et rapidement pour répondre à nos enjeux ? Je pense que ce débat va forcément lever des commentaires, des questions de la part des personnes qui sont ici présentes. Je vous remercie à tous et à toutes pour votre attention, je suis désolée je devrai vous quitter avant 14 heures. Merci.

Dominique Simon, membre de la Commission particulière du débat public NFL

Merci beaucoup, voilà je me présente, enfin vous avez les noms des trois personnes Dorothee, François et moi Dominique Simon, nous sommes membres de la Commission Particulière qui a eu en charge de penser, concevoir, architecturer et puis maintenant animer le Débat Public autour du projet porté par SNCF Réseau ici présent, projet autour du Nœud Ferroviaire Lyonnais à Long Terme.

30 Je voudrais vraiment commencer à mon tour par vous remercier Madame Barrère-Tricca de nous accueillir dans vos locaux et d'avoir permis aussi d'avoir un petit débat mobile tout à l'heure à la cafétéria tout à fait vivant, merci beaucoup. Merci à l'ADDVC, à Madame Morand qui nous a bien aidés à organiser cet atelier, Cet atelier est l'un des nombreux événements qui constituent l'ensemble du débat autour du Nœud Ferroviaire Lyonnais à Long Terme et je voulais vous dire très vite quelques mots autour du débat public : qu'est-ce que c'est que ce débat public ? Et bien en participant à ce débat-là, vous exercez simplement votre droit fondamental de citoyen qui est d'être informé et non seulement d'être informé, mais aussi de donner votre avis, de poser vos questions, à propos de tous les projets qui portent un enjeu socio-économique et/ou environnemental important.

40 Lorsqu'il y a débat public en France, c'est une Commission Particulière du débat qui est nommée. Par qui ? Par la Commission Nationale du Débat Public qui est une autorité administrative indépendante et c'est elle qui décide de l'organisation de ces débats.

Quel est l'enjeu ? Et c'est vraiment sa ligne de conduite à cette Commission Nationale, c'est vous donner la parole et la faire entendre. C'est vraiment vous donner les moyens de dire, de comprendre, de questionner tous les projets qui vont engager notre vie citoyenne dans les années à venir donc c'est juste ça la démocratie participative. Les valeurs que nous portons et dont ici nous sommes en charge en tant que membre de la Commission Particulière du Débat Public, elles sont affichées ici ; d'abord il faut que vous sachiez que nous trois nous sommes totalement indépendants c'est-à-dire que nous n'avons aucun lien de près ou de loin avec ceux qui portent ce projet ou toutes les parties prenantes à ce projet, nous sommes totalement indépendants.

50 Par rapport au projet dont on parle, nous sommes neutres ; c'est-à-dire que nous n'avons pas de point de vue et nous n'avons pas à en exprimer d'ailleurs sur ce projet, nous ne sommes ni pour ni contre. Ce qui nous intéresse vraiment c'est le débat, c'est la manière dont on parle du projet, dont on échange. Et la manière dont on parle elle est caractérisée par trois autres valeurs qui sont essentielles : La première, c'est la transparence ; c'est-à-dire que vous avez droit à avoir toute l'information qui existe, qui est disponible et qu'on va déstocker si elle est cachée, toute l'information disponible sur le projet, c'est ça la transparence et vous y avez droit. La deuxième chose c'est l'égalité de traitement, ça veut dire que tout citoyen quel qu'il soit, a le droit de la même manière, dans les mêmes conditions, avec la même force à s'exprimer et à questionner. Il n'y a pas de hiérarchie, il n'y a pas de gens qui en savent plus que d'autres, nous sommes tous égaux, c'est ça l'égalité de traitement et puis la dernière caractéristique qui est importante dans un débat pour éviter qu'on s'envoie des trucs à la figure et qu'on ne se comprenne pas, c'est l'argumentation ; c'est-à-dire que si quelqu'un exprime une position on lui demande de l'argumenter parce que c'est comme ça, en argumentant qu'on monte l'escalier et qu'on construit l'intelligence du débat. Donc voilà c'est ce qui va essayer d'exprimer et d'animer les échanges que nous allons avoir aujourd'hui, comme à toutes les autres réunions du débat public.

Alors comment ça va se passer ? Et bien dans un premier temps, Messieurs Cuvillier et Llorens qui représentent SNCF Réseau, vont vous expliquer ce qu'est le projet qui est soumis au débat et puis ensuite à vous la parole, à vous les questions, animées par François juste après la présentation de SNCF Réseau. Donc à vous !

70 **Denis Cuvillier, Directeur projet NFL long terme– Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau**

Bonjour nous sommes Didier Llorens et moi-même de SNCF Réseau à Lyon. Alors peut-être un petit mot sur la réforme ferroviaire de 2018 et qui est SNCF Réseau dans le paysage ferroviaire. SNCF Réseau, nous sommes les propriétaires de tout le réseau ferroviaire et depuis le 1^{er} janvier de cette année, y compris les gares. Donc notre métier c'est d'entretenir tout ce réseau et il y a beaucoup à faire notamment sur les lignes les plus anciennes, de le développer et de faire circuler les trains. Et notre volonté c'est d'accueillir le maximum de trains possibles sur notre réseau car nous vivons, comme les sociétés autoroutières, des péages que nous recevons des trains qui circulent sur notre réseau. Voilà donc c'est nous qui avons saisi la Commission Nationale du Débat Public pour organiser un débat public sur le projet que nous allons vous présenter.

80

Didier Llorens, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

Alors comme le présente Denis, l'objectif du projet c'est de faire circuler le plus de trains. Alors tout d'abord notre objectif principal, c'est ce que l'on appelle les trains du quotidien. L'objectif c'est bien de faire circuler deux fois plus de TER avec le projet que l'on va vous présenter. Pourquoi ? Pour répondre vraiment aux besoins des transports durables, des gens du quotidien notamment des trajets domicile-travail. Ensuite c'est également deux fois plus de TGV notamment pour accueillir dans le long terme un certain nombre de projets qui amèneraient des trafics supplémentaires en termes de trains à grande vitesse et donc pour conforter le nœud lyonnais comme hub ferroviaire national et européen. Ensuite on a un objectif également fret : c'est contribuer au transport du fret avec un objectif de doublement également, permettre le doublement des trains de fret dans le nœud lyonnais.

90

Tout ça avec un doublement de la fréquentation des voyageurs à l'horizon de 2050, alors là notre objectif est vraiment de long terme donc c'est un horizon 2040-2050 donc pour arriver à cet objectif de doublement de voyageurs ; ça passe par un doublement des offres de service. Alors on a fait une présentation assez courte, on vous a mis l'offre aujourd'hui, l'offre notamment TER que l'on a aujourd'hui avec au moins les gares desservies par au moins quatre trains par heure. Alors quatre trains par heure aujourd'hui : la petite subtilité, ça ne veut pas forcément dire un train tous les quarts d'heure, parce qu'effectivement dans notre grille horaire parfois, il peut y avoir deux trains rapprochés puis après une période un petit peu plus longue sans train. Demain, on propose effectivement donc de mettre tout le péri-urbain au quart d'heure donc ça donne ça : tous les points bleus sont les gares desservies par au moins quatre trains par heure donc effectivement tout le péri-urbain c'est Vienne, Givors, Villefranche-sur-Saône, Bourgoin-Jallieu, Monluel et on voit qu'un certain nombre de gares effectivement de la vallée de la Chimie. Là donc les gares rive droite ou rive gauche, grâce au projet NFL long terme, pourraient être desservies par un train tous les quarts d'heure. Et un train tous les

100

quarts d'heure pour nous c'est fondamental parce que c'est vraiment à partir de là où l'utilisateur ne se pose plus la question si il va ou pas avoir un train. Donc c'est-à-dire l'utilisateur peut se pointer en gare et il sait que, quoiqu'il en soit, au maximum un quart d'heure après il aura un train.

110 On avait fait un zoom, alors en fait depuis Vienne, donc toutes les gares de la rive gauche de la vallée du Rhône, donc aujourd'hui depuis Vienne il y a effectivement quatre trains par heure ce qui n'est pas forcément le cas pour toutes les gares intermédiaires donc effectivement Serezin, Feyzin, Saint-Fons aujourd'hui il y a deux trains par heure et avec le projet NFL long terme on pourrait atteindre donc quatre trains par heure pour aller à Perrache et depuis Vienne il y aurait toujours deux trains directs qui iraient à Part-Dieu mais ces trains directs-là encore effectivement il ne s'arrêtent pas dans les gares intermédiaires. On avait fait le même exercice un petit peu sur le réseau de la rive droite, ça c'est quelque chose que nous avons présenté à Givors, donc entre 2018 et 2019 il y a une petite subtilité car il y a une réduction de l'offre notamment pour avoir une meilleure régularité. Donc en 2019, nous n'étions plus qu'à deux trains par heure sur toutes ces gares de la rive droite et avec le projet NFL long terme là on arriverait à six trains par heure, donc deux de plus par rapport au service de 2018 et quatre de plus par rapport au service actuel, 2019.

120 Alors pour arriver à ça, vous allez me dire : pourquoi on ne le fait pas dès maintenant ? Parce qu'effectivement le débat a eu lieu depuis un mois. Tout le monde nous dit : « Effectivement plus de service ferroviaire, globalement on est pour, allez-y ».

Aujourd'hui le nœud ferroviaire lyonnais, qui est représenté là de manière un peu schématique, c'est douze lignes qui convergent vers ce nœud, c'est plus de 1 200 circulations quotidiennes. Dans ces 1 200 circulations il y en a plus de la moitié (51%) qui sont des TER, on a 18% de TGV, 15% de fret et le reste des circulations appelées techniques, nécessaires pour la mise en place des trains à quai. Et dans ce réseau lyonnais, on a plusieurs points de congestion : Le principal c'est ce qu'on appelle la traversée nord-sud de Lyon, donc au nord et au sud de la gare de la Part-Dieu, entre Saint-Clair et Guillotière.

130 L'autre point majeur, c'est ce qu'on voit un petit peu ici en bleu : C'est ce qu'on appelle la traversée est-ouest entre Saint-Fons et Grenay. Après on a des points de congestion, évidemment dans les gares, mêmes Part-Dieu, Perrache d'où un petit peu la genèse du projet. La genèse du projet c'est pouvoir résoudre ces points de congestion de manière à pouvoir développer les services. Aujourd'hui ce qu'il faut comprendre c'est que dans l'état actuel du réseau on ne sait plus insérer de trains supplémentaires à l'heure de pointe. Aujourd'hui ce n'est pas possible. A l'heure de pointe les trafics sont tellement importants qu'on arrive plus à insérer de trains. Pour cela, c'est le projet qui est avant tout mis au débat et les services qu'on vous propose derrière donc ça passe par le doublement donc deux voies supplémentaires entre Saint Fons et Grenay et deux voies supplémentaires au sud entre Saint Claire et Guillotière. Alors sur la partie nord-sud il y a deux options : effectivement on peut faire ces voies supplémentaires en ce qu'on appelle en surface. On élargit le plateau de voies actuelles dont notamment qui passe boulevard Stalingrad, pour ceux qui connaissent Lyon à côté du parc de la Tête d'Or, on élargit également deux voies supplémentaires à Part-Dieu et pareil le long du boulevard des Tchécoslovaques. Deuxième option : on fait exactement la même chose mais cette fois-ci en souterrain donc effectivement on réalise en souterrain en totalité donc sur une dizaine de kilomètres, une infrastructure nouvelle avec une gare nouvelle à la Part-Dieu en souterrain.

140 Ces aménagements ont un coup assez conséquent évidemment : Sur la partie en surface nous sommes à 1.4 milliard, sur la partie en souterrain plus de 3 milliards et sur Saint-Fons – Grenay donc la mise à 4 voies complète de la section on est à 820 millions d'euros. Si on fait un petit peu les additions de tout ça on arrive à 2.9 milliards pour la partie en surface, arrive à 3.7 milliards pour la partie souterraine. 2.7 milliards pour la partie en surface pardon je me trompe et 4.3 milliards pour la partie souterraine, j'avais fait la synthèse juste avant. Et voilà.

150 **Denis Cuvillier, Directeur projet NFL long terme – Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau**

Juste un petit point : Vous voyez qu'il y a des aménagements complémentaires pour 500 millions d'euros parce que la partie la plus délicate, c'est l'arrivée dans les gares lyonnaises parce que c'est là où se concentrent tous les trains d'où qu'ils viennent de la région Rhône-Alpes. Mais il n'y a pas que ça, ce n'est pas suffisant, il faut aussi faire un certain nombre d'aménagements en ligne et notamment

aménager les terminus périurbains dans toutes les gares proches de Lyon : Bourgoin, Montluel, Villefranche etc. et Givors. Donc il y a aussi des aménagements en dehors du cœur strict de l'agglomération.

- 160 Alors nous sommes en débat public, c'est-à-dire que c'est le moment où tout est encore possible. Voilà les propositions que nous faisons en matière de service et en matière d'aménagement. Nous aurons, et c'est la Loi qui l'impose, c'est la procédure du débat public, nous aurons à prendre une décision en fin d'année en tant que maître d'ouvrage sur la suite que nous donnerons à ce projet. Nous avons animé une quinzaine de débats publics à la SNCF Réseau depuis que nous existons, nous ne sommes jamais sortis d'un débat avec le projet que nous avons en entrée. On l'a stoppé une seule fois, là, on ne le stoppera pas car il y a une forte demande mais on en a changé, corrigé, amélioré. Lors de la pause café, ce qui était intéressant tout à l'heure, il y a eu des expressions que nous avons déjà entendues dans d'autres réunions qui étaient par exemple : pourquoi dans votre projet vous n'envisagez pas de réouverture de la ligne droite de la vallée du Rhône pour les trafics de voyageurs ? C'est quelque chose de récurrent. Donc le fait de l'avoir entendu plusieurs fois, quand nous aurons à prendre une décision en fin d'année, c'est une chose que nous allons intégrer dans notre raisonnement.

Donc exprimez-vous, nous sommes là pour vous entendre, la commission d'abord et nous ensuite et puis place au débat.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL :

Merci monsieur Cuvillier, je vais vous passer la parole, je vais prendre les micros, je vais faire l'homme de la salle -ah c'est merveilleux ça.

- 180 Je vais vous demander, parce qu'on enregistre vos propos, pour pouvoir faire un verbatim ensuite, de vous présenter, de dire qui vous êtes et je vous donne trois à quatre minutes pour présenter votre propos au maître d'ouvrage et à la commission sur ce débat.

Voilà alors c'est vrai que c'est un projet à long terme, comme l'a dit monsieur Cuvillier, à la fin de l'année ils devront se prononcer sur notre rapport ; nous devons faire un rapport au mois de septembre de tout ce que vous nous aurez dit. On va le compiler, ensuite le maître d'ouvrage devra bien l'étudier pour en tirer ce qu'ils en tireront pour savoir si leur projet effectivement sort comme il est rentré ou si il est modifié ou si il est arrêté, mais vous avez annoncé qu'il y avait une très forte demande sur ce type d'aménagements donc il ne sera peut-être pas sous cette forme-là mais au moins il y sera. Donc voilà la parole est à vous, qui veut prendre le micro ?

Noël Juquel Union Régionale de CFE CGC Auvergne-Rhône-Alpes

- 190 Bien. Noël Juquel, je représente l'Union Régionale de CFE CGC Auvergne-Rhône-Alpes. J'ai déjà participé à un entretien particulier avec la Commission du débat public et puis également au débat qui a eu lieu sur Givors qui est quand même un gros sujet de déplacement notamment sur la ligne Lyon-Saint-Etienne, enfin je parle plutôt de la ligne Ambérieu-Saint-Etienne puisqu'en fait, la ligne qui passe à Givors part d'Ambérieu ou va à Ambérieu. Ma question concerne en fait l'utilisation des gares lyonnaises parce qu'en fait on entend depuis, et je parle au nom de mes collègues qui vont au travail tous les matins et qui repartent du travail et qui habitent de plus en plus en périphérie de Lyon, dans la grande périphérie de Lyon, donc on entend aujourd'hui, comme depuis de nombreuses années, que tout doit passer par la gare de la Part-Dieu. Alors en tant que lyonnais, puisque je suis né à Lyon et je connais Lyon depuis déjà quelques années, on s'interroge parce qu'en fait on a des gares qui sont toutes desservies par le métro, le tram, voir le métro et le tram, les gares périphériques comme Vaise, Villeurbanne, Perrache et on nous dit qu'il faut toujours passer par Part-Dieu. Donc c'est une question parce qu'une fois qu'on est à Part-Dieu, ça intéresse bien les gens qui travaillent à Part-Dieu ou dans le centre ville mais pas forcément les gens qui travaillent dans le couloir de la chimie. Alors on a un exemple frappant, c'est la gare de Jean Macé qui a un succès fou parce qu'effectivement elle fait arriver les gens à Jean Macé où il y a le tram et le métro voilà un exemple d'utilisation des gares lyonnaises. Donc c'est une de mes questions et c'est surtout un souhait plus qu'une question et puis autrement l'utilisation de la gare de Saint Exupéry parce que c'est la même chose, aujourd'hui on a l'impression que cette gare magnifique est sous utilisée et que les liaisons Saint Exupéry-Lyon ne sont pas à la hauteur d'une métropole comme Lyon. Voilà mes réflexions sur le sujet aujourd'hui.
- 200

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL :

210 Vous répondez, donc les gares et Saint-Exupéry ?

Denis Cuvillier, Directeur projet NFL long terme– Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

Je vais commencer à répondre mais est-ce qu'on pourrait avoir la slide numéro 30 ? Les hypothèses de service que l'on porte pour le long terme, elles s'appuient sur toutes les gares lyonnaises mais essentiellement sur celle de Perrache et sur celle de Part-Dieu. Donc ce tableau montre l'évolution des principales gares lyonnaises sur les dix dernières années, enfin pas tout à fait 2016-2017.

220 Vous voyez que toutes les gares lyonnaises ont des progressions fortes à très fortes. Il y en a une seule qui baisse, c'est Perrache mais en fait c'est à mettre en parallèle avec la création de la halte Jean Macé. Et donc les périurbains s'arrêtent à Jean Macé avant d'aller à Perrache ce qui fait que le succès de Jean Macé fait que ça dessert un petit peu en matière de fréquentation la gare de Perrache. Vous voyez que toutes ces gares ont des fortes croissances ; une des raisons, c'est aussi qu'elles sont toutes connectées au réseau des transports collectifs urbains de Lyon. Alors pour l'avenir, on a évoqué Saint-Exupéry : Vous voyez que Saint-Exupéry, c'est une gare qui a elle-même sa propre croissance puisqu'elle a progressé de 280% en matière de fréquentation, ce qui la met au troisième rang. Alors on est très loin de la gare de Part-Dieu qui reste la gare dominante de toutes les gares lyonnaises mais c'est une gare qui commence tout doucement à trouver sa place. Une précision pour Saint-Exupéry : Cette augmentation d'offre, elle est essentiellement liée à la mise en œuvre des services lowcost Ouigo, mais qui représente environ 500 000 passagers donc même indépendamment de Ouigo, Saint-Exupéry a sa propre croissance.

230 Dans les schémas de service de long terme que nous proposons, nous nous appuyons sur la gare de Perrache pour la quasi totalité de la croissance du périurbain : 80% de la croissance, un doublement dont 80% sur la gare de Perrache, le reste sur Part-Dieu. En revanche, au niveau de la gare de la Part-Dieu nous mettons toute la croissance TGV, la croissance des grandes lignes. Donc pour conforter la place de la Part-Dieu comme hub national ou européen, voir à l'échelle européenne. Est-ce que ça répond à votre question ?

240 Alors si, Saint-Exupéry on peut dire un petit mot quand même parce que on n'a pas de slide pour l'illustrer mais vous le trouverez sur le site de la commission particulière, on le présente en réunion publique. Nous n'avions pas prévu dans les études que nous avons faites d'augmentation de l'offre sur Saint-Exupéry. Depuis, le ministre nous l'a demandé, d'autres acteurs nous l'ont demandé donc nous avons fait un éclairage que vous trouverez à la fin de la semaine sur le site de la CPDP ou en tout cas très rapidement. Nous avons regardé la possibilité d'augmenter la desserte TER de Saint – Exupéry - enfin l'augmenter, comme on part de zéro car il n'y en a pas aujourd'hui... le premier TER est déjà une augmentation. Et on a étudié trois niveaux : un niveau par les lignes existantes donc uniquement depuis l'est de la région Rhône-Alpes c'est-à-dire Grenoble, Chambéry et puis avec la réalisation du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise qui passe par Saint-Exupéry, la possibilité de prolonger des TER qui sont en terminus Perrache ou Part-Dieu, de les prolonger pour faire leur terminus à Saint-Exupéry et ce faisant, ça crée une liaison TER entre les gares lyonnaises centrales et Saint-Exupéry.

250 Puis on a fait un troisième niveau parce que dans l'idée de la ministre qui nous a passé commande, il y avait l'idée d'équilibrer les trafics entre Perrache – Part-Dieu d'un côté et Saint-Exupéry, c'est-à-dire un niveau de croissance beaucoup plus fort et ambitieux de Saint-Exupéry. On a fait un test là-dessus et en déplaçant les TGV qu'on a mis sur Saint-Exupéry, les résultats en matière de fréquentation ne sont pas bons ; c'est-à-dire que les gens qui aujourd'hui prennent des TGV à Lyon ne suivront pas massivement pour aller prendre à Saint-Exupéry si leur desserte est à Saint-Exupéry. Donc certes, ça permettrait d'éviter les aménagements du cœur du nœud puisqu'il y aurait moins de trains ; en revanche, ça se ferait au détriment de la clientèle, il y aurait une perte de clientèle.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

260 Tout en maintenant Rhônexpress à un tarif qui est quand même un repoussoir aussi, il faut le préciser. C'est aussi actuellement l'accès à Saint-Exupéry par la Métropole côté Lyon qui est quand même des fois un peu repoussoir. On a eu plusieurs questions dans plusieurs débats qui sont

revenues. Donc savoir si cette simulation a pris en compte le fait qu'il pourrait y avoir une tarification type Sytral pour aller à Saint-Exupéry ou si on laisse la tarification Rhônexpress d'aujourd'hui ?

Denis Cuvillier, Directeur projet NFL long terme– Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

Nos simulations on les a faites dans le cadre du service TER puisque ce sont les TER qui font la liaison Lyon Saint-Exupéry.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL :

Donc qui court-circuiteraient le Rhône Express...

270 **Denis Cuvillier, Directeur projet NFL long terme– Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau**

J'en profite que dans la salle il y a Lionel Collombier qui fait partie de nos équipes, qui est le spécialiste socio-économie-fréquentation donc il est à même de répondre à toutes les questions que vous pourriez poser sur le sujet.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

D'autres questions ?

Eric Wulff IFP Energies Nouvelles

280 Bonjour Eric Wulff d'IFP Energies Nouvelles. Il se trouve que je n'habite pas très loin de Saint-Exupéry et que j'utilise le train. Le repoussoir, ce n'est pas que l'espèce de tramway, c'est aussi les parkings puisque en fait pour prendre le train bien tôt, il faut partir une demi-heure en avance pour se garer, les taxis ne peuvent pas circuler. Maintenant qu'il y a des règles sur l'utilisation des parkings à pas plus de deux fois par jour, les VTC ne peuvent plus y accéder. On voudrait que les gens ne prennent pas le train, on ferait comme ça.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL :

Donc ça ne dépend pas forcément effectivement du maître d'ouvrage, mais c'est une des raisons. C'est un commentaire qu'on note.

Denis Cuvillier, Directeur projet NFL long terme– Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

290 Alors la question des parkings, c'est une question récurrente. A toutes les réunions publiques, les gens nous disent : « Très bien augmentation de l'offre, formidable deux fois plus de trains au quart d'heure, mais comment fait-on pour y arriver ? Si on prend notre voiture il n'y a pas de place dans les parkings et le transport en commun, il n'est pas toujours là ou même pas souvent ». Donc ça, c'est une démarche globale, partenariale, qui est faite avec les collectivités parce que la gestion des parkings comme des transports de rabattement, se fait la plupart du temps sous l'égide des collectivités. Donc ça, se sont des démarches partenariales. Tout le monde en a bien conscience, n'hésitez pas dans le cadre du débat à reposer ces questions pour que ça soit repris dans le compte-rendu de la commission particulière et que nous-mêmes, on puisse le reprendre dans nos propres conclusions.

300 Mais j'allais dire, les gens l'ont en tête quand même ; même si les solutions ne sont pas là, elles ne sont pas encore déclinées, mais les gens l'ont en tête et les démarches commencent à se mettre en route.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

C'est vrai que la question des parkings est une question récurrente, les parkings relais.

David Arraou, IFP Energies Nouvelles et vice-président de l'ADDVC.

Bonjour David Arraou, je suis donc de IFP Energies Nouvelles et également vice-président de l'ADDVC. On parle d'échéances long terme, alors 2040-2050. Là où je suis un peu déçu, c'est que je serai déjà à la retraite depuis pas mal de temps quand a priori les services auront évolué ; ça me gêne

310 un peu, enfin, si c'est bien pour les prochaines générations mais quand même, donc ma question est : Y-a-t-il une échelle intermédiaire ? Au regard de certains échanges que l'on a pu avoir dans le cadre de notre démarche pour faire évoluer la mobilité et l'accessibilité au sein de la vallée de la Chimie, j'ai entendu que en fait, par exemple la fréquence des trains qui passent en gare de Vernaison, il n'y a rien à faire pour pouvoir passer de deux à trois, il n'y a pas d'investissement... Voilà, donc en attendant ce long terme, qui je n'en doute pas, sera absolument extraordinaire, dans un premier temps, est-ce qu'il n'y a pas quelque chose à faire assez rapidement ?

320 Donc ça c'est ma première question et j'en profite puisque j'ai le micro pour poser ma deuxième : vous avez dit que vous étiez propriétaires des rames, enfin des voies et également des gares, la problématique est quand même super importante, c'est le dernier kilomètre. Je reparle encore du cas IFP Energies Nouvelles, aller à la gare de Vernaison, ça ne fait pas un kilomètre mais il y a une problématique d'accessibilité. Un des moyens pour arriver à le solutionner serait que ces gares soient pérennes d'une part et quelles puissent devenir des hub entre guillemets « mobilité », qu'on puisse y trouver sur place de quoi soit garer son vélo ou trouver un vélo à disposition ou garer sa trottinette ou trouver une trottinette, enfin que cela soit franchement quelque chose qui puisse nous permettre de nous rendre sur notre lieu de travail et faire ce dernier bout de trajet. Donc est-ce que ceci est pris en compte dans votre budget global de quelques milliards ou est-ce qu'il y a également un plan de développement, des échéances, est-ce que c'est aussi cadré que vous le présentez sur l'évolution des voies ferrées ? Merci.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

330 Les questions des nouvelles mobilités font partie de la loi qui est en ce moment débattue à l'assemblée, la loi LOM effectivement, les nouvelles mobilités, les futures mobilités. D'ailleurs je rappelle que nous allons faire un atelier sur les mobilités du futur dans quelques semaines, je vous y invite aussi.

Didier Llorens, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

340 Alors aujourd'hui, je vous l'ai dit tout à l'heure, dans l'absolu oui, on pourrait mettre un train de plus sur Vernaison ; le souci, c'est effectivement l'arrivée dans le NFL. Aujourd'hui on ne sait plus, à l'heure de pointe en tout cas, faire arriver les trains dans ce cœur de Lyon. Et après, on a un gros souci de régularité. Alors on n'a pas attendu effectivement 2050 pour améliorer ces problèmes de régularité, c'est ce qu'on appelle aujourd'hui le Plan de mobilisation : Il y a un certain nombre de travaux un petit peu phares qui sont en cours au sein de Lyon et au sein de toute l'étoile. Le plus emblématique c'est peut-être ce que vous voyez à Part-Dieu où on crée un quai supplémentaire, ce qu'on appelle la voie L ; on a des travaux de suppression de passage à niveau, par exemple à Saint-Pierre-de-Chandieu ; on a d'autres travaux d'aménagements de plan de voies. Ce plan de mobilisation, c'est 500 millions d'euros environ, qu'on investit sur 10 ans aujourd'hui période 2015-2025 ; c'est un projet partenarial, Etat-Région-Métropole dans le but d'améliorer vraiment la régularité des trains, le confort, y compris sur les quais. Mais ce plan de mobilisation ça ne permettra pas de faire passer plus de trains supplémentaires mais on estime qu'à l'échéance de ces travaux-là, il y aura quand même une meilleure régularité pour l'utilisateur, pour vous tous qui prenez le train quand même tous les jours.

350 Ça, c'est le premier élément. Ensuite, le deuxième peut-être, c'est effectivement ça a amené à 2025, le projet qu'on vous a présenté là c'est 2040 au mieux effectivement. Entre temps, on réfléchit d'ores et déjà, il y a des choses qui se développent aujourd'hui sur ce qu'on appelle un nouveau système de signalisation. Actuellement vous connaissez un petit peu la signalisation entre deux trains c'est sous forme de signalisation latérale, ce sont des feux. Entre deux signaux, il ne peut y avoir qu'un seul train et la distance entre ces signaux est définie en fonction de ce qu'on appelle le train ayant les moins bonnes caractéristiques, en général ce sont les trains de fret qui sont les trains les plus lourds, les plus lents et les trains qui vont freiner et qui vont avoir la plus longue distance de freinage. Demain, on change le système de signalisation c'est-à-dire qu'on enlève ces schémas de signalisation et on passerait vraiment par une signalisation qui permet de réduire ce qu'on appelle l'espacement entre ces trains. Donc ça veut dire une signalisation effectivement embarquée et ça veut dire que sur une même ligne, on va pouvoir faire passer plus de trains et notamment on gagnerait de l'ordre d'une minute d'espacement entre deux trains.

360 Donc ça pour nous c'est assez important ; ça veut dire que sur une voie donnée, on pourrait gagner jusqu'à 20 à 25% de capacité supplémentaire. Alors ça, on le met directement aujourd'hui en œuvre sur ce qu'on appelle la ligne à grande vitesse et la diapo qui est arrivée à l'écran explique exactement ce schéma-là. On le met en place aujourd'hui sur une ligne à grande vitesse, horizon mise en service 2025 et on va pouvoir passer, aujourd'hui on a 13 trains à grande vitesse qui circulent entre Paris et Lyon par heure et par sens, demain grâce à ça, on peut passer à 16. Donc ça, ça pourrait permettre dans une période intermédiaire de répondre entre 2025 et le 2040 qui effectivement peut paraître assez lointain. Donc aujourd'hui on le met sur les trains à grande vitesse, demain pour le déployer complètement dans le nœud, alors ça demande un investissement sur le réseau et deux sur le matériel roulant, parce qu'effectivement il faut que tous les trains supportent ce nouveau système de signalisation. Donc ça reste quand même un investissement conséquent sur le matériel roulant parce que pour qu'il soit pleinement efficace, il faut que tous les trains qui traversent le nœud lyonnais en soient équipés. Donc évidemment les TER mais également les TGV puis, ce qui peut être plus compliqué, ça peut être les trains de fret. Tous les trains qui circulent, il faut qu'ils soient équipés de ce nouveau système de signalisation.

370

Denis Cuvillier, Directeur projet NFL long terme – Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

380

Le dernier kilomètre ? Nous sommes propriétaires des gares mais que de la gare et la plupart du temps même quasiment tout le temps, pas des parkings qui l'entourent. Donc on est dans le cas de figure qu'on a évoqué tout à l'heure, au niveau de ces parkings ce sont des démarches partenariales avec les propriétaires du foncier - en général ce sont les communes ou les communautés de communes - pour gérer avec eux la création, l'extension des parkings de manière générale, la gestion de ces parkings. Alors ça c'est pour les passagers du train qui viennent en voiture et puis il y a ceux qui veulent utiliser les transports en commun urbains, je crois que vous y avez fait allusion, là on est dans des démarches avec les autorités organisatrices des mobilités, ça s'appelle comme ça aujourd'hui, qui sont en charge de mettre en place les transports collectifs au niveau des villes et notamment y compris le dernier kilomètre qui va jusqu'à la gare qui en général est au centre de la commune.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

Vous avez réponse à vos interrogations ? Pour partie je suppose. Monsieur ?

Pascal Dolivet, Axel'One

390

Oui bonjour à tous, Pascal Dolivet. Je travaille sur Axel'One et notamment plusieurs sites de la vallée de la Chimie. Je suis utilisateur de la ligne Villefranche-Vienne depuis plus de dix ans à peu près. Donc là, je voulais simplement réagir à chaud sur votre présentation sur les choix d'extension des voies : souterrain ou extérieur. Donc le premier réflexe que j'ai c'est de, enfin ça paraît bête mais souterrain on n'a pas trop envie de le vivre, on va avoir l'impression de reprendre le métro, ça paraît bête mais c'est un des attraits de la circulation en train, enfin pour moi qui suis utilisateur de tous les jours. Voilà c'est essentiellement là-dessus que je voulais réagir. Merci.

Denis Cuvillier, Directeur projet NFL long terme – Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

400

Je ne sais pas si ça amène de réponse particulière en tout cas c'est un témoignage et il est intéressant. Les deux solutions, les deux options, qu'on les fasse en surface ou en souterrain, elles ont pour nous les mêmes performances ferroviaires. En revanche, je me tourne vers mon collègue de la socio-éco : en termes de fréquentation, l'option souterraine a un tout petit différentiel mais peut-être Lionel tu pourrais compléter la réponse sur ce point ?

Lionel Collombier – Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

Effectivement l'option souterraine génère des temps d'accès un peu plus longs à certains trains, donc les trains qui sont sous terre, système d'escalier ou d'ascenseur etc. donc ça complique l'accès aux trains, donc ça génère un petit peu moins de gain de fréquentation qu'un scénario en surface mais bon le différentiel est quand même minime.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

410 D'autres questions ? Madame.

Emmanuelle Guillon, IFP Energies Nouvelles

Bonjour Emmanuelle Guillon, je travaille aussi à IFP Energies Nouvelles. Je voudrais revenir sur la réflexion de David sur la gare de Vernaison et notamment le passage à niveau. Donc si on multiplie par deux le passage, voyez les conséquences sur la circulation et aujourd'hui, vous voyez Lyon, le trafic ferroviaire c'est du Nord-Sud, les gens qui habitent Est-Ouest ou qui viennent à l'IFP, nous on est au milieu, on est obligés de prendre un pont, des ponts il n'y en a pas beaucoup, l'histoire du pont de Vernaison je ne reviendrai pas dessus mais le passage à niveau va générer des arrêts. Est-ce que c'est pris en compte ? Est-ce que vous travaillez avec les partenaires là-dessus ? Est-ce que ce n'est pas envisageable aussi dans ce budget de prévoir, je ne sais pas, quelque chose qui passerait au-dessus, en-dessous, des idées innovantes pour gérer ce type de problème ?

Didier Llorens, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

Dans le projet aujourd'hui de long terme, je dirai qu'on n'est pas à ce niveau de détail. Après évidemment, la suppression des passages à niveau, c'est une préoccupation de tous les jours de la SNCF Réseau. Je sais qu'il y a des démarches autour du passage à niveau de Vernaison ; ça ne peut passer que par une démarche effectivement partenariale avec l'ensemble des collectivités concernées par cette suppression-là. Il n'y a pas dix mille possibilités malheureusement pour un passage à niveau, si on veut le rétablir en place et vu les circulations qu'il y a sur cet ouvrage-là, il est impensable de le fermer définitivement, ça ne peut passer que par des ouvrages routiers donc soit au-dessus de la voie ferrée soit en-dessous et ça a tout de suite des coûts assez importants. On approche les dix millions d'euros par suppression de passage à niveau en fonction de leur complexité et ça nécessite forcément plusieurs années d'études et de concertation avec les communes concernées.

Emmanuelle Guillon, IFP Energies Nouvelles

Il y a un débat autour de modifier ce pont de Vernaison qui est très dangereux, ce passage à niveau qui est extrêmement dangereux si j'ai cru comprendre ce que j'ai pu lire donc il faut absolument prendre en compte les deux. On ne peut pas gérer les trains sans gérer le passage à niveau et le trafic, parce que si on veut que les gens aussi co-voiturent et prennent des modes doux et le dernier kilomètre et tout ça, il faut avoir une vision globale. Moi je suis très séduite par multiplier par deux mais si on n'a pas une vision globale, ça ne marchera pas.

440 **Denis Cuvillier, Directeur projet NFL long terme– Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau**

Alors sur ce passage à niveau de Vernaison qui est classé dans les passages dangereux, il y a une démarche qui est entreprise, qui est en route pour supprimer ce passage à niveau. Il est fort à parier que sa suppression interviendra avant la réalisation de ces niveaux de service à long terme.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

D'autres questions ? Madame.

Maryline Peillon, Axel'One

Bonjour Maryline Peillon Axel'One. Je voulais savoir simplement quel serait l'impact tarifaire éventuellement sur le particulier parce qu'aujourd'hui il y a beaucoup de particuliers qui ne prennent pas le train car ça coûte trop cher.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

Est-ce qu'il y a quelqu'un de la Région dans la salle ? Madame ? Comme vous êtes l'autorité régulatrice des TER, vous pouvez répondre ?

Anne Fournier, Direction des transports de la Région Rhône-Alpes

Bonjour Anne Fournier, Direction des transports de la Région Rhône-Alpes. Je suis là en relai de mes collègues, je ne gère pas les questions de tarification. Cela dit, effectivement on sait que la tarification,

460 c'est une préoccupation des usagers régulière, à prendre en compte dans les dessertes de trains. Donc il y a des tarifications régionales qui existent pour être accessibles à tous les usagers avec des tarifications sociales. Pour les trains du quotidien il y a effectivement l'abonnement TER qui existe déjà depuis longtemps donc voilà, on prend en compte certaines préoccupations, si vous avez des questions précises on peut vous écouter à ce sujet, je relayerai les questions en interne auprès de mes collègues.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

Ça c'est une question, la tarification est une question. A chaque débat, on l'a.

Noël Juquel Union Régionale de CFE CGC Auvergne-Rhône-Alpes

Excusez-moi, je voudrais prolonger la question, simplement pour dire : est-ce qu'il y a un projet de RER sur Lyon ?

Anne Fournier, Direction des transports de la Région Rhône-Alpes

470 Alors la Région a défini dans le cas de l'exercice du Schéma Régional d'Aménagement Durable et d'Égalité des Territoires, des orientations dans un projet qui vient de s'arrêter, qui est en phase de consultation avec trois dimensions d'aménagement du territoire d'environnement et dimension mobilité et dans son volet mobilité, le « SRADDET » porte des orientations pour les grands types de bassins sur le territoire régional sachant que la région, c'est des bassins urbains mais aussi beaucoup de territoires ruraux et des bassins je dirais urbains de tailles intermédiaires et sur les grands bassins métropolitains, elle porte effectivement l'ambition des évolutions de services de dessertes régionales train-car dans une logique de desserte RER qui évoluerait effectivement à long terme vers du quart d'heure ou en tout cas avec une consolidation au moins à la demi-heure. Donc c'est vraiment le projet qu'elle porte à travers ce volet mobilité.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

480 Tout le monde c'est ce que c'est le SRADDET ? Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du territoire. C'est là-dessus qu'en termes d'énergie, de transport, voies routières, c'est un schéma qui est étudié au niveau de la Région pour son développement futur. Dont les voies ferroviaires aussi. D'autres questions ?

Denis Mellet société Jtekt

490 Bonjour Denis Mellet société Jtekt. Nous, notre site est bordé par la voie ferrée, il y a une halte ferroviaire qui va s'ouvrir au mois de septembre. Donc, est-ce que l'ouverture va augmenter le nombre de trains quotidiens ? Et juste avant, on a un passage à niveau avec un portique pour empêcher les poids lourds, normalement de passer, et en fait nous, notre site est à cheval sur deux communes donc Irigny est l'officielle mais l'entrée Nord c'est Pierre-Bénite et souvent les chauffeurs routiers quand ils mettent JTEKT Irigny, ça les emmène à l'entrée sud et malgré tous les panneaux sur les routes, ils viennent à l'entrée sud, souvent ce sont des étrangers donc pays de l'est etc. et le portique normalement est visible pour tout le monde, mais l'information n'est écrite qu'en français et les poids lourds insistent, passent la voie ferrée, se retrouvent de l'autre côté ou ils ne peuvent pas faire demi-tour puisque c'est trop petit et pour repartir, très souvent, ils y vont en marche arrière donc il re-franchissent le passage à niveau en marche arrière, pour le coup ça prend plusieurs minutes le temps de faire tout ça, donc pour l'instant on a eu de la chance, il n'y a pas un train qui est passé pile à ce moment-là mais si un jour ça se met à sonner pendant la marche arrière, que les barrières se ferment...

500 Enfin voilà, c'est vraiment très dangereux. Donc nous, notre demande ça a été d'améliorer le portique donc peut-être avoir des barreaux métalliques qui tombent plus bas, carrément sous le nez du chauffeur, parce que là ça cogne sa cabine, mais il y va quand même. Donc ou bien d'en mettre un double ou mettre une signalisation dans d'autres langues. Donc voilà, ça c'était dangereux et si la halte ferroviaire augmente la fréquentation des trains, enfin le nombre de trains, ça sera encore plus dangereux.

Didier Llorens, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

510 A ma connaissance, l'ouverture de la halte d'Irigny ne s'accompagne pas d'une augmentation du nombre de trains, le nombre de train reste fixe. Concernant ce problème effectivement d'accès, de portique etc. il faudrait le faire remonter de manière plus officielle chez nous, également au maire de la commune si la voirie..., alors je ne sais pas quel statut à la voirie en question, mais effectivement, qu'on regarde ensemble, ce qu'on peut faire pour ne pas laisser une situation comme ça qui peut effectivement être très dangereuse en cas de recul et si les barrières se ferment au même moment.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

C'est noté ? Si ça peut faire avancer un peu plus vite ce genre de problème, qui n'en est pas un pour l'instant mais qui pourrait le devenir effectivement. J'avais une autre question ?

Michael Lallemand, Solvay

520 Bonjour Michael Lallemand, Solvay, situé sur la commune de Saint-Fons. Je vois que vous avez comme projet de renforcer la ligne Lyon-Valence en renforçant le trafic sur les gares de Saint-Fons et Feyzin : C'est une très bonne nouvelle et une belle chose pour nous. La question que je me pose, c'est pourquoi ne pas avoir travaillé aussi au renforcement de la ligne qui vient de Lyon Part-Dieu et la desserte Lyon Part-Dieu – Saint-Fons ? Pourquoi la ligne Perrache a-t-elle été privilégiée ?

Denis Cuvillier, Directeur projet NFL long terme– Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

Parce que pour une telle augmentation de trains, doublement, il a fallu qu'on s'appuie sur les deux gares lyonnaises et donc on a pris l'option de mettre plutôt Perrache au service du périurbain et de conforter le rôle de Part-Dieu pour les grandes lignes mais il y a aussi du TER sur Part-Dieu. Et on a voulu, entre Vienne et Lyon, garder une liaison directe et donc on a fait le choix de mettre cette liaison directe donc plus rapide sur Part-Dieu parce que souvent il y a des correspondances avec des trains à grande vitesse.

530 Mais comme je le disais tout à l'heure : tout est possible aujourd'hui, enfin toutes les demandes sont possibles, on les regardera et après on donnera des réponses. C'est les propositions qu'on fait au niveau du service, on fait des choix. Il peut y avoir d'autres demandes, si les demandes relèvent du potentiel et bien, on les regardera bien sûr.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

Madame ?

Lisa Briel ville de Feysin

540 Bonjour Lisa Briel ville de Feysin. Je rebondis justement sur la question qui vient d'être posée. On a travaillé avec l'ADDVC sur la question de la desserte TER de la vallée de la Chimie il n'y a pas très longtemps et la question de la desserte de Part-Dieu, elle est importante parce qu'on a pas mal de visiteurs extérieurs qui peuvent venir soit en avion soit en TGV par exemple et du coup, si je comprends bien, on ne peut pas ajouter de trains mais il y a bien des trains qui passent donc qui pourraient peut-être s'arrêter dans une des gares de la vallée de la Chimie, par exemple à Feysin.

Denis Cuvillier, Directeur projet NFL long terme– Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

On note la question, n'hésitez pas à l'écrire, il y a des petites fiches qui sont prévues pour, n'hésitez pas à l'écrire. Bien entendu si on a la possibilité dans notre maillage, d'arrêter un train direct, entre guillemets, un train rapide, on le regardera bien sûr.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

Peut-être un complément de réponse de la part de la Région ?

Anne Fournier, Direction des transports de la Région Rhône-Alpes

550 Alors juste pour préciser aujourd'hui, déjà ce qui existe en termes de missions de trains : il y a plusieurs missions de trains qui existent, des missions périurbaines qui desservent en périurbain Vienne jusqu'à Jean Macé et Part-Dieu. Il y a des missions régionales qui ont pour fonction

effectivement d'aller au-dessus dans la vallée du Rhône et des missions aussi qui permettent d'aller jusqu'à Marseille, donc c'est effectivement aujourd'hui la desserte régionale, elle est construite avec un équilibre entre ces différentes missions pour assurer, soit les dessertes périurbaines, soit les dessertes régionales, soit les dessertes inter-cités même sur les autres régions.

560 Alors c'est la même chose aussi sur la rive droite où on a des missions périurbaines et des missions qui vont jusqu'au Puy aussi derrière. Voilà c'est juste une explication de ce qui existe déjà aujourd'hui et dans la façon dont la desserte régionale aujourd'hui est construite et bien en tenant compte aujourd'hui effectivement de la saturation du nœud ferroviaire, on tient compte aussi des grandes gares de Lyon donc le périurbain sur Perrache, Part-Dieu pour privilégier effectivement les missions régionales et puis des autres gares relais comme Jean Macé pour les dessertes périurbaines. Voilà, donc c'est comme ça aujourd'hui qu'ils sont construits, à l'avenir ce sont des éléments qui sont poursuivis dans la logique pour assurer à chaque fois les fonctions périurbaines, les fonctions régionales et les fonctions de lien vers les autres régions, les autres métropoles voisines.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

570 Petite précision sur les termes Autorité Organisatrice des Transports : la Région est l'Autorité Organisatrice des Transports donc tous les TER sont du ressort de la Région. L'offre TER, c'est un contrat qui est passé entre un exploitant et une autorité politique. Donc l'AOT, quand on parle de l'AOT effectivement c'est la Région, c'est eux qui déterminent le nombre de trains dans la limite de la capacité de la ligne. Puisque SNCF Réseau donne la capacité, le nombre de voies sur l'autoroute, on ne peut pas en faire plus... Madame ?

Lydie Gharib, Mairie de Saint-Fons

580 Lydie Gharib, Mairie de Saint-Fons. Je me permets d'intervenir au sujet de la mobilité de la desserte du territoire de Saint-Fons qui est une priorité pour les élus, pour les habitants et pour les entreprises qui sont présentes sur la commune. Donc, j'ai bien noté qu'aux heures de pointe, nous ne pouvons avoir une desserte de la gare toutes les 30 minutes mais néanmoins, ce qu'il faut savoir c'est qu'entre 9h30 et 17h, il y a un train toutes les heures ; il y a extrêmement peu de trains les week-ends et en soirée après 20h. Du coup, ça ne favorise pas les montées et descentes des usagers, ça ne les attirent pas. Par ailleurs, il y a une absence de services en gare puisque nous avons une gare qui est désaffectée à ce jour, où des associations travaillent éventuellement à des services qui peuvent être proposées dans cette gare.

S'agissant des tickets, on reviendra en tous les cas sur une tarification combinée TCL et TER qui est extrêmement importante puisque quand on est un habitant de Saint-Fons et quand on doit déboursier 2€ pour un ticket de TER plus 2€ pour un ticket de TCL, l'aller retour revient à 8€, ce qui est impossible, l'habitant de Saint-Fons ne peut pas payer, ni certains salariés également.

590 J'en reviens à ce que disait ma collègue de la ville de Feyzin puisque pour nous, il y a un enjeu de faire arrêter les trains qui passent. On en voit qui passent et qui ne s'arrêtent pas à Saint-Fons et l'augmentation du cadencement ne viendra pas par, je dirais, la mise en place de trains supplémentaires, on ne demande pas ça, mais par l'arrêt en gare de trains qui circulent jusqu'à Perrache puisque ce que si j'ai bien compris le nœud ferroviaire et les difficultés viennent de Part-Dieu. Donc on peut imaginer que le train Avignon-Valence-Perrache puisse s'arrêter en gare de Saint-Fons et permettre un cadencement supplémentaire à la fois pour les salariés et pour les habitants. S'agissant de la tarification combinée TCL et TER elle est, comme vous pouvez l'avoir entendu, c'est une urgence aussi pour favoriser l'utilisation multimodale des transports qui passent par la ville de Saint-Fons et également, je dirais, il faudrait augmenter l'amplitude horaire. Si j'en reviens également donc aux trains qui passent et qui ne s'arrêtent pas à Saint-Fons, il n'y a pas que les heures de pointe mais puisqu'il est plus facile de faire arrêter des trains entre 9h et 17h également, mais tout ça, ça s'étudie et donc, en tous les cas, il y a un enjeu vital pour la commune d'avoir plus d'arrêts sur cette gare, de façon à ce qu'on lui donne un sens. Voilà et le pôle d'échanges pour cette gare effectivement, on est tous convaincus qu'il y a une nécessité à ce que cette gare soit de nouveau vivante et qu'elle puisse apporter des services à tout le monde, salariés, usagers et habitants.

600

Michel Fourot, animateur mobilité des plans de déplacements inter-entreprises Grand Lyon

Michel Fourot du Grand Lyon. J'anime le plan de mobilité de la vallée de la Chimie depuis 10 ans et je voulais prendre la parole pour parler effectivement de la Part-Dieu. Pour moi, ça me paraît important

610 qu'effectivement sur la rive gauche de la vallée, les trains puissent arriver à la Part-Dieu, c'est à la fois une demande des salariés mais aussi des entreprises. Il y en a beaucoup qui s'étendent sur la vallée de la Chimie, il va avoir une forte augmentation donc c'est important de le prévoir et on est quand même à l'horizon de 2050, ça serait dommage qu'on prenne en compte les éléments d'aujourd'hui pour un projet qui a lieu dans 30 ans, c'est ça ? Je pense qu'il faut l'entendre : la Part-Dieu.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL :

Après, les projets peuvent s'accélérer vous savez. Il suffit des fois d'une décision politique peut-être au niveau européen, pour que les projets d'infrastructures soient un peu sortis des 3%, c'est de la politique. Après. Madame ?

Laurence Chanove, ville de Feyzin

620 Laurence Chanove, ville de Feyzin. C'est le coin des collectivités ici ; donc je vais ajouter des éléments après ma collègue de Saint-Fons. Donc tout d'abord, complètement d'accord avec Michel Fourot sur la question de la Part-Dieu puisqu'à Feyzin comme à Saint-Fons, on a un certain nombre d'entreprises, de grandes entreprises, de grands groupes nationaux, avec des gens qui viennent de toute la France régulièrement passer une journée à travailler, voire deux journées, donc c'est quand même assez important de regarder cet aspect-là des choses.

630 Ensuite, deuxièmement, j'aimerais savoir quelle a été la place dans ce nœud ferroviaire lyonnais du SYTRAL, KEOLIS, de la Métropole, puisque la question des services autour des gares est primordiale, surtout des déplacements autour des gares ? A Feyzin, on a une gare qui se trouve dans le quartier des Razes ; donc c'est un petit quartier, une gare qui est coupée par le reste de la ville, puisqu'historiquement il y a quand même le passage à niveau qui a été fermé, donc ça c'est important dans notre développement territorial. La gare a été restaurée il y a à peu près 12-13 ans, et on est toujours en discussion avec le SYTRAL pour avoir des lignes de bus qui desservent correctement la vallée de la Chimie, les entreprises de Feyzin ; mais bien sûr d'ailleurs, ça ce n'est toujours pas réglé donc c'est un projet qui a l'air intéressant mais si derrière il n'y a pas un travail qui se fait en coordination avec les autres acteurs du territoire, l'intérêt va être limité.

640 Vous disiez tout à l'heure monsieur Cuvillier, souvent le foncier autour des gares est communal, je vous informe que non, pas du tout, le foncier il est, les trois-quarts du temps privé ; il appartient à des propriétaires privés, qui ont des petites maisons, et quand on veut créer un parking de 20 places, la ville doit acheter, de temps en temps la Métropole nous aide, mais la ville doit acheter le foncier pour faire un parking. On est en discussion avec la Région ; il y a quelques années, on apprenait que, et bien non, l'idée de faire des parkings gratuits autour des gares c'est non, on allait bientôt être sur des parkings payants. Donc par exemple à Feyzin, on accueille déjà tous les gens qui viennent prendre le train de Solaize et compagnie, bon on a un courrier ou deux par semaine, de gens qui râlent parce que le matin ils ne peuvent pas se garer donc ils ne savent pas où se mettre et la ville ne peut pas acheter du foncier éternellement pour faire du stationnement.

650 Voilà donc il y a toutes ces questions-là qu'il me semble intéressant à regarder aussi. Et puis le dernier point, c'était que je voyais dans les cartes-là du document, les premières cartes population c'est marqué 2012. C'est vrai que c'est un projet qui date, je crois qu'il a pour vous démarré, SNCF, il y a 7 ans, 9 ans je sais plus et je pense que la question de la mobilité, elle a énormément évolué ces dernières années. Enormément, énormément, on le voit tous autour de nous, collectivités et autres, les gens se déplacent différemment, il y a les covoiturages, il y a les aires de covoiturage, il y a blablacar, il y a les vélos, il y a les trottinettes maintenant qu'on voit sur nos routes, sur nos trottoirs et je me dis que la question de la mobilité, elle était différente il y a 7 ans et ça, est-ce que c'est aussi vraiment pris en compte ?

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

Il y a la mobilité et le taux de croissance de la population parce que vous êtes une région en très forte évolution à ce titre-là : 0,7 point par an, 150 000 habitants en région supplémentaires tous les ans, effectivement la mobilité va devenir un enjeu crucial. Les réponses ? Sur les amplitudes d'ouverture, sur la tarification, bon, on en a un peu parlé tout à l'heure...

Denis Cuvillier, Directeur projet NFL long terme– Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

660 Il y a beaucoup de questions. La question sur la prise en compte des nouveaux modes de transport dans nos études, je laisserai Lionel répondre, c'est lui le spécialiste, la réponse... Oui, il les a prises mais il va nous expliquer comment. Après, il y a des questions qui sont intéressantes, celles qui relèvent de l'amplitude horaire. Alors là-dessus, toutes nos études nous les avons faites pour accueillir des trains aux heures de pointe parce que c'est là où il y a le maximum de demandes en nombre de trains et nous vérifions que le projet que nous concevons, il permet d'accueillir tous ces trains. Alors qui peut le plus peut le moins. Si on peut accueillir ces trains aux heures de pointe, on peut les accueillir tout le long de la journée. Si en accord avec l'autorité organisatrice, elle décidait, bon je laisserai l'autorité organisatrice répondre, mais effectivement il y a cette question d'amplitude horaire. Je peux simplement dire ce que j'ai entendu à la réunion de la semaine dernière, qu'effectivement le phénomène heure de pointe se répartit un petit peu mieux dans la journée. C'est-à-dire qu'on a plus d'heures de pointe qu'avant et donc en fait moins d'heures creuses, mais peut-être la Région pourra compléter ce propos.

670 Sur la question du travail avec le SYTRAL et la tarification combinée, alors là clairement, ça ne relève pas de nous, mais ce que l'on peut vous dire c'est que pour ces études le SYTRAL a été intégré dans un comité technique donc a suivi toutes ces études avec nous. Mais ces études sont des études techniques d'exploitation, elles n'ont pas abordé le sujet de la tarification combinée, en tout cas pas dans le cadre de SNCF Réseau.

680 Sur la mairie de Feyzin « nécessaire coordination entre toutes les parties et que le foncier avant d'être communal il est particulier et qu'il faut l'acheter » : message bien reçu donc je modulerai mon propos la prochaine fois. Le départ du projet c'est 2012 ; ce projet c'est la mission dite « Marie-Line Meaux » peut-être que ça parle à quelques uns, qui avait été lancée par l'Etat sur les nœuds ferroviaires en France et tout particulièrement le nœud ferroviaire lyonnais. Notre président était à Lyon il y a 15 jours, et ses termes c'était : « Quand le nœud ferroviaire s'enrhume c'est toute la France qui tousse », parce que la place de Lyon est déterminante dans tous les schémas, bien sûrs les schémas de transports régionaux mais les schémas nationaux voire européens. Et donc ce nœud lyonnais, il a été mis en évidence très tôt et les travaux qu'on voit aujourd'hui sur la gare de la Part-Dieu, c'est la première conséquence de cette réflexion. C'est-à-dire qu'avant d'augmenter le nombre de trains, il faut déjà qu'on règle le fonctionnement du nœud lyonnais d'où 500 millions de travaux ; c'est un budget énorme, uniquement pour faire de la qualité. Est-ce que pendant ce temps-là ça, a laissé à Lionel le temps de réfléchir sur la prise en compte des nouvelles mobilités ?

Lionel Collombier – Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

690 Oui, donc effectivement nous avons un outil de prévision de fréquentation des trains sur le nœud ferroviaire lyonnais qui a été conçu lors de la phase d'études précédente entre 2013 et 2015 et nous l'améliorons régulièrement et récemment, nous avons introduit des nouveaux modes de transport en concurrence avec le train, à savoir le covoiturage et les autocars librement organisés, donc les fameux cars Macron. Donc voilà, petit à petit, on s'adapte à l'évolution de la mobilité et aux nouveaux comportements dans la mesure du possible puisque ça reste des modèles mathématiques évidemment il faut quand même être prudent avec les résultats, surtout à ce stade des études qui sont des études vraiment exploratoires ou préliminaires.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

Madame ?

700 **Isabelle Vey, Hermès Pierre-Bénite**

Bonjour Isabelle Vey je représente la société Hermès à Pierre-Bénite. Alors moi, je voulais revenir sur le développement de l'axe Nord-Sud. Vous nous avez parlé de deux voies supplémentaires depuis Saint-Clair jusqu'à la Guillotière, alors ce n'est pas forcément lié à notre société même si on a quand même pas mal de salariés urbains qui viennent de Lyon. Donc moi j'ai deux questions : la première c'est comment on fait deux voies supplémentaires en surface le long du boulevard Stalingrad ? On prend sur le parc de la Tête d'Or ? On coupe la route ? Enfin voilà première question et puis deuxième question : Est-ce que ça signifie qu'il faut prévoir dix ans, quinze ans de travaux ? A fortiori si c'est en souterrain, je suppose qu'une bonne partie de la ville va être impactée par ça donc est-ce qu'on a prévu les conséquences en termes de circulation urbaine, pour le coup, qu'on ne pourra pas ignorer ?

710 **Didier Llorens, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau**

Alors dans la traversée Nord-Sud effectivement, les deux voies supplémentaires, dans l'option de surface, au niveau de Stalingrad se développent bien à l'Est, donc non pas côté du parc de la Tête d'Or mais vraiment côté boulevard et l'idée c'est de faire, alors aujourd'hui on en est vraiment au constat de l'opportunité, dans ce qu'on a regardé, c'est de faire une estacade au-dessus du boulevard donc les voies ferrées seraient au-dessus et les voies routières en-dessous. Après, il faut voir que le projet soit vraiment une opportunité. Si il se fait, et si il se fait en fonction de cette variante-là, de réaménager l'ensemble du boulevard urbain pour recréer quelque chose d'un peu intéressant.

720 Aujourd'hui, nous on a regardé juste la faisabilité technique du projet ferroviaire, j'allais dire quasiment seul, voilà, sans vraiment s'attacher à son insertion urbaine, comment on allait vraiment l'insérer dans le paysage. Ensuite, sur la durée des travaux, effectivement l'horizon 2040 peut paraître lointain mais c'est que derrière ça, ça cache, on va dire, une dizaine d'années, au moins 10 à 15 ans encore d'études avant d'arriver au premier coup de pioche et ensuite derrière c'est, dans les variantes en aérien, au moins de 5 à 8 ans de travaux effectivement pour réaliser tout ça. Avec des travaux les plus importants au niveau de la gare quoiqu'il en soit parce que voilà, mais ça reste des travaux effectivement urbains, des travaux longs et qui auront effectivement des impacts, faut pas se le cacher, sur la fonctionnalité quotidienne des gens et qui auront quand même des nuisances assez importantes sur la vie des riverains.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

730 Le 6 juin prochain, il y a un débat spécifique sur ce point-là, donc c'est à Lyon si vous avez le temps d'y aller. Pour l'instant on cherche la salle, on a arrêté la date on n'a pas encore la salle, mais ça ne saurait tarder, mais le 6 juin prochain c'est la question de l'insertion urbaine de ce projet justement, les aménagements qui sont évoqués, donc si vous êtes intéressés, vous pourrez suivre aussi sur internet puisqu'on aura une liaison internet aussi à ce moment-là. Monsieur ?

David Arraou, IFP Energies Nouvelles et Vice-Président de l'ADDVC

740 C'est David Arraou IFP Energies Nouvelles et Vice-Président de l'ADDVC. Donc je reviens à votre projet. Donc vous êtes en effet comme vous le disiez, propriétaires des rails, vous proposez d'augmenter un cadencement, enfin de pouvoir accepter un cadencement plus important, donc vous aller offrir une possibilité, mais derrière, est-ce que la Région est vraiment en phase, puisque c'est elle qui le finance, pour rajouter ces trains supplémentaires ? Ce matin, j'étais en réunion avec la Vice-Présidente Martine Guibert et ce n'est pas vraiment ce que j'ai entendu dans ses messages ; ses messages étaient plutôt orientés sur « bien ça serait peut-être pas mal si les gens faisaient plus de télétravail et comme ça il y aurait moins de déplacements et du coup ça serait peut-être moins pénible pour eux de venir au travail avec des fréquences raccourcies » on va dire ça comme ça.

Donc en effet vous dites que vous êtes en concertation et en échanges avec eux, vous mentionnez le SYTRAL d'un point de vue technique, donc voilà après est-ce que la Région est bien en phase avec votre projet et mettra le nombre de trains nécessaires sur vos rails ? Merci.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL :

Je vais interpeler la Région parce que je crois qu'au mois d'avril il y a eu un vote pour acheter des trains prochainement ?

750 **Anne Fournier, Direction des transports de la Région Rhône-Alpes**

Le vote, c'est plutôt la question du matériel, pour renforcer le matériel sur les dessertes périurbaines et notamment pour augmenter l'emport des trains et pour permettre à plus de voyageurs de monter dans les trains périurbains.

La réflexion que vous faisiez monsieur sur le portage de la Région : On est effectivement sur les orientations qui sont portées à travers le volet mobilité du SRADDET. Sur cette augmentation de desserte à moyen-long terme, sur les grands bassins métropolitains qui serait une desserte qui permettrait d'aller vers une logique de RER, garantir au minimum de demi-heure voire un quart d'heure sur des dessertes périurbaines, et ça c'est un projet qui est soutenu par notre exécutif dans son ensemble et qui a été voté dans le cadre du projet arrêté du SRADDET.

- 760 J'en profite, on parle effectivement beaucoup d'inter-modalité et effectivement, c'est un enjeu important que porte aussi la Région dans ces ambitions aussi et qui est traduit dans le volet mobilité du SRADDET. Cette articulation nécessaire avec les autres réseaux de transport et notamment qui est assez cruciale à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise. A ce stade, il y a un acteur qui existe sur ce bassin qui est le Syndicat Mixte des Transports de l'aire Métropolitaine et qui mène des actions de coordination, d'animation des acteurs à l'échelle des corridors de mobilité, donc aussi à l'échelle de la vallée de la Chimie et qui est un espace qui permet d'animer et je dirais d'écouter les acteurs et de mettre en place un certain nombre d'actions. Il y a un plan d'action inter-modalité aujourd'hui qui se construit et qui s'est construit aussi sur ces différents secteurs et qui est en dialogue avec les acteurs locaux, donc ça c'est un point important. C'est vrai que la Région est consciente que aussi les solutions de transport, elles s'appuient effectivement sur le réseau ferré, mais bien en articulation avec les autres réseaux de transport, avec ce nécessaire dialogue.
- 770

Ce qui est aussi valable pour la tarification combinée, de façon à permettre aussi d'améliorer les conditions de TER et simplifier les conditions de tarification combinée TER et TCL et simplifier aussi globalement le parcours des usagers.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

Ce que nous avons eu récemment dans un débat précédent c'était : Là où les sillons n'étaient pas disponibles, c'était d'augmenter la capacité d'emport des trains. Donc on ne peut pas faire passer plus de trains, mais mettre des trains plus longs ou avec un étage de plus. C'est aussi une réponse, des fois où la fréquence n'est pas possible, de durcir un petit peu la ligne.

- 780 D'autres questions ?

Dominique Simon, membre de la Commission particulière du débat public NFL

Dans la question que vous avez posée monsieur, vous avez mentionné l'idée du télétravail. Est-ce que déjà ça, ça a été pris en compte dans les modèles de mobilité ? Non, je vois une tête qui dit non. Et peut-être, comme il y a des entreprises ici vous avez quelque chose à en dire de ça ? Est-ce qu'il y a des choses structurantes là-dessus ? Est-ce qu'on peut repenser ?

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

Le statisticien de la SNCF va nous répondre.

Lionel Collombier – Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

- 790 Juste pour préciser par rapport au télétravail et plus généralement les nouvelles formes de travail, c'est aussi le co-working etc. on n'a pas encore assez de recul et d'enquêtes pour évaluer précisément l'impact. Donc pour l'instant, on ne l'intègre pas dans nos outils mais ça va venir dans les années qui viennent, je suis persuadé qu'on aura un module « nouvelles formes de travail » dans nos outils.

Dominique Simon, membre de la Commission particulière du débat public NFL

Non parce qu'à l'horizon de 30 ans, c'est peut-être pas idiot d'y penser et peut-être que les entreprises ont des choses à dire là-dessus. Est-ce que ça fait partie des réflexions qu'elles mènent ?

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

S'il y a des questions, sur le site internet...

Dominique Simon, membre de la Commission particulière du débat public NFL

- 800 Puisque l'on est sur un atelier déplacements domicile-travail donc, c'est pas complètement idiot d'en parler.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

Oui, et il y a les questions sur internet sur comment se déplacera-t-on dans 20 ans et peut-être pas par le train justement donc ce sont des bonnes questions. Oui, là-bas s'il vous plaît.

Denis Mellet, Jtekt

810 Denis Mellet, Jtekt. Donc, si on élargit un peu effectivement, nous, sur le télétravail il y a une période test qui a débutée au mois de février pour 6 mois sur notre site, qui est un site de production et aussi un siège social donc avec une partie strictement bureaux. Aujourd'hui il a été décidé deux jours par mois maximum, mais à l'issue des six mois test, il y a de fortes chances que ça puisse passer à toutes les semaines et pour l'instant, comme mon collègue apparemment ça a un beau succès sur ces premiers mois, donc clairement c'est aussi une nouvelle façon de travailler et effectivement ça intéresse toute une frange jeune de nos salariés mais aussi des moins jeunes, même si c'est effectivement les jeunes qui ont poussé pour en avoir.

820 Et après sur la jeunesse aussi. Sur notre site on a notre centre de recherches technique où il y a à peu près 500 personnes mais la moyenne d'âge, je ne sais pas, c'est jeune, ça doit être moins de 35 ans et depuis qu'on a augmenté les effectifs avec toute cette jeunesse, notre parking vélo est devenu soudainement beaucoup trop petit et ils viennent qu'il pleuve, qu'il neige... alors évidemment il y en a plus quand il fait beau, mais il y a des irréductibles qui n'existaient pas avant donc pour nous, il y a aussi une très forte demande sur améliorer les parkings vélos, sécuriser les parkings vélos, plus tout ce qu'il va à côté : augmenter le nombre de douches etc. donc effectivement, il y a des nouvelles mobilités à prendre en compte. Alors après, ça sera peut-être un effet de mode et quand cette jeunesse là sera passée et bien celle d'après, elle aura d'autres idées mais voilà en tout cas c'est plus comme il y a 10 ou 15 ans.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

Une évolution des mobilités, un exemple. Monsieur ?

Florent Bruyere, Solvay

830 Oui bonjour. Donc Florent Bruyere, j'habite le centre de Lyon, proche de Jean Macé. Moi je travaille chez Solvay, mon bureau est à Saint-Fons à Belle Etoile. Je me déplace fréquemment sur d'autres sites de notre entreprise notamment Lyon Part-Dieu, Colonges ou Mont d'Or. On a un site de production et notre siège social à Bruxelles. Autrement dit, quand je peux prendre le train c'est quelque chose que je vais choisir en priorité et j'apprécie énormément de le faire.

Je voulais revenir sur trois points : la co-tarifcation. Je pense que c'est vraiment important pour faire changer les habitudes de transport au sein des entreprises parce que notamment chez nous on peut avoir la participation de l'employeur sur l'abonnement, ok mais il va en prendre qu'un, donc si j'ai un abonnement de train et un abonnement de TCL j'aurais qu'une prise en compte de l'employeur. Ça c'est le premier point.

840 J'ai utilisé le combiné vélo et train, ce que je me rends compte, c'est qu'en période de pointe, on est à la limite de pouvoir mettre les vélos dans les trains notamment à Jean Macé donc voilà, est-ce que vous réfléchissez à cette problématique-là ? Si le trafic vélo continue à augmenter avec la combinaison de train.

Et le dernier point c'est, vous avez parlé de potentiellement rajouter une liaison TER entre Part-Dieu ou Perrache et Saint-Exupéry, je trouve que c'est une idée intéressante notamment lorsqu'on a des visiteurs qui arrivent en avion et qui puissent rejoindre nos sites directement par le TER.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

Une dernière question ? Monsieur ?

Donatien Dubuc, IFPEN

850 Donatien Dubuc, IFPEN. C'était juste un point très pratique en fait. Les nouveaux trains neufs, c'est vraiment pas pratique de mettre ses vélos dedans. Les anciens TER, il y avait des crochets et maintenant il n'y en a plus, donc on est obligés de les empiler les uns sur les autres et c'est vraiment pas très pratique donc si vous comptez régler ça, ça serait bien.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

C'est peut-être une réutilisation des trains de marchandises qui dorment sur les faisceaux de voies des fois. Réponse de la Région.

Anne Fournier, Direction des transports de la Région Rhône-Alpes

860 Très bien, merci en tout cas de vos retours parce que ça nous aide nous à améliorer un peu la façon de concevoir les sujets notamment sur la partie matérielle et ce qu'on doit commander par la suite, donc ça c'est toujours très intéressant d'avoir ces phases de dialogue-là. En fait, il se trouve que pour faire cette réunion, j'ai fait le train, en vélo de Perrache à Vernaison et de Vernaison à ici en piste cyclable sauf pour le pont parce que le pont il n'y a pas de piste cyclable c'est un peu plus dangereux. Donc effectivement, ça m'a permis de faire un test, je pense qu'il y en a d'autres qui le font dans la salle et donc je suis tombée dans un compartiment où il y avait déjà deux vélos attachés, mais c'est en fait un système de bandoulière qui permet d'attacher l'ensemble des vélos et dès lors qu'on en a trois effectivement je viens de constater que ça devient compliqué de les attacher.

870 Voilà donc, ça me permet de faire remonter le sujet sur cette question d'emport et sur la place des vélos et des passagers dans les matériels. Effectivement c'est la question aussi des heures de pointe avec le nombre de personnes qui doit être dans les trains debout et la place des vélos c'est un équilibre à trouver qui n'est pas toujours très simple et ça c'est une vraie réflexion à avoir pour permettre le développement dans la pratique mais alors il y avait d'autres interrogation sur aussi la question des consignes à vélo aux abords des gares, c'est aussi ce genre de système qu'il faut penser à développer en lien avec les collectivités locales qui permettent de donner des espaces aux abords des gares et faire en sorte qu'effectivement il y ai des petits hubs de mobilité, comme l'expression a déjà été employée, qui s'installent pour permettre ces nouvelles mobilités avec le développement des consignes à vélo. Ce sont déjà des choses qui ont été développées autour des gares depuis déjà un certain nombre d'années, mais effectivement, il y a une demande qui est croissante sur le sujet, ça pose la question et ça mérite qu'on s'y penche un peu plus.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

Bon, bouts de questions non répondues et on clôturera avec vous.

Michel Fourot, animateur mobilité des plans de déplacements inter-entreprises Grand Lyon

880 Michel Fourot de la Métropole et j'anime toujours le plan de mobilité de la vallée de la Chimie, ça fait 10 ans. Pour répondre à votre question sur le télétravail, bien sûr qu'on fait la promotion du télétravail ; on l'a faite il y a deux ans auprès des entreprises et on continuera à le faire. On fait la promotion de tous les modes alternatifs. Monsieur a parlé de co-voiturage et les bus, les vélos également, la marche à pied, si on pouvait avoir les trottinettes, on ferait la promotion des trottinettes effectivement. Donc on est absolument pour la multi-modalité et j'entends, les vélos c'est une vraie problématique et à Lyon c'est quelque chose qui se développe de plus en plus et en périphérie aussi et bientôt, si on arrive à faire suffisamment de pistes cyclables, on aura de plus en plus de vélos donc il faudra prévoir les équipements.

890 Je vais rebondir sur les parkings qui vous appartiennent toujours ; on les a aménagés, les 33 gares, et bien souvent ils sont restés la propriété de Gares et Connexion, je le sais parce que j'ai travaillé dans le service foncier du Grand Lyon ; les actes sont loin d'être passés, donc il y a encore des choses à faire de ce côté-là.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

Une réponse également sur la liaison Saint-Exupéry – Vallée de la Chimie ? Si vous en avez, sinon on note la question et vous répondrez.

Denis Cuvillier, Directeur projet NFL long terme– Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

Moi je n'ai pas entendu cette question de la part de la salle mais si c'est une question de la CPDP on peut y répondre.

Florent Bruyere, Solvay :

900 Je disais que c'était intéressant l'idée d'avoir une liaison Saint-Exupéry avec les lignes Perrache ou Part-Dieu parce que nous quand on reçoit des visiteurs, ils viennent en avion et si ils peuvent venir directement en train jusqu'à nos sites, c'est très intéressant.

Denis Cuvillier, Directeur projet NFL long terme– Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

Ah oui donc au-delà, c'est la liaison Saint-Exupéry pour venir sur la vallée de la Chimie, donc en fait ce serait des TER qui feraient qui viendraient du Sud, qui remonteraient la vallée de la Chimie puis ensuite partiraient vers l'Est, voire prolongeraient jusqu'à Saint-Exupéry.

910 Dans les schémas de service qu'on a regardés, on avait regardé une connexion Saint-Etienne – Saint Exupéry alors qui passe effectivement rive droite puis traverse au niveau de Givors-Chasse et puis ensuite remonte. On a testé un arrêt au niveau de Vénissieux avant de terminer à Saint-Exupéry. Alors effectivement c'est le seul chemin de service qu'on a testé, on n'a regardé vraiment une connexion vraiment de la rive gauche sur Saint-Exupéry, mais c'est une question qui peut être regardée, donc là aussi, je vous invite à remplir la petite fiche, parce que ça nous rappellera de bons souvenirs lorsqu'on sera en train de préparer la décision du maître d'ouvrage.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

920 De toute façon, on va vous mettre la diapo. Toutes les questions qui n'ont pas pu être posées ici, vous avez une séance de rattrapage, c'est de les écrire sur notre site, elles sont numérotées et nous avons imposé, nous la Commission, un délai de 15 jours pour qu'il y ait une réponse. A tous les acteurs, y compris la Région, qui n'est pas le meilleur élève d'ailleurs dans les temps de réponses, mais voilà donc ce que vous n'avez pas pu poser aujourd'hui, c'est pas perdu, vous pouvez l'écrire sur le site et vous aurez votre réponse, on s'y accroche, dans les 15 jours.

Je vais laisser la parole à Dorothée qui va vous faire un petit résumé de la situation.

Dorothée Briaumont, membre de la Commission particulière du débat public NFL

Alors résumé je ne sais pas, en tous les cas, j'ai essayé de noter, tout est consigné. Il y a un verbatim donc mon exercice est un peu périlleux parce qu'en fait, je vais prendre ça et là de ce vous avez noté dans ce débat.

930 Donc j'ai entendu globalement beaucoup d'interrogations sur le choix des gares, vous avez effectivement un maître d'ouvrage qui vous propose des affectations de trafic en fonction des gares et vous avez un petit peu, comment dirais-je, soumis à proposition cette affectation notamment au regard de la desserte de la vallée de la Chimie, on vient d'en parler donc que ce soit Part-Dieu, que ce soit Saint-Exupéry, que ce soit Perrache. On a parlé aussi des gares périphériques bien évidemment. Vous avez le souci de connecter vos sites en fonction des gares. Nous avons parlé des accès aux gares, alors vous avez évoqué la difficulté du dernier kilomètre, la nécessité des parkings, des consignes à vélos. L'accès aux gares, ça veut dire : y accéder et prévoir aussi de l'intermodalité, c'est-à-dire avoir un relai en transport qui corresponde à ce que vous souhaitez.

On a parlé de l'accès aux sites industriels. Vous avez parlé aussi de l'accessibilité, l'accessibilité qui peut se traduire par une tarification fort élevée et qui n'est pas assez combinée avez-vous dit.

940 Vous avez mis en avant également l'échelle de temps, en disant effectivement le projet est pour dans 20 ans, nous avons bien compris que tout ne se ferait pas tout de suite mais vous avez questionné le maître d'ouvrage en disant « Quelle est la durée des travaux de ce projet ? », sur une échelle intermédiaire en disant : « Qu'est-ce que vous prévoyez d'ici à 2020 ? ».

Et puis l'échelle du temps c'est aussi, de ce que j'ai noté, c'est prendre en compte les changements qui pourraient arriver, et notamment nous avons passé du temps sur le télétravail qui est, parmi les changements, celui que l'on peut inclure dans les simulations.

950 Enfin, il me semble que c'est ressorti plusieurs fois, c'est-à-dire que si, on veut pouvoir répondre à toutes ces questions il va falloir organiser davantage sans doute, en tous les cas ne pas perdre de vue, qu'il faut du partenariat entre tous ces acteurs finalement qui vont organiser la mobilité, alors que ce soit les villes, on l'a vu, que ce soit la SNCF et les différentes instances de la SNCF parce qu'il y a plusieurs antennes de SNCF, la Région bien évidemment, les collectivités, le SYTRAL et puis je dirais des représentants des entreprises également et c'est l'illustration de ce débat aujourd'hui et des citoyens bien évidemment pour finalement organiser ces transports d'ici à 2020. Voilà j'espère que c'est assez fidèle, dans tous les cas, ça n'a pas la vocation d'être complet bien évidemment.

Merci et puis écoutez, comme le disait François, n'hésitez pas à prolonger le débat à travers le site internet. Il y a d'autres débats qui sont prévus, le débat se clôture le 11 juillet.

François Gillard, membre de la Commission particulière du débat public NFL

960 Mais d'ici là, donc la semaine prochaine, jeudi 6 juin nous seront à Lyon. A Vénissieux le 11 pour ceux qui sont proches de ces lieux-là. Alors ça se déroule le soir en général de 19h à 21h30 pour que le plus grand nombre de gens puissent y aller, c'est en semaine. Le 11 juin à Vénissieux, le 13 à Ambérieu, sur la partie Nord du NFL, le 18 juin Villeurbanne, le 19 juin, on sera à Clermont-Ferrand et nous clôturerons effectivement le 11 juillet à Lyon ce débat.

Nous aurons ensuite deux mois, en tant que commissaires, pour rédiger notre rapport qui sera rendu public mi-septembre et ensuite le maître d'ouvrage aura 3 mois pour répondre aux recommandations de notre rapport et il sera aussi rendu public à ce moment-là.

Voilà, je vous remercie. Si vous avez des questions vous allez sur Débat NFL sur Google, ça va plus vite parce que noeudferroviairelyonnais.debatpublic, c'est très long à écrire. Je vous explique pourquoi parce que NFL c'est aussi le sigle de la National Football Ligue aux Etats-Unis et quand vous taper NFL, vous tombez sur le site américain donc on était très embêtés pour trouver un sigle, on a trouvé celui-là.

Dorothée Briaumont, membre de la Commission particulière du débat public NFL

970 Vous avez aussi la possibilité de faire une contribution à travers un cahier d'acteur, c'est-à-dire de formuler votre position autour du projet en l'argumentant.

Merci.