

## Débat public

### NCEUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

#### Du 11 avril au 11 juillet 2019

### Compte-rendu intégral

#### Atelier « La desserte entre Lyon et les accès alpins »

#### Jeudi 4 juillet 2019 à Chambéry

<b>SALLE/ADRESSE :</b>	Mairie de Chambéry - Salle des délibérations - Place de l'hôtel de ville 73011 Chambéry
<b>PARTICIPANTS :</b>	50 personnes
<b>DÉBUT &gt; FIN :</b>	17 h 00 à 20 h 42 (durée du REC : 2 h 45)
<b>QUESTIONS-RÉPONSES :</b>	24 questions

#### En tribune

#### CPDP

M.	Jean-Claude	RUYSSCHAERT	Président de la commission particulière du débat public
M.	Jérôme	LAURENT	Membre de la commission particulière du débat public
M.	François	GILLARD	Membre de la commission particulière du débat public

#### Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

M.	Denis	CUVILLIER	Directeur projet NFL Long Terme - SNCF Réseau
M.	Yves	SIMOND	Responsable des études SNCF Réseau
M.	Didier	LLORENS	Expert environnement SNCF Réseau
Mme	Muriel	LAGARDE	Responsable territorial Ain et Savoie SNCF Réseau
Mme	Stéphanie	JUNG	SNCF Voyages
M.	Jérôme	FERRY	SETEC

#### Intervenants

M.	Michel	DANTIN	Maire de Chambéry
M.	Patrick	DIENY	Mission Lyon — Turin auprès du Préfet de la Savoie
M.	Stéphane	CANALIS	SGAR Préfecture Auvergne-Rhône-Alpes

## COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

### **Michel DANTIN, Maire de Chambéry**

5 [...] Le contournement ferroviaire de Lyon est un autre dossier. Pour nous, savoyards, il est bien évident, et je le dis en saluant l'arrivée du Président de la Commission intergouvernementale, Louis BESSON, que pour nous, l'accès alpin au Lyon — Turin est une question d'enjeux essentiels pour notre territoire. Monsieur le Président, en vous renouvelant mes remerciements, je vous cède la présidence de cette réunion.

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

10 Merci, Monsieur le Maire. Juste quelques mots d'introduction, avant ce débat, simplement pour rappeler quelques règles de fonctionnement de notre débat public, qui arrive à sa fin, puisque nous aurons une réunion de clôture le 11 juillet prochain. Nous vous demanderons de vous présenter lorsque vous voudrez intervenir, puisque nos propos sont enregistrés. Le verbatim en est établi et sera annexé à tous les documents sur le site du débat. Dès que vous poserez une question ou que vous voudrez intervenir, vous voudrez bien vous présenter de façon à enregistrer votre identité sur ce point. Vous me pardonnerez de cette contrainte majeure, mais il faudra le faire plusieurs fois, si vous posez plusieurs questions.

15 Cet atelier va porter sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais. Le débat public pour lequel nous avons été mandatés ne porte pas ni sur les accès alpins du Lyon — Turin ni sur le CFAL. En revanche, il est apparu, au cours de la période préparatoire, comme au cours de débats, qu'il y avait nécessairement une interface, une interdépendance, entre ces grands projets et le nœud ferroviaire, et ce d'autant que le projet initial du nœud ferroviaire a été établi en considérant que les grands projets de l'infrastructure ferroviaire étaient réalisés. Un certain nombre d'études complémentaires ont été menées dans la perspective où un certain nombre d'entre elles seraient différées, retardées, etc. Il y a cette interdépendance entre les deux qui nous a paru nécessiter d'avoir un débat sur ce point.

20 Nous avons souhaité l'organiser en deux temps. Un premier point permettra d'avoir un point d'avancement du projet Lyon — Turin. Cela permet de se situer un peu dans le panorama. Nous avons demandé à Monsieur DIENY, que tout le monde connaît ici, de faire la présentation de l'état d'avancement complété par l'intervention de Monsieur CANALIS, s'il le souhaite, puisqu'il y a un petit point d'interférence qui a surgi dans l'actualité et que nous souhaitons aborder.

25 Nous demanderons ensuite aux représentants de SNCF Réseau de présenter le projet du nœud ferroviaire proprement dit, et ses interactions avec le nœud alpin. C'est Yves SIMOND, qui fera la présentation, avec Didier LLORENS.

30 Nous vous donnerons ensuite la parole pour poser toutes les questions, les demandes de précisions et les contributions que vous souhaiterez.

35 Sans plus attendre, je vous propose de rentrer dans le vif du sujet et de laisser Monsieur DIENY faire ce premier point de présentation.

### **Patrick DIENY, Mission Lyon — Turin auprès du Préfet de la Savoie**

Lorsque le Président m'a demandé de planter un peu le contexte, je me suis contenté de six diapositives, dans la mesure où j'ai la perception que nous sommes quand même dans un cercle de personnes qui connaissent assez bien le dossier.

40 Cette première diapositive illustre le fait que le Lyon — Turin est un élément du paysage européen. C'est même un maillon essentiel de la politique européenne des transports. L'Union Européenne promeut le développement du mode ferroviaire au travers de grands corridors structurants. Cette carte illustre ces grands corridors. Elle met une priorité sur la période, en cours ou à venir, à résorber les points de difficultés les plus importants que sont les franchissements de massifs (comme les Alpes), le passage de frontières ou les nœuds ferroviaires les plus congestionnés, comme le nœud de Lyon. Dans ce paysage européen, le Lyon — Turin est le maillon central du corridor méditerranéen. Il est inscrit dans les priorités de l'Union Européenne.

50 Diapositive suivante. Cette nouvelle liaison ferroviaire Lyon — Turin doit permettre, dans ses vocations essentielles, un report massif de la route vers le rail, pour les trafics passant la frontière franco-italienne. Cette carte illustre les grands passages au travers de l'arc alpin. Notre voisin suisse est dans une démarche quelque part assez exemplaire. Il a déjà réalisé ces deux tunnels de base : le Lötschberg et le Simplon. Lorsque nous allons plus à l'est, entre l'Autriche et l'Italie, les travaux du tunnel de base du Brenner avancent. Tout cela est lié à ce report souhaité, par tous ces pays, de la route vers le rail.

55 Si nous regardons les échanges, vous avez trois diagrammes : France — Italie, Suisse — Italie et Autriche — Italie. Dans le passage de la frontière entre la France et l'Italie, ou entre la Suisse et l'Italie, nous avons des volumes de trafic qui sont relativement similaires, de l'ordre d'un peu plus de 40 millions de tonnes. Nous avons cette différence extrême de part modale entre la Suisse et l'Italie, par la politique suisse, avec ces différents ingrédients. Ils sont à 70 % du transport par le mode ferroviaire. Entre la France et l'Italie, nous sommes plutôt à 8 %.

60 Pour repérer le report modal attendu, la réalisation d'une nouvelle infrastructure aux caractéristiques adaptées est apparue indispensable. Il est évident que des mesures d'accompagnement le seront également. Ainsi, la nouvelle liaison ferroviaire Lyon — Turin a été conçue en trois sections, de manière centrale, une section transfrontalière constituée pour l'essentiel d'un tunnel de base de 65 57,5 km entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse, dont la réalisation a été confiée à un opérateur public franco-italien du nom de TELT (Tunnel Euralpin Lyon — Turin). S'il y a une utilité à ce que cet opérateur intervienne à un moment donné, j'ai aperçu Alain CHABERT, le directeur général adjoint côté France de cette structure, parmi nous. Pour accéder à cette section transfrontalière, il y a des 70 accès italiens entre Turin et Suse qui sont placés sous la responsabilité de RFI, le cousin de SNCF Réseau *versus* italien, et du côté français, les accès français entre l'est de Lyon et Saint-Jean-de-Maurienne sont sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, comme toutes les opérations sur le réseau national ferroviaire côté France.

75 Par rapport à la question de l'avancement, pour ce qui concerne la section transfrontalière, les travaux sont en cours, avec un objectif de mise en service du tunnel de base en 2030. Quand nous évoquons les accès, nous avons dans le viseur le fait que ce tunnel de base est parti pour être ouvert en 2030. En matière de travaux, comme l'illustre la diapositive, 28 km ont été excavés sur un peu plus de 162 km de galeries qui sont à creuser. Aujourd'hui, 17 % de l'ouvrage définitif est déjà creusé, et d'importants appels d'offres ont été engagés depuis le printemps, pour le gros des travaux.

80 Les accès français ont fait l'objet d'une DUP en 2013, qui comprend deux phases. Une première phase consiste à réaliser une ligne mixte, voyageurs et marchandises, de Grenay jusqu'à Chambéry, sachant que cette nouvelle infrastructure sera branchée au contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, qui fait partie du système de gestion du Nœud Ferroviaire Lyonnais.

85 Cette DUP de 2013 prévoit une deuxième phase dédiée au fret, qui consiste à relier directement la ligne mixte de la phase 1, depuis l'avant-pays savoyard jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne, par une série de tunnels à un seul tube sous le massif de Chartreuse, le massif de Belledonne et celui du Glandon. Ultérieurement, ces tunnels auront vocation à être doublés.

Depuis 2013, d'importants travaux de concertation ont été menés, notamment avec la profession agricole, pour réduire les impacts de ces futurs travaux.

90 La préparation récente de la loi d'orientation des mobilités, appelée loi LOM, a conduit le gouvernement à s'interroger sur la programmation de ces nouveaux accès, en lien avec la perspective d'ouverture du tunnel de base en 2030.

95 Après sa venue sur place, en Savoie, pour visiter le chantier en cours en Maurienne et rencontrer des élus et des acteurs du territoire, qui ont exprimé de fortes attentes, la ministre des Transports a défini une feuille de route traduite dans une décision ministérielle, que mon collègue Stéphane CANALIS, du SGAR, va vous commenter.

Deux éléments de témoignages, et je lui passe la parole. La ministre, dans ses propos, dans ses rencontres locales, a bien insisté sur l'importance qu'elle attachait à une concertation continue sur ce/ces projets et sur la prise en compte de la mobilité du quotidien. J'ai beaucoup insisté sur la partie marchandise dans tous les exposés que je vous ai faits.

100 **Stéphane CANALIS, Chargé de mission infrastructures et transports – SGAR Préfecture  
Auvergne-Rhône-Alpes**

Bonjour à toutes et à tous. J'ai deux diapositives pour commenter la décision ministérielle de Madame BORNE. Il y a deux décisions ministérielles : une en date du 4 mars 2019 et une en date du 8 avril 2019. L'une s'adresse à SNCF Réseau, et l'autre, à Monsieur le Préfet de région. Par ces deux  
105 décisions ministérielles, qui sont identiques, l'idée est d'abord d'affirmer que la France est résolument engagée vis-à-vis de l'Europe et vis-à-vis de nos partenaires italiens. C'est un engagement sans faille.

Il y a deux choses à avoir en tête. Elles ont été largement éclairées par les Assises nationales de la mobilité, que vous retrouvez dans la loi d'orientation des mobilités. C'est la notion de réalisation progressive des grands projets et la notion de priorité donnée à l'amélioration des déplacements du quotidien. Forte de ceci, la décision ministérielle demande trois choses. Elle demande à SNCF et au  
110 Préfet de région de mener la concertation sur un programme d'études sur les voies d'accès, à la fois un schéma directeur des itinéraires existants (Dijon — Chambéry — Modane), et de réinterroger la consistance et la programmation des différentes phases du projet de lignes nouvelles, à l'aune de quelque chose de plus sobre, à l'aune d'un phasage et de nouveaux entrants. C'est une annonce à  
115 faire confirmer par la Commission qui s'installera dans les semaines à venir. C'est une annonce qui a été faite par la coordinatrice du corridor méditerranéen (Séville — Budapest). C'est Madame RADICOVA qui a évoqué des pourcentages significatifs d'aide de l'Europe sur les accès. Il n'y a pas que le tunnel sous la montagne. Lorsque nous réalisons Séville — Budapest, il y a du chemin à faire avant de passer la montagne.

Il y a enfin la mise en place d'un observatoire permanent de la saturation ferroviaire, piloté par le CGEDD. L'ingénieur général, Monsieur Philippe AYOUN, mène ce travail, pour objectiver les trafics et les capacités disponibles de l'ensemble des lignes que nous pouvons considérer. Ceci se met en route sous le pilotage de Monsieur le Préfet de région, qui a déjà réuni une fois l'ensemble des  
120 acteurs concernés dans les deux régions : Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne-Franche-Comté. Nous avons entendu, de la part des participants du premier CoPil le 24 juin, une attente que les collègues d'Occitanie et de Provence-Alpes-Côte d'Azur puissent s'exprimer sur ces enjeux de traversée et de chaînon manquant entre Turin et Lyon. Ceci s'installe.

Je vais rapidement commenter le planning dans lequel nous nous inscrivons sur la diapositive suivante. Un premier Comité de pilotage a eu lieu. Nous étions plus de 140. L'idée est d'avancer de  
130 façon assez rythmée, soutenue, avec une écoute de l'ensemble des acteurs autour de la définition des enjeux, ce qui va nous occuper dans les semaines à venir, et les hypothèses d'analyse fonctionnelle et juridique. La SNCF pourra éventuellement compléter ultérieurement. Avant de parler de tracé, de territoire, parlons ensemble de besoins et de services que nous devons satisfaire. Mettons-nous d'accord collégalement sur ces besoins. Ils peuvent être différents. Voyons de quelle  
135 manière un programme d'études va attraper ces besoins et y répondre. Ce sont un peu les enjeux.

N'allons pas trop vite collégalement à des solutions. Voyons les services dont il s'agit et répondons à l'expression des besoins. C'est toujours tentant d'aller directement à la solution, mais posons les choses dans cet ordre-là. Nous pourrions avoir un programme d'études sur la famille de scénarios. Il y aura un appel d'offres et des études en regard, pour adresser l'ensemble des sujets qui auront été  
140 identifiés. Dans la structuration de l'étude, il y a des réunions de travail, des réunions thématiques éventuelles. Vous avez ici l'Observatoire de la saturation des lignes existantes. Il se réunit à intervalles réguliers, pour donner à voir ce qu'il en est et ce qu'il va apporter à l'ensemble des parties prenantes.

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

145 Merci de cette présentation. Un nom est réapparu à mes oreilles de Président de la CPDP. C'est Grenay. C'est le lien direct avec le Nœud Ferroviaire Lyonnais. Je vais demander à la SNCF de présenter le projet de NFL et son articulation avec Chambéry. Vous aurez ensuite la parole.

**Didier LLORENS, Concertant sur le Débat Public – Expert environnement – SNCF Réseau**

150 Je vous propose de parler des aménagements de long terme du Nœud Ferroviaire Lyonnais. Pendant ces trois mois de débats, nous avons eu des cartes où était représenté le cœur du Nœud Ferroviaire Lyonnais, avec cette étoile à 12 branches qui crée une certaine saturation dans Lyon.

155 Je vous propose une carte centrée sur Chambéry, ce soir. Nous pouvons remarquer, notamment dans la relation avec Lyon, qu'elle va se faire par deux itinéraires majeurs : un itinéraire *via* Saint-André-le-Gaz, Bourgoin et Lyon, avec une contrainte majeure sur cette section, une voie unique entre Saint-André-le-Gaz et Chambéry. Les utilisateurs quotidiens connaissent bien cette contrainte. Cela implique, quand il y a le moindre incident sur cette ligne, des retards en cascade.

160 Le deuxième itinéraire qui permet depuis Chambéry d'aller à Lyon Part-Dieu est un itinéraire *via* Aix-les-Bains, Culoz, Ambérieu et Lyon. Cet itinéraire est un peu plus favorable, mais il est également identifié notamment comme itinéraire de fret dans le réseau transeuropéen de transport. C'est un des itinéraires privilégiés pour le fret ferroviaire à ce jour, entre Ambérieu, Chambéry et la vallée de La Maurienne.

**Yves SIMOND, Adjoint au Chef de Mission Débat Public - Responsable des Etudes - SNCF Réseau**

165 Je vais vous parler du projet NFL long terme, en deux parties. La première, le projet en tant que tel et les questions qui sont posées au niveau du débat public. Il y en a deux. La première est l'opportunité. Nous avons parlé des services qui sont proposés par SNCF Réseau autour de ce projet. La deuxième est le projet en tant que tel, ses caractéristiques. Est-ce qu'elles répondent à l'opportunité et au projet de service qui est présenté ?

170 Nous présenterons ensuite des éclairages complémentaires. Cela nous a été demandé par la ministre. Cela nous permet d'éclairer un peu le débat, notamment par rapport à la réalisation partielle ou phasée du NFL long terme et du contournement de Lyon.

175 Le projet NFL long terme, pour répondre aux besoins de déplacements de demain, il faut savoir que la région Auvergne-Rhône-Alpes est une région très dynamique. Elle l'est sur l'aspect démographique. Environ 1 million d'habitants en plus sont prévus d'ici 2050. Elle est aussi dynamique d'un point de vue économique. Elle se caractérise par une multipolarité. Plusieurs pôles et grandes villes dynamisent cette activité. Les besoins de déplacement augmentent dans un contexte où la région se situe dans un contexte de sensibilité environnementale de plus en plus prégnant par rapport à la qualité de l'air ou par rapport aux problèmes de réchauffement climatique. Dans ce cadre-là, le mode ferroviaire s'inscrit comme une réponse durable aux besoins de déplacements.

180 Quels sont les objectifs que nous assignons au projet NFL long terme ? SNCF Réseau porte au débat une forte ambition de développement de service. C'est la première question à laquelle vous êtes amené à répondre en participant au débat public. Cet objectif est un doublement des niveaux de service dans toutes leurs composantes. Autour de Lyon, c'est le doublement des services périurbains, pour répondre aux besoins de transports durables du quotidien. C'est plutôt la gare de Perrache qui porte cette croissance. Plus de 80 % de cette croissance de service des périurbains est concentrée sur la gare de Perrache.

190 Il y a ensuite un objectif de doublement des trains à grande vitesse, afin de conforter le hub lyonnais comme hub ferroviaire, un centre de correspondances d'importance nationale et internationale. C'est plutôt la gare de Part-Dieu qui reçoit cette croissance des trafics. Qui dit hub de correspondances, dit aussi que c'est la gare de Part-Dieu qui reçoit les croissances de trafic entre les différents pôles régionaux et Lyon.

Le troisième objectif est par rapport au fret ferroviaire. Le Président y tient beaucoup. C'est de continuer à développer de la capacité pour le fret ferroviaire dans la traversée du nœud de Lyon.

195 Par rapport à ces objectifs de développement de service, nous avons un modèle de trafic qui a démontré qu'en offrant deux fois plus de service, nous attendions deux fois plus de fréquentations dans nos trains.

Qu'est-ce qui est prévu spécifiquement sur Chambéry ? Vous avez, dans la diapo qui est présentée, la desserte actuelle 2019 de Chambéry. Elle est actuellement réduite, du fait des travaux actuels sur la gare de Part-Dieu.

200 Concernant la grande vitesse, nous avons actuellement un aller-retour par jour entre Paris et Chambéry *via* Lyon — Part-Dieu, et la direction de Milan, et trois allers-retours Paris — Chambéry *via* Saint-Exupéry. Il faudra rajouter deux allers-retours supplémentaires pour 2020 : Paris — Part-Dieu — Milan *via* Chambéry.

205 En termes de transport TER, la desserte de Chambéry, nous avons jusqu'à deux allers-retours en heures de pointe : un aller-retour qui est dans la trame systématique, ainsi qu'un renfort dans le sens de la pointe, c'est-à-dire le matin, venant de Chambéry à destination de Lyon, et le soir, de Lyon à destination de Chambéry. Nous avons également un aller-retour en heures de pointe à destination d'Annecy.

210 À long terme, quels sont les services proposés ? Par rapport à Chambéry et à Annecy, c'est l'ajout de deux liaisons supplémentaires directes entre Lyon Part-Dieu et Chambéry, et une entre Lyon Part-Dieu et Annecy. Donc, au total, deux liaisons entre la Savoie et Haute-Savoie et Lyon Part-Dieu. Ces trains emprunteraient les accès alpins au Lyon — Turin, avec des temps de parcours moins importants, plus rapides. C'est-à-dire Lyon — Chambéry à environ 50 minutes, et Lyon — Annecy à 1 h 20, contre actuellement entre 1 h 20 et 1 h 35 pour Chambéry.

215 De quelle manière pouvons-nous accueillir plus de trains dans Lyon ? Actuellement, nous ne pouvons pas accueillir de trains supplémentaires, compte tenu du niveau de saturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais. Il se comporte comme un goulet d'étranglement. Nous avons environ 1 200 trains qui le traversent par jour, des trains plutôt hétérogènes. À partir du moment où nous avons un retard au niveau d'un train, le Nœud Ferroviaire Lyonnais se comporte comme une caisse de résonance et a  
220 une tendance à propager les retards. Il faut savoir qu'à peu près un tiers des retards dans la région prend naissance au cœur du Nœud Ferroviaire Lyonnais. SNCF réseau et ses partenaires, région et État, mènent actuellement des travaux. Nous appelons cela le Plan de mobilisation pour un retour à la qualité. C'est notamment le cas de la construction de la voie L, qui n'a pas pour but de rajouter plus de trains au niveau du Nœud Ferroviaire Lyonnais, mais qui permettra à terme de retrouver un niveau  
225 de qualité satisfaisant.

Pour rajouter plus de trains, il faut supprimer les points de congestion que nous avons sur l'axe nord — sud, entre Saint-Clair et Guillotière, et sur l'axe est — ouest, entre Saint-Fons et Grenay. Le projet qui est porté au débat est de rajouter deux voies supplémentaires. Nous avons deux options : une option en surface, au niveau du plateau de voies actuel, et à l'est de ce plateau de voies, soit une option en souterrain.  
230

Concernant l'axe est — ouest, la suppression des goulots d'étranglement passe par la mise à quatre voies de la ligne entre Saint-Fons et Grenay, jusqu'au raccordement à la ligne à grande vitesse Paris — Marseille.

235 Pour rajouter des trains supplémentaires en gare, nous avons besoin de rajouter des voies. Au niveau de la gare de la Part-Dieu, notamment les trains supplémentaires à destination des grandes métropoles régionales, nous rajoutons deux voies à quai dans le cadre de la solution de surface, et quatre voies à quai dans le cadre de la solution souterraine. À Perrache, qui porte la croissance des trains du périurbain, nous rajoutons également des quais.

240 Les coûts du projet. Entre Saint-Clair et Guillotière, en fonction des deux options, nous avons un chiffrage du simple au double, 1 450 millions d'euros pour l'option surface et 3 milliards d'euros pour l'option en souterrain. Entre Saint-Fons et Grenay, la mise à quatre voies de l'itinéraire, le coût est estimé à 820 millions d'euros. Nous avons également prévu des aménagements complémentaires chiffrés à hauteur de 500 millions d'euros. Ce sont des aménagements qui permettent la mise en place des services qui sont proposés. Au total, nous avons un projet qui se chiffre entre 2,8 milliards  
245 et 4,3 milliards d'euros.

#### **Didier LLORENS, Concertant sur le Débat Public – Expert environnement – SNCF Réseau**

Lorsque nous avons préparé ce débat, il y a quelques mois de cela, la ministre du Transport nous a passé une commande sur un certain nombre d'études complémentaires, d'éclairages complémentaires, pour alimenter ce débat. Parmi ces éclairages, il y avait l'amélioration de la  
250 desserte de Saint-Étienne depuis Lyon, celle de Saint-Exupéry depuis Lyon et l'ensemble des capitales régionales ou le déploiement de nouveaux systèmes de gestion des circulations ou de signalisation, dans le Nœud Ferroviaire Lyonnais. C'est ce que nous appelons en jargon, l'ERTMS, qui permet de réduire l'espacement, notamment entre les trains.

255 Ce qui vous concerne plus directement, ce sont les premiers scénarios pour une première étape de réalisation du Nœud Ferroviaire Lyonnais.

260 Lorsque nous avons étudié ce Nœud Ferroviaire Lyonnais, nous l'avons étudié à un horizon où  
l'ensemble des grands projets dans la région était réalisé. L'ensemble de ces grands projets permet  
d'atteindre le niveau de service que vous a présenté Yves. Il y a deux fois plus de TER périurbains,  
deux fois plus de TGV et deux fois plus de fret qui sont atteints avec l'ensemble de ces projets  
réalisés. Parmi ces projets, il y a évidemment le Nœud Ferroviaire lyonnais à long terme, les  
aménagements du cœur de nœud présenté à l'instant. Il y a également le Paris — Orléans —  
Clermont — Lyon, qui est une nouvelle ligne à grande vitesse, qui permet de doubler la ligne à grande  
vitesse actuelle entre Paris et Lyon, et au passage, de desservir certaines villes du centre de la  
France, dont Clermont-Ferrand. Il y a évidemment les accès alpins Lyon — Turin, dont nous parlons  
265 en ce moment, et le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, donc un projet à  
dominante, avec une composante voyageurs qui permet de desservir l'aéroport de Saint-Exupéry.

270 Depuis les études du NFL, qui datent depuis un certain nombre d'années, un élément fondateur avait  
été le rapport de Marie-Line MEAUX en 2011. Le contexte politique a énormément changé. Les  
débats sur la loi d'orientation sur les mobilités ont fixé un certain nombre de priorités. L'une concerne  
le transport au quotidien. La deuxième est le traitement, la résorption, des nœuds ferroviaires. Cela  
échelonne surtout dans le temps la réalisation d'un certain nombre de grands projets. Toujours avec  
cette focale du Nœud Ferroviaire Lyonnais, nous avons regardé quelles pouvaient être les premières  
étapes de réalisation. Nous avons regardé deux scénarios. Que se passe-t-il en termes de niveau de  
service, si nous réalisons les aménagements du Nœud Ferroviaire Lyonnais à long terme seuls ? Les  
275 seuls aménagements, entre Saint-Clair et Guillotière et Saint-Fons et Grenay. Nous avons regardé ce  
que cela pouvait donner en termes de niveau de service.

280 Le deuxième scénario que nous avons regardé. Nous avons finalement gardé un tronçon commun Saint-  
Fons — Grenay, et nous avons pris un bout du contournement nord du CFAL entre Saint-Pierre-de-  
Chandieu et Dagneux. Ce n'est pas le contournement ferroviaire nord complet. Ce n'est qu'un bout  
qui relie la ligne Lyon — Grenoble à la ligne Lyon — Ambérieu. Nous avons regardé ce que cela  
pouvait donner en niveau de service.

285 Ces deux scénarios de première étape de réalisation progressive permettent d'atteindre l'objectif qui  
nous est fixé par la LOM de deux fois plus de TER périurbains dans l'ensemble des gares lyonnaises.  
Il y en a un peu moins pour le TGV. Nous n'avons pas la capacité supplémentaire dans tous les  
scénarios dans Part-Dieu. Nous n'avons plus tous ces grands projets qui permettent d'augmenter ce  
nombre de TGV. Nous arriverions à un quart de l'objectif cible, donc 25 % de TGV supplémentaires.

Pour le fret, nous n'avons pas l'entière capacité, parce que le contournement ferroviaire n'est pas  
réalisé dans sa globalité. Nous arriverions à 50 % de fret en plus.

290 Ces deux scénarios ont vraiment des spécificités. Dans le premier, nous avons uniquement les  
aménagements à long terme seuls. Il a un coût de 2,9 milliards. Nous avons une possibilité de  
desserte régionale directe. Évidemment, j'ai mis « hors grande vitesse ». Tous les projets qui ont  
amené cette grande vitesse ne sont plus là. Nous pouvions néanmoins faire des TER un peu plus  
directs entre les grandes métropoles régionales, comme Grenoble, comme Valence, Mâcon,  
Clermont-Ferrand et Chambéry vers les gares lyonnaises, car nous avons de la capacité  
295 supplémentaire. Dans ce scénario, le fret continue de passer par Part-Dieu.

300 Dans le deuxième scénario, avec une combinaison entre le NFL long terme et un bout du CFAL nord,  
ce scénario serait chiffré à 2,6 milliards. Il permettrait d'avoir une desserte de Saint-Exupéry grâce au  
contournement ferroviaire qui passe juste à l'est et qui le dessert. Nous n'aurions plus la possibilité  
d'avoir des dessertes régionales directes, car nous perdons la capacité supplémentaire en gare de  
Lyon Part-Dieu, notamment. Dans ce scénario, le fret ne passe plus directement par Part-Dieu, mais  
passe par Saint-Fons — Grenay et la partie du CFAL Nord qui est réalisé.

Par rapport à l'horizon des accès alpins, ce scénario serait plus favorable pour le fret Nord Italie. Il  
pourrait emprunter ce bout du CFAL Nord.

305 Qu'est-ce que cela pourrait donner, en termes de services futurs, pour Chambéry ? Nous n'arrivons  
pas au niveau de service présenté par Yves tout à l'heure avec un Nœud Ferroviaire Lyonnais, un  
scénario complet avec l'ensemble des grands projets. Par rapport à la situation actuelle de 2019 pour  
Chambéry, nous pourrions rajouter un train supplémentaire entre Chambéry et Lyon Part-Dieu, en  
utilisant notamment un principe de coupe-accroche à Aix-les-Bains.

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

310 Merci. Je vous propose de vous donner la parole. Tous les documents qui vous ont été présentés se trouvent sur le site. Vous y avez accès en toute transparence, cela va de soi. Vous avez la parole. Qui la veut ?

**Alain CARACO, Conseiller municipal de Chambéry**

315 Merci pour cette présentation. Vous avez annoncé, quasiment partout, deux fois plus de périurbains, deux fois plus de TGV et deux fois plus de fret. Vous n'évoquez jamais d'objectif sur les liaisons Intercités de la région, même si vous en parlez. Au premier chef, pour nous, c'est Chambéry — Lyon, Annecy — Lyon, Aix — Lyon et Grenoble — Lyon. C'est une question qui me pose problème.

320 La deuxième. Je ne comprends pas pourquoi le deuxième scénario, avec un tronçon de CFAL Nord, avec du fret en moins à la Part-Dieu, ne dégage pas de capacité pour faire des liaisons intervilles entre les Alpes du Nord et la Part-Dieu.

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

Didier LLORENS ou Yves SIMOND, peut-être pouvez-vous répondre à cette interrogation ?

**Yves SIMOND, Adjoint au Chef de Mission Débat Public - Responsable des Etudes - SNCF Réseau**

325 Oui. Sur les liaisons, nous avons effectivement peut-être fait un raccourci par rapport aux liaisons Intercités. L'objectif, pour les liaisons entre Lyon, Chambéry, Grenoble et tous les principaux pôles régionaux, c'est d'avoir la demi-heure, deux trains par heure. C'est de rajouter de la capacité. C'est ce qui concerne Chambéry, dans le cœur du nœud, pour atteindre ce niveau de service. Ensuite, adossés aux grands projets : accès alpins, POCL, directement ou indirectement, puisque ces grands  
330 projets libèrent de la capacité sur la ligne existante, ils permettent de mettre en place des liaisons dites « à grande vitesse » à destination de Chambéry ou à destination d'Annecy. Par rapport aux itinéraires existants, c'est d'ajouter aussi un effet sur les temps de parcours.

**Alain CARACO, Conseiller municipal de Chambéry**

335 Je reformule, pour être sûr d'avoir bien compris. Vous voulez dire que dans vos prévisions à long terme, les liaisons Intercités entre les grandes villes, les Alpes du Nord et Lyon sont incluses dans le « deux fois plus de TGV ». Est-ce cela ?

**Yves SIMOND, Adjoint au Chef de Mission Débat Public - Responsable des Etudes - SNCF Réseau**

Les liaisons à grande vitesse sont incluses.

340 **Alain CARACO, Conseiller municipal de Chambéry**

Ce n'est pas du TER périurbain. Ce n'est pas du TGV, même si le cas échéant, c'est du régional à grande vitesse. Nous le voyons bien. La ligne mixte sera peut-être à 220, mais guère au-delà. Ce n'est pas que la vitesse me pose problème. C'est simplement que c'est un type de service qui doit être dûment identifié dans la programmation.

345 Il y a ma deuxième question sur la capacité.

**Didier LLORENS, Concertant sur le Débat Public – Expert environnement – SNCF Réseau**

350 Le fait d'avoir un bout du contournement ferroviaire libère de la capacité fret dans la traversée de Lyon Part-Dieu. Nous gagnons environ deux sillons par heure et par sens en heure de pointe. Néanmoins, cette capacité est utilisée par les TER supplémentaires. Yves a dit tout à l'heure que 80 % d'augmentation étaient sur Perrache. Il n'en reste pas moins qu'il y a quand même 20 % d'augmentation des TER sur Part-Dieu. La capacité que nous libérons et les frets que nous retirons sont utilisés par les TER supplémentaires.

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

Merci. D'autres interventions ? Oui. Monsieur ?

355 **Patrice BELVEGUE, ADUT**

360 Je n'ai pas trop compris certaines choses dans vos explications. Si j'oublie la situation temporelle de 2019, qui est particulière, il y a pour moi aujourd'hui deux allers-retours en heure de pointe entre Lyon et Chambéry. Un qui passe par Saint-André-le-Gaz et un qui passe par Ambérieu. Sur certains tableaux, vous avez affiché que vous envisagez d'avoir deux allers-retours dans l'avenir. Est-ce deux allers-retours par Saint-André-le-Gaz, plus deux allers-retours par Ambérieu, ou restons-nous à deux allers-retours ?

**Yves SIMOND, Adjoint au Chef de Mission Débat Public - Responsable des Etudes - SNCF Réseau**

365 Passons sur la diapositive 9. Lyon Part-Dieu — Chambéry. Nous avons actuellement un aller-retour en heure de pointe et un renfort dans le sens de la pointe. C'est conjoncturel du fait des travaux. À long terme, nous maintenons cet objectif de deux allers-retours vers Chambéry. Nous aurons de la capacité supplémentaire, pour pouvoir éventuellement faire des renforts. C'est pour cela qu'il est écrit « trois » sur la partie NFL long terme. Nous maintenons ces deux accès. Nous avons la possibilité de rajouter un direct Lyon Part-Dieu — Chambéry par les accès alpins, directs et rapides. Cela ferait  
370 trois.

**Patrice BELVEGUE, ADUT**

Confirmez-vous qu'il n'y a aucune modification par rapport à la situation actuelle ?

**Yves SIMOND, Adjoint au Chef de Mission Débat Public - Responsable des Etudes - SNCF Réseau**

375 Il n'y a aucun ajout d'offres, comme Alain CARACO vous l'a signalé tout à l'heure. Il y a peut-être potentiellement le direct Lyon — Chambéry, mais c'est tout. Cela ne fait pas un de plus, puisqu'il est direct.

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme - SNCF Réseau**

380 Ce sont des propositions que nous apportons au débat. Tout peut être discuté. Tout peut être amendé, à ce stade. Si le débat public se tient, c'est justement pour discuter de cette proposition. Ce ne sont pas des décisions du maître d'ouvrage sur le long terme que nous vous présentons. Ce sont des propositions que nous soumettons aux débats. Place aux échanges. Place aux remarques et aux demandes. Tous ces éléments seront intégrés dans le bilan du débat public. Cela nous aidera, en fin d'année, à construire la décision du maître d'ouvrage. Réglementairement, au 11 décembre, le maître  
385 d'ouvrage devra passer au Conseil d'Administration sa décision sur la suite qu'il entend donner au projet.

390 Un petit point. Nous avons organisé une quinzaine de débats publics SNCF Réseau, anciennement Réseau Ferré de France. Nous ne sommes jamais sortis d'un débat public avec le projet que nous avons soumis en arrivant. Nous sommes en fin de débat. Nous pouvons dire que compte tenu du nombre de remarques, que nous avons eues tout au long du débat, toutes très enrichissantes, nous savons déjà que ce que nous proposerons aura largement évolué par rapport à ce que nous vous montrons aujourd'hui.

**Patrice BELVEGUE, ADUT**

395 Merci pour cette première réponse. Ma seconde question. Dans les scénarios que vous avez proposés tout à l'heure, alternatifs, si certains projets ne se faisaient pas, l'accès au Lyon — Turin n'est pas mentionné comme un projet pouvant ne pas se faire. Avez-vous dans vos cartons, si jamais les accès venant de Lyon ne se font pas, ce qui se passera pour les accès sur Chambéry, sur la voie unique entre Saint-André-le-Gaz et Chambéry ?

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

400 Avez-vous une esquisse de réponse ?

**Didier LLORENS, Concertant sur le Débat Public – Expert environnement – SNCF Réseau**

405 Nous avons étudié aujourd'hui le Nœud Ferroviaire Lyonnais. Notre focale était bien ce cœur du nœud. Nous avons regardé ce qui allait se passer par rapport à notre projet, qui était le cœur du Nœud Ferroviaire Lyonnais. C'est plus directement la commande que nous avons de la ministre dans le cadre de ce débat public. Muriel, tu peux apporter un complément.

**Muriel LAGARDE, Responsable territorial Ain et Savoie - SNCF Réseau**

410 Si j'ai bien compris votre question, c'est : que se passe-t-il sur la voie unique, si la liaison aux accès alpins ne se fait pas ? C'est le cœur de la question. La réflexion qui est engagée aujourd'hui dans le cadre de la décision ministérielle de 2019 consiste vraiment à regarder simultanément le phasage du projet, la modernisation et l'évolution des voies d'accès. C'est assez centré sur Dijon — Modane, mais forcément, sur toutes les voies qui viennent se connecter sur Dijon — Modane. Cette réflexion sera conduite dans le cadre du travail qui va être engagé.

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

Merci. J'ai une question ici.

415 **Marc PASCAL, CIPRA - Mountain Wilderness**

420 Je vais peut-être en surprendre quelques-uns, mais je ne voudrais pas commencer par parler du Lyon — Turin, malgré que nous ayons commencé par cela dans la séance. Le problème majeur que nous avons tous, c'est avant tout la question de la voiture individuelle. Elle est beaucoup plus polluante que le transport de marchandises. Nous avons tous un problème, autant que les élus chambériens, dont j'imagine les sueurs avant les départs en vacances. C'est le blocage complet de la ville de Chambéry, avec un problème de sur-fréquentation automobile. Nous l'avons plusieurs fois par an en hiver, pas trop en été. Il y a un vrai problème d'accès aux Alpes, avec 85 % des touristes qui viennent en voiture. Avez-vous intégré, dans les prévisions de transport, le report modal ? Cela représente du monde. Nous devons éviter une autoroute. N'est-ce pas, Jérôme ? Il faut absolument que nous installions ces automobilistes sur le train.

425 Cela veut dire qu'il faut peut-être arrêter de tout concentrer et de tout faire passer par le même lieu. Je ne suis pas un spécialiste des transports. Je ne comprends pas pourquoi il est envisagé le doublement de tous les trafics sur un nœud qui est congestionné. Il y a un bon sens qui marche à l'envers. Si le nœud est congestionné, il vaut mieux utiliser les pôles périphériques pour dispatcher directement le flux de marchandises et de voyageurs, et du coup, avoir une vraie politique d'aménagement du territoire. Cela a été dit, y compris par des institutions publiques, que la politique du ruissellement... Il faudrait développer les grands pôles pour que les moyens se développent, c'est une hérésie. Cela ne fonctionne pas. Pouvons-nous concevoir ce Nœud Ferroviaire Lyonnais en évitant d'y passer ? Ce serait bien plus intelligent, notamment sur la question du tourisme.

435 **Michel DANTIN, Maire de Chambéry**

440 Je voudrais compléter ce qui vient d'être dit. Notre point de vue, de l'est de la région, n'est pas forcément le point de vue des élus de Lyon proprement dit. Je suis surpris que, dans les documents qui nous sont présentés, une meilleure valorisation de la gare de Saint-Exupéry ne soit pas présentée dans les alternatives. Je comprends bien qu'il est important pour les Marseillais de rejoindre le centre de Lyon. Un certain nombre de TGV sont en fait des Marseille — Lille, voire Marseille — Bruxelles. En faisant rentrer systématiquement, à une exception par jour, tous les trains en provenance ou à destination de Marseille dans Lyon, nous perdons près de 40 minutes sur le grand axe. Je sais que la gare de Part-Dieu est un point où les trains se vident et se remplissent considérablement. Ils sont en partie remplis et vidés par des gens qui viennent de l'Est lyonnais. Nous saturons le centre de Lyon, alors que nous avons un équipement qui est sous employé aujourd'hui à Saint-Exupéry. Il est clair que l'un des problèmes, c'est que Saint-Exupéry n'est pas relié aujourd'hui aux lignes TER.

450 Le seul accès entre Saint-Exupéry et le centre de Lyon, c'est le Rhônexpress. Arriver à Saint-Exupéry et avoir des cars aléatoires pour se rendre à Chambéry, à Grenoble, voire à Annecy, pose une difficulté. Il me semble que cet équipement, qui a été financé par les deniers publics, il y a maintenant plus de 30 ans, mérite d'être mieux pris en compte. J'ai bien compris, et j'ai bien entendu le Maire de Lyon, toute la haine ou la hantise que la gare de Saint-Exupéry représente pour les élus lyonnais, qui ont peur, comme Louis PRADEL avait peur que Lyon soit abandonné par les automobilistes, si les voitures ne passaient pas sous le tunnel sous Fourvière. Nous avons vu à quoi cela a conduit au bout de quelques années. Je pense que c'est un des premiers points.

455 Il est bien évident, pour nous, que la réalisation des accès au Lyon — Turin n'est pas négociable dans son fondement. J'étais encore élu européen, il y a 72 heures. Je rappelle que pour l'Europe, l'engagement des états membres est non négociable à partir du moment où la carte qui vous a été

460 présentée est une carte qui a été approuvée par les états membres. Si l'Europe est prête à discuter sur les délais de réalisation de ces infrastructures, elle n'est pas prête à rediscuter de leur remise en cause. Il me semble que les résultats des dernières élections dans les différents pays ne sont pas près de remettre en cause cette priorité donnée par l'Europe au ferroviaire dans la grande vitesse et dans la liaison entre les grandes capitales, pour limiter le trafic aérien qui pose d'autres problèmes en termes de pollution. Le ciel est aussi en phase d'être saturé en Europe par le développement des low cost, etc.

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

Merci. Vous pouvez faire peut-être un petit zoom sur les études lancées sur Saint-Exupéry. Dans le cadre du débat, la ministre avait souhaité également que soit abordée, sur la conduite des études, la valorisation de la gare de Saint-Exupéry. C'est peut-être l'occasion de l'évoquer un peu.

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme - SNCF Réseau**

470 Nous allons évoquer deux choses, la première partie de la question, qui est le rôle des autres gares lyonnaises que Part-Dieu et Perrache. Nos études ont porté essentiellement sur le développement de ces deux gares. Aujourd'hui, les TER sont tous en terminus à Part-Dieu ou à Perrache. Il n'en reste pas moins que ces trains, en cours de route, avant d'arriver à Part-Dieu ou à Perrache, s'arrêtent dans les autres gares. Si vous regardez la croissance de l'ensemble des gares lyonnaises ces  
475 10 dernières années, elles ont toutes de très fortes progressions. Il y a Saint-Exupéry en tête des progressions. Il faut savoir se satisfaire d'une progression et tout faire pour avoir aussi la valeur absolue. Nous y reviendrons. C'est la deuxième partie : quels sont les éclairages que nous avons faits dans le cadre de ce débat ? Sur une croissance de Saint-Exupéry, au-delà de cette croissance endémique, cela a quand même permis de tripler le trafic ces 10 dernières années.

480 D'autres gares progressent fortement. Jean Macé est une progression infinie, puisqu'elle n'existait pas il y a 10 ans, lorsque nous avons fait la référence. C'est une gare qui prend complètement sa place dans le fonctionnement des TER. Nous nous appuyons dans les croissances. La croissance des TER périurbains se fait en étoile autour de Lyon. Plus les gares s'approchent du centre, plus elles  
485 bénéficient d'une augmentation de leur nombre d'arrêts. L'intérêt de ces gares est qu'elles sont toutes interconnectées avec le réseau TCU. Regardez sur Perrache. Il y a -17 %. Avec la création de Jean Macé, les gens ne vont plus jusqu'à Perrache pour prendre leur connexion au transport en collectif urbain. Ils descendent dès Jean Macé, où ils ont une connexion avec le métro et le tram. Les gares lyonnaises, lorsqu'elles sont interconnectées, jouent pleinement leur rôle dans la croissance des trafics.

490 Nous passons à la slide suivante. Le Président RUYSSCHAERT a parlé d'études sur Saint-Exupéry. Nous, nous sommes très prudents. Nous parlons d'éléments d'éclairage. Nous avons eu quelques mois pour mener ces études. Vous imaginez la complexité de ces études. Elles groupent à la fois des exploitations et des infrastructures. Nous avons quand même quelques éléments d'éclairage, quelques résultats, que nous allons vous montrer.

495 Nous partons de Saint-Exupéry, et nous regardons ce qui peut être fait à partir de là. Aujourd'hui, Grenoble et Chambéry sont toutes les deux connectées à Saint-Exupéry. La liaison existe. Ce sont les seules métropoles régionales qui bénéficient d'une relation directe avec Saint-Exupéry. Le premier niveau que nous proposons est d'utiliser les mêmes infrastructures que les TGV, mais cette fois pour y mettre du TER. C'est un point que nous n'avions pas pris en compte au moment où nous avions  
500 préparé ce dossier de débat public. C'est un élément que nous avons rajouté. Nous avons regardé la possibilité de mettre en place des TER sur les infrastructures existantes. Cela se fait à moindre coût en matière d'infrastructures. En revanche, il faudra les équiper pour rouler sur la portion de ligne à grande vitesse, qui de la ligne de Grenoble permet de rejoindre la gare de Saint-Exupéry. Nous avons testé un niveau de fréquence d'un train par heure et par sens en heures de pointe, depuis Saint-  
505 Exupéry sur Grenoble et sur Chambéry. C'est le niveau le plus simple.

Nous avons regardé un deuxième niveau, qui s'appuierait sur la réalisation d'une partie du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise entre la ligne Lyon — Grenoble — Chambéry et la gare de Saint-Exupéry. En réalisant ce maillon, nous permettons de prolonger des TER qui sont aujourd'hui en terminus Part-Dieu et Perrache jusqu'à Saint-Exupéry. Cela donne l'accès à Saint-  
510 Exupéry à toutes les villes de l'Ouest, Clermont-Ferrand, Roanne et Saint-Étienne. Le point le plus

intéressant, c'est qu'en prolongeant ce terminus Part-Dieu — Perrache sur Saint-Exupéry, nous créons une relation TER entre les gares lyonnaises et Saint-Exupéry. C'est une relation TER qui n'existe pas en tant que telle, qui existe en tant que Rhônexpress, uniquement depuis Part-Dieu, et qui a un service spécifique.

515 Nous avons regardé également un troisième niveau. C'est de prolonger le contournement ferroviaire depuis Saint-Exupéry jusqu'à la ligne d'Ambérieu et d'ouvrir également les relations directes de Saint-Exupéry depuis Ambérieu, Annemasse et Genève.

520 Les éléments d'éclairage que nous avons sont sur la slide suivante. Que se passerait-il en matière de fréquentation dans ce service de TER qui serait mis en place ? Par rapport au schéma de long terme, nous constatons globalement que nous avons une fréquentation à peu près équivalente sur l'ensemble des TER. Nous avons parlé tout à l'heure de doublement de la fréquentation à long terme. Le fait d'avoir mis en place ce niveau de service n'a pas de réelle influence sur la fréquentation. Nous constatons quand même une augmentation sur la liaison TER entre Lyon Centre et Saint-Exupéry. Nous sommes à peu près stables ailleurs. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de monde dans les trains. Nous avons un niveau de fréquentation à l'échelle des millions de passagers. Nous sommes à peu près stables.

530 Sur le troisième niveau, nous avons testé une hypothèse volontariste. Nous le qualifions souvent de scénario de rupture. Nous prendrions les TGV intersecteurs qui aujourd'hui s'arrêtent à Part-Dieu. Il y en a quand même quatre par heure et par sens. Ces intersecteurs, nous viendrions les faire s'arrêter à Saint-Exupéry. Il faut bien avoir conscience que dans cette hypothèse, un client lyonnais qui prenait son TGV à la Part-Dieu pour monter dans le nord ou descendre dans le sud de la France, il ira cette fois-ci le chercher à Saint-Exupéry. Certes, il aura une liaison TER pour y aller. Globalement, cela se traduit quand même par un temps de parcours supplémentaire. Il n'y a pas d'incidence au niveau des TER, dans cette hypothèse volontariste de report des TGV. En revanche, il y a une forte perte de fréquentation sur les intersecteurs province-province au départ de Lyon (-12 %). Ces chiffres sont techniques. C'est-à-dire que notre évaluation est faite à partir de l'influence du temps de transport sur la fréquentation des trains. Dans le délai que nous avons, nous n'avons fait aucune étude de chalandise, aucune étude commerciale, pour savoir quel serait le comportement réel du passager du train dans cette situation.

540 J'ai vu qu'il y avait une représentante de SNCF Voyages qui était présente. Comme elle a fait un cahier d'acteurs sur le sujet...

**Josiane BEAUD, 1<sup>ère</sup> adjointe Mairie de Chambéry**

Je voudrais poser une petite question complémentaire. Quel type de barreaux faites-vous ?

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme - SNCF Réseau**

545 Ces TER sont des prolongements de TER qui sont actuellement en terminus Part-Dieu et Perrache. Nous venons les mettre en terminus à Saint-Exupéry. Nous utilisons la section Saint-Fons — Grenay qui est mise à quatre voies, ainsi que le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise dans sa partie sud, qui vient sur Saint-Exupéry. Dans le cahier des charges du contournement, il nous a été demandé d'ajouter une dimension voyageurs.

550 **Josiane BEAUD, 1<sup>ère</sup> adjointe Mairie de Chambéry**

Un TER qui part de Chambéry pour aller à Lyon Part-Dieu va-t-il passer par Saint-Exupéry et aller à Lyon Part-Dieu ?

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme - SNCF Réseau**

555 Nous découplons la liaison. Les TER Chambéry — Lyon Part-Dieu vont continuer à aller à Lyon Part-Dieu. Les TER qui vont à Saint-Exupéry sont en terminus à Saint-Exupéry avant de repartir à Chambéry.

**Josiane BEAUD, 1<sup>ère</sup> adjointe Mairie de Chambéry**

Cela veut dire qu'il faut aller au terminus. Rhônexpress a pris la réserve foncière qui était dédiée au TER.

560 **Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme - SNCF Réseau**

565 Quand nous avons conventionné avec le Conseil général, au moment de la construction de Rhônexpress, il est stipulé dans la convention que si un jour, il y a des besoins d'une gare TER, Rhônexpress doit se déplacer. Cette gare a un coût. La création d'une gare TER à Saint-Exupéry, ce sont vraiment des éléments d'éclairage, est estimée aujourd'hui à 350 millions d'euros, mais il y a la place pour la réaliser.

**Alain CARACO, Conseiller municipal de Chambéry**

Quel est l'intérêt, pour les voyageurs qui viennent des Alpes du Nord, d'avoir la moitié des trains qui les amène à Saint-Exupéry ?

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme - SNCF Réseau**

570 Nous sommes bien dans le cœur du débat de ce pour quoi le débat est fait. Nous avons apporté des éléments d'éclairage sur des exploitations et des fréquentations de train, mais pas des fréquentations commerciales, des fréquentations de temps de transport. Le débat est fait pour recueillir les avis de tout le monde sur ses propositions.

**Stéphanie JUNG, SNCF Voyages**

575 Bonjour. Nous avons détaillé notre avis sur ce sujet par une contribution qui a été publiée sur le site, ou qui doit l'être dans les prochaines heures, puisque cela a été déposé lundi. Cette idée de report des trains intersecteurs sur Lyon Saint-Exupéry peut paraître séduisante. Néanmoins, deux tiers des clients de ce train s'arrêtent à Lyon Centre. C'est 70 % des clients de ce train qui seront pénalisés par le temps de trajet. C'est ce qui avait été souligné.

580 La première approche, réalisée par SNCF Réseau, sur la perte de trafic, nous la trouvons plutôt faible, plutôt au double de perte de trafic sur ces marches.

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

Est-ce que cela répond à votre question ?

**Michel DANTIN, Maire de Chambéry**

585 Pas tout à fait. Êtes-vous en mesure de nous dire, sur un voyageur qui monte ou qui descend à Part-Dieu aujourd'hui d'un province-province, quelle est la part de voyageurs qui vient du cœur de Lyon, celle qui vient de l'Est lyonnais et de l'Ouest lyonnais ? J'appelle « l'Est lyonnais » jusqu'à chez nous, et l'Ouest Lyonnais jusqu'à Roanne.

**Stéphanie JUNG, SNCF Voyages**

590 Je ne peux pas vous dire exactement la part. Cela mériterait une étude de chalandise, des enquêtes clients, que nous ne maîtrisons pas complètement. La part majoritaire se trouve sur le centre de Lyon. C'est une conviction, ne serait-ce que par la répartition de la densité de la population et des emplois sur la métropole.

**Chantal MILLIEX, Association « Vivre et Agir en Maurienne »**

595 Nous sommes une association pour la protection de l'environnement. Comme 99 % des associations environnementales françaises, y compris les associations de la vallée de l'Arve, nous nous opposons au Lyon — Turin pour le tunnel, la section transfrontalière ou les accès. J'habite Saint-Jean-de-Maurienne. Je vais vous expliquer comment je peux, ou plutôt comment je ne peux pas, utiliser le train pour mon travail. Je suis allée à Paris, il y a 15 jours. J'avais un client à aller voir. J'ai regardé, deux  
600 mois avant de quelle manière je pouvais prendre un billet. Le TGV unique, puisqu'il y a un TGV qui s'arrête à Saint-Jean-de-Maurienne était plein deux mois avant. Qu'est-ce que j'ai fait ? Comme les liaisons avec les connexions à Chambéry en termes de temps ne sont pas acceptables professionnellement, je suis descendue avec ma voiture jusqu'à Lyon — Saint-Exupéry. Je me suis garée là-bas. Le parking m'a coûté le prix de l'aller pour monter à Paris. Je suis descendue à  
605 Marseille, toujours pareil. J'ai tenté ma chance. Ce n'est même pas envisageable sur un plan professionnel. Je suis descendu à Grenoble. Je suis parti de Grenoble. Le parking m'a coûté plus cher que le billet aller-retour. C'est la situation en Maurienne. Pour descendre aujourd'hui, nous sommes tous venus en voiture. Il n'y a pas un train qui nous dépose ici à une heure acceptable pour cette réunion. Voilà notre vie.

610 Les étudiants, j'ai des neveux et des nièces qui vont à Ugine, à Annecy, à Rumigny, à Vienne, c'est impossible. Nous les emmenons en voiture une fois sur deux, puisque le train est en panne. Il n'est pas là. Il n'y a pas la connexion. Il y a des travaux. Voilà la situation.

615 Notre association demande l'utilisation de la ligne existante. Nous demandons à ce qu'elle soit chargée, à ce qu'il y ait du fret qui monte sur cette ligne. Aujourd'hui, c'est une coulée de boue. Nous pouvons envisager que les pauvres 3 millions de tonnes annuelles vont basculer pendant un mois sur la route. C'est ainsi que cela va se passer globalement. Nous subissons la pollution. Vous en entendez moins parler en Maurienne qu'en vallée d'Arve, puisque nous avons plus de vent. La qualité de l'air en Maurienne est constamment et chroniquement médiocre. Vous pouvez regarder les annonces de l'agence de la santé : les répercussions d'une pollution chronique sont plus importantes que les pics de pollution. Nous demandons que cette ligne soit chargée.

620 Au Comité de pilotage la semaine dernière, des élus mauriennais, y compris Monsieur BOUVARD et Madame BONNIVARD, qui ont dénoncé et identifié le fait que ce n'était pas utile de moderniser cette ligne. Pourquoi ? Dénigrer la ligne existante a été l'argument majeur des pro-Lyon — Turin pour justifier son tunnel. Ils ne peuvent pas nous dire aujourd'hui : « Ce serait bien de moderniser ». Je demande de suivre ce que Madame BORNE a demandé. C'est-à-dire que nous faisons monter 625 10 millions de tonnes de marchandises sur cette ligne pour qu'il y ait au moins un train de marchandises pour passer à l'intérieur de ce tunnel inutile. Ceux qui disent aujourd'hui qu'il ne faut pas moderniser la ligne existante sont des gens qui ne respectent pas l'argent des contribuables. Ils se proposent une situation où il y aura un super tunnel et pas de marchandises à faire passer dedans. 630 Il ne faut pas imaginer qu'il y ait, le jour de l'inauguration, 1 million de camions en attente sur Lyon qui attendront de passer, si commercialement nous ne réussissons pas à faire un succès de la ligne existante, ce sera un désastre pour le tunnel. Quel est le plan pour monter en charge ? Qui s'occupe de faire monter du fret sur ces trains et sur cette ligne ?

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

635 Nous pouvons débattre calmement, Madame.

**Chantal MILLIEX, Association « Vivre et Agir en Maurienne »**

Oui, mais nous avons franchement du mal à nous faire entendre. J'essaye de redescendre. Pour la coulée de boue, je vous invite à regarder le compte Twitter de la Transalpine, le lobby pro-Lyon — Turin. Ce compte Twitter, c'est Monsieur GUGGINO, directeur général de la Transalpine. Lobby 640 subventionné pratiquement complètement par la région Rhône-Alpes. Ce monsieur se réjouit du fait que la ligne soit coupée. Nous, Mauriennais, nous voyons les marchandises basculer sur la route.

Je vois que les deux scénarios que vous proposez, c'est le CFAL Nord. Je n'entends pas parler du CFAL Sud. Depuis le début, Lyon — Turin nous explique que ce n'est pas pour faire du Nord — Est, mais pour faire du Sud — Est. C'est pour aller chercher le corridor. S'il n'y avait pas eu le CFAL Sud, 645 vous pouvez faire tous les accès que vous voulez, il n'y aura pas de marchandises qui arriveront sur le tunnel transfrontalier.

**Yves SIMOND, Adjoint au Chef de Mission Débat Public - Responsable des Etudes - SNCF Réseau**

650 Nous nous sommes positionnés à un horizon intermédiaire. Nous avons pu voir de quelle manière nous pouvions proposer une première phase d'augmentation de la capacité ferroviaire dans le cœur du nœud, sans considérer la réalisation de l'ensemble des grands projets. C'était la commande de base de la ministre.

655 Concernant le fret ferroviaire en heures de pointe, actuellement à la Part-Dieu, pour le trafic qui part du sud de l'agglomération lyonnaise et qui va Ambérieu, qui peut continuer sur la ligne de La Bresse en direction de Dijon, ou utiliser la ligne à destination de Modane, avec cette première phase d'aménagement, nous libérons des contraintes dans le nœud lyonnais. C'est certes moins que si nous faisons l'ensemble du contournement. Cela permet quand même de doubler la capacité dans la traversée de Lyon.

**Chantal MILLIEX, Association « Vivre et Agir en Maurienne »**

660 J'entends bien que vous allez dégager de quoi faire passer le nord vers l'Italie, mais sans CFAL Sud, vous n'avez pas de moyen de faire monter plus de trains du sud vers l'Italie, en tout cas, pas de quoi alimenter l'équivalent d'un million de tonnes de marchandises. Vous expliquez qu'il y aura un phasage. Je comprends bien, vu les sommes engagées. Nous parlons d'un tunnel qui ouvrira en 2033. Y aura-t-il des marchandises ?

665 **Xavier DULLIN, Président Grand Chambéry**

Sauf erreur de ma part, même je ne suis pas technicien, le Saint-Fons — Grenay nouvelle formule va capter une partie de ce qui arrive dans le sud et va pouvoir alimenter ensuite le tunnel de base. Enfin, il me semble. Sauf erreur de ma part, c'est bien cela, si j'ai bien compris.

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme - SNCF Réseau**

670 Nous le voyons très bien sur cette carte. Nous pouvons également revenir sur la carte de la présentation générale. Vous avez tout à fait bien vu. C'est Saint-Fons — Grenay à quatre voies qui redonne de la capacité venant du sud, pour aller ensuite vers l'est.

**Josiane BEAUD, 1<sup>ère</sup> adjointe Mairie de Chambéry**

675 Nous pouvons ajouter que si nous n'avons pas les accès au Lyon — Turin, les marchandises ne passent pas sur la voie unique.

**Chantal MILLIEX, Association « Vivre et Agir en Maurienne »**

Donc, il est inutile de faire une section transfrontalière. Le phasage est déjà de débloquer le nœud de Lyon.

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

680 Laissez répondre SNCF.

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme - SNCF Réseau**

685 Les solutions intermédiaires long terme, nous avons le CFAL Sud. Là, tout va bien. Du Sud, nous pouvons rejoindre les accès alpins réalisés. Dans les deux scénarios de phasage que nous proposons, chacun de ces scénarios comprend la mise à quatre voies de Saint-Fons — Grenay. À l'extrémité gauche ouest, nous réalisons le raccordement qui de Saint-Fons — Grenay permet d'aller vers le sud. Ce n'est pas noté ici. Cela existe aujourd'hui à très faible capacité. C'est pour une période transitoire le moyen de faire circuler du fret venant du sud vers l'est et vers l'Italie. En revanche, nous n'avons pas de CFAL dans le scénario de gauche. Le fret est un peu planté à Grenay. C'est le scénario de droite qui, avec la réalisation d'une partie du contournement, ouvre la porte pour aller jusqu'à Ambérieu ou jusqu'à l'accès alpin, le jour où ils seront réalisés.

690 **François MAUDUIT, Conseiller municipal de Barberaz**

695 Dans ses recommandations, le Conseil d'orientation des infrastructures a demandé d'étudier le doublement de Saint-André-le-Gaz — Chambéry. Cela permettrait d'améliorer grandement le service TER de l'ouest de Chambéry. Lorsque j'étais étudiant à Lyon, il y a 30 ans, cela allait plus vite que maintenant. Nous avons 60 000 voitures qui arrivent de l'ouest vers Chambéry, alors qu'avec un bon service TER vers Grenoble, il n'y en a que 35 000 qui descendent vers le sud. Je trouve curieux qu'il n'y ait pas, dans votre scénario, l'hypothèse d'un doublement de Saint-André-le-Gaz — Chambéry et d'avoir un service passager bien amélioré bien plus rapidement, avec l'avant-pays savoyard. Cela aurait même un impact sur les circulations vers Grenoble vu que la monovoie Saint-André-le-Gaz — Chambéry détériore même le service vers Grenoble. Qu'en est-il de cette hypothèse qui a un impact sur vos scénarios ? Dans ce cas-là, nous pouvons ajouter bien plus qu'un aller-retour en période de pointe. Nous pouvons aller bien au-delà. Avec 60 000 voitures par jour qui viennent de l'ouest, cela fait quand même beaucoup.

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

705 Je vous laisse répondre.

**Marianne ROUXIN, Collectif de défense et de promotion du train dans l'avant-pays savoyard**

Je voudrais juste appuyer cette question.

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme - SNCF Réseau**

710 Il y a des recommandations dans le COI. Pour l'instant, elles ne sont pas toutes traduites en commande ferme d'études de nouveaux services ou de nouvelles infrastructures. Pour les commandes qui nous ont été passées, nous vous avons montré les résultats et les éclairages. Nous notons toutes ces demandes comme des contributions. Nous les ferons remonter. Ce ne sont pas celles que nous avons étudiées.

**Antoine FATIGA, CESER**

715 Je voudrais faire quelques remarques. Nous sommes étonnés que sur un débat aussi global d'aménagement du territoire, un débat politique, ce soit l'opérateur qui soit en charge de ce débat. Nous aurions aimé un débat pour dire : « Voilà ce qui va se faire en termes de ferroviaire lyonnais, en termes de CFAL, en termes de traversées », y compris répondre à des questions très légitimes qui ont été posées. Si nous voulons aujourd'hui du fret ferroviaire public SNCF, de quelle façon pouvons-nous  
720 installer des camions sur les trains ? Ce sont des débats qui devraient être conduits par les élus ou par l'État. En fait, c'est l'opérateur ferroviaire qui l'amène, que ce soit SNCF Réseau ou autre. C'est quand même un peu embêtant de ce point de vue. Je trouve que la démocratie n'est pas tout à fait là où elle devrait être.

725 La deuxième chose qui nous a beaucoup étonnés dans ce débat, c'est que ce n'est pas qu'une histoire de traversée de Lyon pour savoir s'il faut faire une gare souterraine ou pas. C'est vraiment un débat sur : de quelle manière pouvons-nous faire passer moins de trains dans le Nœud Ferroviaire Lyonnais pour gagner des capacités ? Nous voyons bien que ce n'est qu'avec des voies nouvelles que nous arriverons à en gagner. Ceux qui veulent rester sur des voies anciennes, ce sont leurs affaires. Je pense que si nous voulons répondre à l'enjeu climatique qu'il y a aujourd'hui, c'est bien en  
730 faisant de nouvelles voies que nous y arriverons. C'est un point de vue important qui induit deux questions de ma part.

La première est celle de la temporalité. Dans ce qui nous est amené, c'est de dire qu'il n'y aura rien avant 2030 ou 2040. Comment pouvons-nous répondre aujourd'hui aux enjeux climatiques, y compris  
735 en termes de transport du quotidien ou de transport de marchandises qui vont en Italie, si nous parlons de 2040 ? Nous sommes complètement hors temporalité de ce point de vue. De quelle manière pouvons-nous accélérer le calendrier ? C'est quelque chose d'important.

Vous dites que vous allez faire des voies nouvelles. Nous voyons bien que les besoins, pour tout ce qui est voyageur, sont là. En même temps, comment faisons-nous pour être plus coercitifs sur la partie du fret routier ? Je le dis très tranquillement à tous ceux qui sont aujourd'hui contre le Lyon —  
740 Turin. Vous avez bien vu que le tunnel est percé. Je pense que nous devons tous travailler ensemble. De manière coercitive, de quelle façon allons-nous faire en sorte que le trafic routier qui encombre nos vallées, qui amène de la pollution, sans compter le nombre de morts, et cela a été très bien chiffré dans la vallée de Chamonix, passe sur le ferroviaire ? C'est une question qui est importante. Elle devrait nous préoccuper tous. Nous devrions y travailler ensemble, plutôt que d'essayer de nous  
745 battre sur des choses qui sont déjà bien percées.

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

Merci. Juste une réponse de ma part. Ce n'est pas SNCF Réseau qui organise le débat. C'est la Commission particulière du débat public. C'est une autorité indépendante. SNCF Réseau a saisi la  
750 CNDP d'un projet de doublement des voies et de voies supplémentaires. La CNDP a donc décidé de faire un débat. Nous avons donc été mandatés pour le conduire. À l'issue de ce débat, qui se termine le 11, nous allons faire un certain nombre de recommandations au maître d'ouvrage. Le principe du débat public est que la Commission particulière ne se prononce pas sur le fond du projet. Elle fait remonter l'ensemble des arguments qui ont plu être développés, de façon à ce que le maître d'ouvrage puisse prendre sa décision en toute connaissance de cause. C'est ce rapport qui a été  
755 évoqué. Ces recommandations sont publiées. Elles sont rendues publiques deux mois après la clôture des débats. C'est-à-dire vers le 11 septembre. Elles seront rendues publiques avec nos recommandations. Je ne vais pas préjuger, puisque le débat n'est pas terminé.

Le maître d'ouvrage aura ensuite trois mois pour décider, et surtout indiquer une explication, de ces décisions par rapport aux enseignements qu'il tire du débat. C'est-à-dire que l'argumentaire qui a pu  
760 être développé par les uns et par les autres sera sur la table. SNCF Réseau et ses partenaires vont

expliquer pourquoi ils ont pris telle décision. Le processus démocratique se poursuivra ensuite, puisqu'il y a encore des années d'études. Nous verrons peut-être le déroulement physique en réponse à la temporalité que vous avez évoquée tout à l'heure, mais le débat ne clôt pas la discussion. Il y a une concertation post-débat, ensuite, une enquête publique qui viendra en son temps.

765 Deuxième point sur le choix politique que vous avez évoqué. Ce n'est pas l'objet de ce débat. Il se traite à l'Assemblée nationale. Il se traite avec les élus de la République. Je n'ai pas le droit de me prononcer sur le fond sur ce point. Je ne le ferai donc pas, même si je peux avoir un certain nombre d'idées sur ce point.

Je vais laisser répondre SNCF réseau sur les problèmes de temporalité, etc.

770 **Didier LLORENS, Concertant sur le Débat Public – Expert environnement – SNCF Réseau**

Sur les questions de temporalité, il est évident que si à l'issue du débat, une décision rapide devait être prise, une mise en service pour les aménagements au cœur du Nœud Ferroviaire lyonnais à long terme ne pourrait intervenir *a minima* qu'après 15 à 20 ans. Pourquoi ? Parce qu'il faut poursuivre les études techniques, les études d'insertion. Nous avons un certain nombre de procédures à respecter, y compris une phase d'enquête publique. Nous avons ensuite une phase de travaux de cinq à huit ans. C'est pour cela que nous les appelons des projets à long terme. La temporalité reste quand même assez éloignée.

775 Sans attendre forcément cet horizon qui paraîtrait lointain, SNCF Réseau étudie dès maintenant un nouveau système de signalisation qui pourrait permettre de rapprocher les trains. En rapprochant les trains, nous pourrions gagner, dans le Nœud Ferroviaire Lyonnais, et sur un certain nombre de branches qui concourent vers ce nœud, de 20 à 25 % de capacité en plus. Nous parlons bien du réseau actuel, sur le réseau ferroviaire actuel. Cette nouvelle technologie n'est pas une utopie. Elle est en train d'être déployée sur la ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon. Nous avons approximativement 13 trains par heure et par sens qui peuvent circuler. Cette nouvelle technologie nous permettra demain, dès 2025, d'avoir jusqu'à 16 trains par heure et par sens.

780 **Antoine FATIGA, CESER**

Combien cela va-t-il coûter ?

**Didier LLORENS, Concertant sur le Débat Public – Expert environnement – SNCF Réseau**

790 À partir du moment où nous enlevons la signalisation latérale que nous connaissons le long des voies ferrées, il y a une question d'infrastructure. Il faut enlever la signalisation latérale et la remplacer par des balises. Il y a une question d'équipement du matériel roulant. Pour qu'ERTMS apporte l'ensemble de ces bénéfices, il faut que tous les trains qui traversent ou qui passent sur une section donnée soient équipés. Le retour d'expérience pour les TER se monte entre 500 000 et 1 million d'euros par rame. Cela a un coût. C'est le coût actuel. Si l'ensemble de cette technologie se déploie, nous pouvons dire que cela va baisser, comme toutes les nouvelles technologies que nous pouvons observer dans notre quotidien.

795 **Michel MARTIN, Ingénieur-conseil**

Je parle en tant que déposant d'une contribution sur le site du débat public du NFL. Ma contribution porte sur la création d'un RER lyonnais. C'est ce qui me semble être le plus important en termes d'enjeux climatiques, de diminution des embouteillages, etc. Je fais ressortir plusieurs choses là-dedans. La première chose est qu'il faut distinguer de façon très nette les RER et les TER. Les RER sont au sein d'une aire métropolitaine ou urbaine. Les TER sont entre deux aires métropolitaines. La différence, ce sont les fréquences qui sont beaucoup plus élevées pour les RER. Deuxièmement, ce sont les distances qui sont beaucoup plus courtes. C'est donc beaucoup moins cher. Le train est un moyen de transport cher. Il n'y a que ceux qui ne payent pas qui ne s'en rendent pas compte. Le troisième critère est la gestion. La région s'occupe des TER. Elle n'a pas vocation à s'occuper des RER. Ce sont plutôt les intercommunalités, soit directement, soit par délégation de la région. Peu importe. Quatrièmement, l'accessibilité. Prenez tous les RER parisiens. Tous les quais sont de plain-pied avec le plancher des voitures. Cela favorise l'accès des personnes handicapées, mais surtout cela favorise énormément l'intermodalité. Monter avec le vélo sur l'épaule avec des portes étroites, ce n'est pas génial.

815 Il y a une dernière chose importante à dire. C'est l'articulation entre TER et RER. Cela va répondre à plusieurs questions qui ont été posées tout à l'heure. Un TER de Chambéry à Lyon peut aller de la gare de Chambéry Centre à Lyon Part-Dieu ou Perrache. Peu importe. S'il y a un RER lyonnais et un RER chambérien, il y a forcément sur chaque ligne une tête de ligne du RER. Nous pouvons imaginer que beaucoup de TER partent de la gare centrale, s'arrêtent à la tête de ligne du RER de la première aire urbaine, s'arrêtent ensuite à la tête de ligne du RER de la deuxième aire urbaine et ensuite à la gare centrale de la deuxième ville. Pour aller à Saint-Exupéry, nous pouvons très bien imaginer qu'il y ait des TER. Nous descendons à Bourgoin, qui est la tête de ligne B du RER lyonnais. Avec une correspondance qui est à quai, nous prenons ensuite le RER qui dépose à Saint-Exupéry. C'est une question d'organisation, et cela ne coûte pas très cher.

825 Je plaide pour un débat public pour le nœud ferroviaire chambérien de long terme. Je pense que si nous l'avions fait, il y a 20 ans, nous ne nous serions pas fourvoyés dans un nombre d'impasses innombrable. Je veux bien y apporter ma contribution. C'est déjà là-dedans, dans les clés USB, dans des PowerPoint, etc. Il y a trois lignes et demie et trois lignes potentielles. La ligne A, c'est Culoz — Saint-Pierre-d'Albigny. La ligne B, c'est Albens — Pontcharra. La demi-ligne, Aix-les-Bains — Montmélian. C'est la partie commune aux lignes A et B. J'appelle donc cela une demi-ligne. Cela permet de renforcer considérablement le cadencement sur le tronçon central. La ligne C, c'est celle d'Aiguebelette. Dans la ligne potentielle, je signale simplement un tram-train qui irait à Savoie Technolac, avec correspondance covoiturage sur la gare de péage de l'A43.

835 Il y a deux grands problèmes. C'est la compatibilité de ce RER avec le fret sur la ligne historique. Il y a une solution. C'est la compatibilité du RER sur la ligne d'Aiguebelette, avec les accès voyageurs en direction et depuis Lyon. Il y a une solution. Tout cela est intégré dans le plan B du Lyon — Turin. Quand nous lisons la lettre de Madame BORNE du 8 avril, nous avons vraiment l'impression qu'elle l'a lu avec beaucoup d'attention.

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

Je pense que cela n'appelle pas de remarques, hormis que ce soit une contribution.

**Jérôme REBOURG, ADTC Savoie – FNAUT AuRA**

840 La CNDP a fait deux ateliers excellents sur le fret ferroviaire, le mois dernier à Lyon. Il est dommage qu'il n'y ait aucun opposant au Lyon — Turin qui ne soit venu pour échanger avec les opérateurs ferroviaires sur leurs difficultés. C'est un peu trop facile de dire ensuite « faut qu'on, y a qu'à » dans les réunions où ils sont absents ou sur Internet. C'est vraiment dommage. C'était vraiment très intéressant. Je remercie vraiment sincèrement.

**Chantal MILLIEX, Association « Vivre et Agir en Maurienne »**

845 Tout ce que nous faisons, Monsieur, nous le faisons bénévolement. Moi, j'ai une entreprise.

**Jérôme REBOURG, ADTC Savoie – FNAUT AuRA**

Moi aussi. Je l'ai depuis plus longtemps que vous. Il est dommage que vous n'ayez pas précisé dans vos alternatives que votre solution est de rajouter une centaine de trains par jour dans les agglomérations de Chambéry, Aix-les-Bains et Ambérieu.

850 **Chantal MILLIEX, Association « Vivre et Agir en Maurienne »**

J'habite à 50 m de la ligne Saint-Jean-de-Maurienne.

**Jérôme REBOURG, ADTC Savoie – FNAUT AuRA**

855 Autre point. Doubler la voie entre Saint-André-le-Gaz et Chambéry. Il y a déjà eu des études sur SNCF en 1997. J'ai le dossier complet. Cela coûte extrêmement cher. Aucune amélioration de la vitesse. La ligne, à cause de la sinuosité, est limitée à 90 km/h. En plus, cela nécessiterait de couper la ligne pour faire les travaux pendant plusieurs années. Je veux bien faire un sondage dans l'avant-pays savoyard, pour savoir si c'est la solution, mais couper la ligne pendant plusieurs années pour la doubler, je ne pense pas que cela va bien se passer.

860 Vous dites ensuite qu'il n'y a pas assez de potentiel sur Saint-Exupéry. Je rappelle qu'il y a une centaine de bus tous les jours, de Ouibus ou FlixBus, qui part de : Grenoble ; Chambéry ; Aix-les-Bains ; Saint-Étienne, et qui vont à Saint-Exupéry. N'est-ce pas un potentiel pour Saint-Exupéry, une

865 centaine de bus par jour ? D'autre part, vous parlez de 350 millions pour faire une gare TER à Saint-Exupéry. C'est la meilleure manière de la tuer. N'y a-t-il pas une place de libre à l'est de la gare ? Il y a une partie qui n'est pas ferrée à l'est de la gare de Saint-Exupéry. Je suis un peu étonné de ce montant.

870 Je voudrais revenir globalement un peu sur la question des priorités. Nous parlons, pour le Nœud Ferroviaire Lyonnais, d'un projet à long terme (vers 2040). Dans le même temps, il y a plusieurs élus, la DREAL, qui demandent la réalisation rapide, pour plusieurs millions d'euros, de travaux autoroutiers, concurrents au ferroviaire, comme l'élargissement de l'A46, de l'A43, des contournements autoroutiers de Lyon, de Chambéry, même de Grenoble et la privatisation de la VRU de Chambéry. Est-ce que ces investissements autoroutiers ne rendront pas inutiles et difficilement rentables les accès au Lyon — Turin et le contournement ferroviaire de Lyon ?

875 Autre chose. Le rapport Bouvard-Destot de 2015 préconisait une meilleure contribution des recettes issues des péages au financement des infrastructures de transport, en particulier à l'échange des concessions au taux actuel. En donnant la priorité à des aménagements autoroutiers, qui mécaniquement feront reculer les dates de fin de concession, nous tuons des sources de financement majeures pour le ferroviaire.

880 Je pensais que la priorité était la diminution de la pollution et de la circulation automobile. Je voudrais juste donner mon vécu de début de semaine. Lyon, mardi. Quatrième jour de limitation de vitesse à cause du pic de pollution. Mardi, accident sur l'A46. Un poids lourd en feu. 20 km de bouchons. Quelques kilomètres plus loin, au même moment, un mort. Un poids lourd a traversé l'autoroute sur l'A7. Il y a eu 5 ou 10 km de bouchons. Heureusement, pas de mort, comme nous l'avons vécu sur la VRU à Chambéry en 2012. L'après-midi, à nouveau, deux poids lourds qui sont percutés sur l'A47, entre Saint-Étienne et Lyon. Quelle est la priorité, aujourd'hui ? Que devons-nous faire ? Continuer à faciliter le trafic autoroutier en réalisant immédiatement des projets autoroutiers qui vont être extrêmement coûteux ? Faire des réunions publiques qui sont super intéressantes et dire : « Nous ferons peut-être cela en 2040 » ? Pour la pollution, les accidents et les meilleurs déplacements, je ne suis pas sûr de tout comprendre.

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

890 Merci pour cette intervention. Ce problème de projet autoroutier a déjà été évoqué. Peut-être que la DREAL a quelques éléments.

**Clémentine HARNOIS, Chef de projet intermodalité - DREAL Auvergne-Rhône-Alpes**

895 Il a été évoqué des aménagements autoroutiers, et la compatibilité et la soutenabilité d'une telle politique des transports, si j'ai bien compris. Nous pouvons à la fois financer du ferroviaire et des aménagements autoroutiers. Pour moi, ce n'est pas à la même échelle. C'est exactement l'esprit de la loi d'orientation des mobilités. Nous avons des aménagements, sur le réseau routier, qui répondent à des situations de congestion, des situations ponctuelles qui méritent une solution au cas par cas. Nous avons également une volonté nationale d'agir sur le réseau ferroviaire, avec un plan de modernisation des infrastructures sans précédent, qui n'enlève pas la possibilité de réaliser de grands projets. C'est bien l'esprit de la loi d'orientation des mobilités. De quelle manière financer tout cela ? C'est encore à l'étude. Des solutions sont étudiées. Pour répondre sur les questions de fret, comment agir sur le fret ? Il y a eu des plans successifs de relance du fret ferroviaire qui ont eu les succès que vous connaissez. Il y aura des étapes ultérieures qui passeront peut-être par une meilleure prise en compte notamment du prix du carbone.

905 **Daniel LARDENOIS, Association « Territoire en actions »**

910 Nous avons travaillé sur le dossier Lyon — Turin pendant un an. Nous ne sommes pas contre. Nous avons étudié la possibilité de mettre le fret immédiatement sur les trains, et c'est possible. Nous avons fait un dossier. Nous l'avons transmis aux députés. Il est à l'étude, et c'est possible. Il y a des aménagements qui sont prévus. Il y a des gares qui sont actuellement non utilisées au sud-est de Lyon, qui peuvent mettre les camions sur les trains.

Vous allez faire un tracé Lyon — Turin, sachant que le volume des camions est en baisse actuellement par rapport aux chiffres annoncés par TELT. Sur les deux tunnels, nous avons 3 500 camions au lieu des 8 000 annoncés. Je pense que, commercialement et économiquement, il

915 est plutôt préférable de commencer à mettre en place le fret routier sur la ligne existante, pour faire prendre l'habitude et développer le potentiel, chose que la SNCF ne fait pas actuellement.

920 Il faut savoir que dans les hypothèses de transport et de fret, la SNCF et le Réseau suisse aménagent une ligne entre Thonon et Saint-Badolph, qui pourrait permettre de passer une partie du fret qui vient du Nord. C'est une chose. Nous avons un dossier. Nous vous le remettrons, si vous êtes intéressés. Il n'y a pas de problème. Nous sommes partis de toutes les hypothèses, avec des ingénieurs qui ont travaillé sur le dossier du fret et sur le dossier des voyageurs. Je me suis parfois entretenu avec des gens de SNCF Réseau. Nous avons été pris pour des farfelus. Notre thèse est plausible. Je souhaite pouvoir en débattre avec des gens qui sont décideurs. Nous pouvons supprimer la pollution dans deux ans. Expliquez-moi pourquoi la SNCF a réduit le volume de fret volontairement sur la ligne existante. Nous étions à 120 trains par jour, et nous en sommes à 20 par jour. De qui vous moquez-vous ? La ligne peut. C'est tout. Merci.

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

930 Vous avez fait écho de deux réunions sur le fret qui ont eu lieu. Ces problèmes ont été abordés, notamment sur le transfert modal, la multimodalité, etc., et le fait que le fret soit privatisé. Ce n'est pas SNCF qui décide de mettre ou de ne pas mettre le fret sur les rails. Ce sont les chargeurs et les exploitants. Je vais laisser répondre SNCF, puisque c'est quand même son domaine.

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme - SNCF Réseau**

Nous sommes, SNCF Réseau, gestionnaires de lignes, d'infrastructures. La ligne peut accepter des trains. La question est : pourquoi n'y a-t-il pas le nombre de trains que nous pourrions espérer ?

935 Je voudrais revenir aussi sur l'intervention de Madame de la Maurienne. Excusez-moi. J'ai oublié votre nom. Nous avons parlé d'ERTMS. C'est une norme européenne, dont l'Europe fait la promotion, pour réaliser l'interopérabilité du fret ferroviaire à travers tous les pays de l'Europe. ERTMS doit être déployé en priorité sur les lignes existantes, pour accroître leur capacité. Au niveau de la gestion des infrastructures, le déploiement de l'ERTMS sur les lignes fret, c'est vraiment un sujet sur lequel nous travaillons. En attendant des infrastructures nouvelles, le déploiement d'ERTMS va continuer. Nous le déployons aujourd'hui entre Paris et Lyon. Ces échéances sont bien antérieures à la réalisation des infrastructures nouvelles du fait des procédures et du temps de construction.

**Chantal MILLIEX, Association « Vivre et Agir en Maurienne »**

945 Je fais juste un commentaire sur l'ERTMS. Il y a un rapport européen que je tiens à votre disposition. C'est Laurens BRINKHORST, qui était le coordinateur du corridor, qui l'a rédigé. Il fait le bilan aujourd'hui pour savoir sur ce corridor où est déployé l'ERTMS et à combien il sera à l'ouverture du tunnel. Je n'ai plus les chiffres, mais c'est pitoyable. C'est-à-dire qu'au moment où nous ouvrirons le tunnel, l'ERTMS ne sera pas déployé à plus de 60 %. À vérifier. Il y a notamment un autre sujet qui est lié. C'est la longueur des trains. Il est dit qu'il faut passer des trains longs. Il faut regarder ce rapport à horizon 2030, quand le tunnel sera ouvert. Il y a 25 % du corridor qui pourra passer des 950 750 m. C'est-à-dire que nous serons incapables de faire des trains de cette longueur sur la totalité du corridor.

**Jérôme REBOURG, ADTC Savoie – FNAUT AuRA**

955 Je peux répondre directement à cela. Dans l'atelier fret, nous avons justement parlé de l'ERTMS. Je ne sais pas si vous y étiez, mais c'était très intéressant. SNCF Mobilités a quand même dit que le problème de l'ERTMS, sur les lignes historiques, c'était d'équiper aussi tous les TER en ERTMS. Cela pose de gros coûts financiers. Concernant les problèmes de longueur de train, quand la ligne Lyon — Turin sera faite en 2030, si les accès sont faits aussi, nous pourrons faire des trains de 750 m.

**Chantal MILLIEX, Association « Vivre et Agir en Maurienne »**

960 Si les accès sont faits aussi à l'horizon 2030. Mais nous venons de faire le constat que ce ne serait pas le cas.

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

Nous allons clore cet échange de balles.

**Bruno GASTINE, CCI Savoie**

965 Je suis le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Savoie. J'ai donc le redoutable honneur de représenter ceux qui choisissent de mettre les marchandises sur le rail ou sur la route, ou encore sur autre chose. J'ai une remarque et une question.

970 La remarque porte sur le transport de matières dangereuses en gare de Part-Dieu. Il se trouve que je suis ingénieur chimiste et que je m'amuse à regarder ce qui passe. C'est très lisible pour ceux qui connaissent un peu. Je peux vous dire que c'est juste effrayant. Je pense que les gares parisiennes ne laisseraient pas passer de tels wagons. Dans le phasage que vous étudiez, je voudrais juste lancer ce cri d'alerte et ce cri d'alarme par rapport à ce danger.

975 Ma question porte sur le transfert modal des marchandises. Le coût de transport, en moyenne, pour un industriel, représente 15 % des coûts totaux. C'est une moyenne de l'industrie française. C'est donc très important. C'est un peu plus important que les coûts énergétiques pour l'industrie française en moyenne. La compétitivité du coût du transport est très importante pour la compétitivité globale des industriels français. Ils sont très regardants dans la composante du prix au moment de faire leur choix de modalité de transport. Nous ne regardons pas que le prix. Quand cela représente une part aussi importante des coûts totaux, nous le regardons. Nous sommes obligés de le faire, pour rester compétitifs.

980 Le transport ferroviaire peut être compétitif. Il l'est, quand il est massifié. C'est ce que certains viennent de dire. Les industriels choisiront la modalité ferroviaire, feront le transfert modal, si le transport de marchandises est massifié. Ma question est la suivante : quel est le poids maximum des trains de marchandises qui pourront passer dans le tunnel de base ? Quel est le poids maximum des trains de marchandises que nous pouvons faire passer aujourd'hui, entre le triage de Sibelin et le futur tunnel de base, ou que nous pourrions faire passer demain, avec les différentes propositions qui nous ont été présentées aujourd'hui ?

**Muriel LAGARDE, Responsable territorial Ain et Savoie - SNCF Réseau**

990 Je ne détiens qu'une partie de la réponse. Sur la ligne existante actuelle, entre Sibelin et Modane, le poids maximum des trains est limité à 1 600 t, en raison des zones de pente. En supprimant les zones de forte pente de la Maurienne, nous pourrions arriver à une masse un peu supérieure. Je pense que nous pourrions arriver sur du 2 000 t. Dans le tunnel de base, je n'ai pas en tête le tonnage maximum des trains que nous pouvons viser.

**Yves SIMOND, Adjoint au Chef de Mission Débat Public - Responsable des Etudes - SNCF Réseau**

995 Nous apporterons la réponse un peu plus tard.

**Robert LEROY, CGT Cheminots**

1000 J'ai bien entendu, dans les présentations diverses, qu'il fallait partir des besoins et des services à satisfaire. J'ai quand même un souci, en tant que cheminot, même si je rejoins cette analyse, c'est qu'un pacte ferroviaire a été imposé, avec une réforme du système ferroviaire qui fragilise au quotidien le développement du système ferroviaire. Nous aurions dû avoir une réforme du système ferroviaire qui réunifie l'entreprise SNCF. C'est tout le contraire. La preuve en est encore ce soir, puisque nous n'avons personne du fret. À chaque fois que nous parlons de la SNCF, nous prenons tout par petits morceaux. Un coup, je parle du TER. Un coup, je parle du fret, et un autre, du TGV. Nous avons quand même de gros soucis. Je pose deux questions.

1005 Dans les projets à venir, sur la question des TER, il y a la question des grandes villes. De quelle manière allons-nous améliorer les services dans les petites et moyennes villes sur les lignes concernées ? Je constate aujourd'hui que les outils pour développer le ferroviaire nous sont enlevés au quotidien dans nos gares et dans nos services. Il y a quand même des choses qui ne vont pas et qui sont à améliorer, quelle que soit l'entreprise ferroviaire.

1010 Je pose une question récurrente, que nous retrouvons sur les quais de gare par les usagers. De quelle façon améliorer les correspondances entre les différents modes de transport, TGV, TER, etc. ?

Si nous enlevons les services aujourd'hui pour améliorer ce que demandent les usagers, nous serons un peu courts, pour aller sur des projets à horizon 2040.

1015 Concernant le fret, il y a ce qui doit être fait à moyen et long terme. Il y a aussi des choix politiques. Il y a ce qui peut être mis en place aujourd'hui. Il y a urgence. Ce n'est pas la SNCF ni les entreprises ferroviaires qui vont régler cela dans les cinq minutes qui suivent. Ce sont de véritables choix politiques, des actes politiques, qui doivent être pris. C'est également sur le financement des infrastructures. L'argent public sert à 99 % pour payer la route, et à peine à 40 % pour payer le ferroviaire. Ce sont également des choix politiques.

1020 Depuis 2013, les poids lourds ont augmenté de 18,6 % en 5 ans au niveau du tunnel du Fréjus. 13,3 % pour le tunnel du Mont-Blanc, cela représente quand même 196 316 camions supplémentaires sur les routes. Soit nous prenons souvent des choix politiques pour réduire cette voilure qui nous tue, soit nous ne les prenons pas.

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

1025 Je pense que la réponse sur le plan politique ne se trouvera pas ici. Concernant le niveau de service dans les gares ou sur les petites lignes, vous avez peut-être quelques éléments de réponse ?

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme - SNCF Réseau**

1030 Déjà, un point sur ce qui est fait en faveur du ferroviaire. Nous sommes concrètement SNCF Réseau. Nous avons la propriété de toute l'infrastructure ferroviaire. Notre Président, Patrick JEANTET, nous dit : « Notre objectif est de faire circuler un maximum de trains sur un réseau modernisé ». En matière d'investissement, d'entretien et de modernisation du réseau existant, nous sommes passés de 1 milliard d'euros annuels sur l'ensemble du réseau national dans les années 2000 à 2,9 milliards cette année, et 3,2 milliards l'année prochaine. Sur le réseau ferroviaire, il se fait des efforts très importants pour faire circuler le plus possible de trains.

1035 Sur la question des petites gares, je vais vous passer une image de Lyon, puisque nous sommes sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais.

1040 La croissance des trafics TER que nous avons prise en compte dans notre projet, c'est le périurbain autour de Lyon, avec la constitution de terminus à Bourgoin, Montluel, Vienne et Villefranche. La croissance se fait essentiellement sur ces gares-là. J'ai entendu quelqu'un parler d'un nœud ferroviaire long terme chambérien. J'ai compris que ce n'était pas encore d'actualité, mais que c'était un projet ou une idée. Il y a sûrement une réflexion similaire qui pourrait être faite sur la croissance des gares autour de Chambéry. Mais là, je ne suis pas qualifié pour répondre. Je ne le connais pas. Je ne sais pas si cela répond complètement à votre question.

**François LEMAIRE, ADTC Grenoble**

1045 Je voudrais intervenir sur deux points. Je vais rejoindre un peu les propos d'Alain CARACO. C'est que le sujet est quand même les liaisons intervilles. Si nous voulons réduire la circulation automobile aujourd'hui, il faut que le train soit attractif. Il faut que les temps de parcours soient attractifs. Nous mettons aujourd'hui 1 h 25 pour faire Lyon — Grenoble, pour faire Lyon — Chambéry. Nous mettons 2 heures pour faire Lyon — Annecy. Si nous voulons attirer les automobilistes pour qu'ils se rendent

1050 sur les trains, sur les liaisons intervilles, il faut des liaisons performantes, avec des temps de parcours intéressants. La ligne d'accès Lyon — Turin a quand même une demi-vocation à réduire ces temps de parcours, à augmenter l'attractivité du train, donc à réduire la pollution. Dans les différents scénarios, dans cette optique-là, c'est la ligne d'accès à Grenay. Il faut pouvoir faire partir des trains de Lyon Part-Dieu. Pourquoi ? C'est quand même un centre important de voyage, mais ce sont aussi des correspondances. Lorsque vous vous rendez ensuite sur Lille, sur Bruxelles, etc., quand vous venez de Grenoble ou de Chambéry, vous allez passer à Lyon. Si vous avez une liaison intervilles rapide, vous prendrez plus facilement le TGV et le TER. C'est un point qui n'est pas apparu beaucoup dans les débats, le fait qu'il faut avoir des liaisons intervilles sur cette région, qui est faite de différents pôles. La ligne d'accès est vraiment l'une des solutions sur la Savoie, la Haute-Savoie et l'Isère.

1060 Le deuxième point où je voudrais intervenir est le temps de réalisation. Nous disons 2040 (20 ans) de façon générale. Je voudrais faire le parallèle avec l'Île-de-France, avec deux projets différents d'Île-de-France. Le projet Grand Paris Express est un débat public qui a eu lieu en 2011. Il y avait un débat Grand Paris, avec Christian BLANC et Arc Express avec la Région. C'était des projets très différents. Ils n'étaient pas encore maillés. La mise en service des premières lignes du Grand Paris Express,

1065 c'est 2024, et cela suivra avec la ligne 15 en 2025. Cela a duré 13 ans. Pourquoi est-ce que cela s'est fait ainsi ? Parce qu'il y a une volonté politique qui venait de l'État.

1070 Un deuxième projet en Île-de-France sur maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, c'est la ligne E. C'est une liaison souterraine dans Paris. C'est la version souterraine du NFL. Ce sont deux gares souterraines, dont une gare sous le CNIT. Le débat public a eu lieu en 2010. La mise en service de la section souterraine se fera fin 2022 (12 ans). Pourquoi est-ce que cela s'est fait aussi rapidement ? Parce qu'il y a une volonté politique importante de la Région. J'interpelle un peu là-dessus. Si vous avez une volonté politique forte, et l'Île-de-France a su le faire, pour un temps de réalisation qui soit à un horizon d'une douzaine d'années, et non pas de 20 ans, comme cela nous est présenté.

1075 Lorsque nous regardons l'urgence des besoins, l'augmentation du trafic périurbain sur Lyon, qui nécessite d'augmenter la capacité, la pollution, les encombrements, etc., nous sommes extrêmement en retard dans la région. Il nous semblerait, à la FNAUT, qu'il y aurait besoin d'avoir une volonté politique qui s'implique pour accélérer l'ensemble de ces projets, comme l'Île-de-France a su le faire.

**Jérôme REBOURG, ADTC Savoie – FNAUT AuRA**

1080 Pour rappeler, le CFAL, la DUP a eu lieu en 2011. La DUP de l'accès au Lyon — Turin a eu lieu en 2013. Rien n'a été commencé. Ils vont deux fois plus vite à Paris, ou peut-être trois ou quatre fois plus vite, si nous vous écoutons.

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

C'est la dure loi du Président de ne pas pouvoir répondre sur le fond. Pour le Grand Paris Express, j'y étais.

1085 **François LEMAIRE, ADTC Grenoble**

Le débat public était autrement costaud...

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

J'étais de l'autre côté de la barrière. C'était juste une boutade.

**Marianne ROUXIN, Collectif de Défense et de Promotion du Train dans l'Avant-pays Savoyard**

1090 Nous avons entendu parler d'amélioration du quotidien et de l'existant. Vous savez ce qui s'est passé pour nous. Amélioration du quotidien et amélioration de l'existant, en décembre 2018, c'était une blague pour nous, mais nous n'avons pas beaucoup rigolé. Ceci dit, nous avons rencontré des interlocuteurs, et les choses se sont améliorées. Il est vrai que c'est ce quotidien que nous voulons maintenir en termes de transport, le maintenir tout de suite, et non pas à la perspective de 2030 ou 2040. Si les travaux du Lyon — Turin se laissent attendre, si c'est difficile à les réaliser pour plein de raisons, mais aussi pour des questions de financement... Je crois savoir que le financement du Lyon — Turin est quelque chose de problématique, car c'est quelque chose qui coûte très cher.

1100 Je voudrais revenir sur l'amélioration de l'existant, la maintenance de la ligne actuelle et son amélioration, éventuellement le doublement de la ligne actuelle. C'est un enchaînement de choses. Quand un train tombe en panne sur le tronçon, comme il y a un tronçon unique, nous pouvons prendre plusieurs heures de retard. Il nous est arrivé d'arriver à 11 heures au travail, plutôt que 8 h 30. Ce n'est pas une blague. Ce n'est pas rigolo. Le doublement de cette ligne, c'est aussi parce que les trains et les locomotives sont en mauvais état, la ligne Lyon — Chambéry est la moins bonne des lignes actuellement. Elle a besoin d'énormément d'entretien et de maintenance. C'est ce que nous voulons, pour pouvoir aller au travail entre Lyon et Chambéry, en nous arrêtant sur les gares intermédiaires dans les deux sens.

1110 Pour cela, la durée des transports est extrêmement importante. Nous avons entendu que Saint-Exupéry ne serait sûrement pas retenu. Parmi les 150 à 200 personnes qui se trouvent dans ce collectif, la durée des transports est extrêmement importante. Passer par Saint-Exupéry va rallonger la durée du transport. C'est invivable pour se rendre au travail. Les gens se détourneront du train. En matière d'environnement, c'est terrible que de se détourner du train. Doubler la ligne pour mettre les marchandises tout de suite sur le train, c'est possible. Plusieurs organisations le disent. Doubler la ligne pour que les voyageurs puissent arriver en temps et en heure au travail et/ou prendre leur correspondance TGV dans le cadre du travail, ainsi que dans le cadre des loisirs et de la vie

1115 personnelle, c'est également extrêmement important. Cela devrait être possible à une échéance assez rapide.

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

Merci, Madame. Peut-être quelques éléments de réponse.

**Didier LLORENS, Concertant sur le Débat Public – Expert environnement – SNCF Réseau**

1120 Aujourd'hui, un tiers des retards de l'ensemble de la région sont dus au cœur du Nœud Ferroviaire Lyonnais. Nous ne l'avons pas présenté, car ce n'était pas le cœur du sujet d'aujourd'hui. Nous avons un certain nombre de travaux dans le Nœud Ferroviaire Lyonnais, pour améliorer la qualité des services. Lorsque nous parlons du Nœud Ferroviaire Lyonnais, cela va jusqu'à Saint-André-le-Gaz, dans notre esprit. Ce sont bien toutes ces lignes qui convergent dans le cœur du nœud. À Saint-

1125 André-le-Gaz notamment, nous avons des travaux en cours pour améliorer le plan de voies, le fluidifier, pour notamment limiter les effets de la saturation entre les deux lignes qui convergent entre Chambéry et Grenoble. Cela va concrètement, dans les deux ans à venir, améliorer la situation pour la régularité des services qui viennent de Chambéry depuis Grenoble. Cela ne fera pas de trains supplémentaires. Cela ne va pas améliorer la voie unique, mais cela va au moins améliorer le point de

1130 convergence de ces deux lignes.

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

Merci.

**Marc PASCAL, CIPRA - Mountain Wilderness**

1135 J'ai un message personnel. J'ai eu un SMS de Daniel IBANEZ, qui s'excuse de ne pas être présent aujourd'hui. Il m'a demandé de faire passer le message. J'aurai passé le message pour n'importe qui d'autre.

Un point sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais et un autre sur le Lyon — Turin. Je n'ai pas eu de réponse aux deux questions que j'ai posées concernant le nœud ferroviaire : prise en compte ou non du transfert modal des touristes ? Certes, ce n'est pas tout à fait du transport quotidien, mais quand même. C'est toutes les semaines, à Chambéry. Ça commence à faire presque du quotidien, tous les

1140 samedis. Est-ce que cela est pris en compte dans les volumes ? Si vous avez besoin d'éléments pour cette question, la Convention alpine, par le biais du ministère en charge des transports, a fait une concertation auprès de 450 acteurs, il y a quelques années, pour faciliter et réduire les impacts de l'accès aux stations alpines. C'est un document qui est disponible. Je pense que vous pouvez le

1145 retrouver, avec 25 ou 45 recommandations.

Il ne faut certes pas répondre à l'autre question, mais je voudrais que ce soit inscrit dans le bilan de la concertation : pourquoi concentrons-nous encore plus de flux sur une métropole, alors qu'il faut faire l'inverse en termes d'aménagement du territoire ? Arrêtons cette schizophrénie, cette débilite, où nous nous créons des problèmes pour dans trois ans, dans quatre ans ou dans cinq ans, ou cinq ans après

1150 la mise en service. Arrêtons. À Chambéry, à Annecy, à Saint-Étienne et à Clermont, nous avons juste un intérêt : c'est d'arrêter que cette métropole de Lyon grossisse et n'arrive plus à gérer ses problèmes, et que le développement se fasse de façon beaucoup plus équilibrée. Les Suisses l'ont bien montré. Je ne sais pas pourquoi nous n'arrivons pas à le faire en France.

Un point sur la concertation du Lyon — Turin. Nous voyons bien qu'il y a un besoin de discussion. C'est un message pour la CNDP, aux services de l'État. Nous sommes très insatisfaits que la concertation ne se soit pas plus développée. Nous rappelons qu'il n'y a pas eu de débat public sur le Lyon — Turin. L'argument qui nous est donné n'est pas tout à fait... Nous ne pouvons pas nous contenter d'un débat qui est un autre sujet, qui est le Nœud Ferroviaire Lyonnais.

1155

Je voudrais rappeler pourquoi nous y sommes opposés. La première chose, c'est que l'utilité publique n'est pas démontrée. Vous allez me dire qu'il y a une DUP. Je vais vous dire que nous connaissons les DUP en Maurienne. Nous faisons une DUP pour une galerie de sécurité dans un tunnel autoroutier, et nous la transformons en galerie de circulation. Nous voyons bien du coup que les DUP peuvent avoir des failles. En l'occurrence, nous en avons mis plusieurs en évidence.

1160

Il n'y a pas de rentabilité économique à cette nouvelle ligne. Cela a été démontré, notamment par les Italiens, qui sont inquiets sur ce registre. Nous n'avons absolument pas envie de voir le scénario

1165

Perpignan — Figueras se reproduire sur la Savoie. Nous aurions abîmé l'environnement pour rien. Ce sont des impacts économiques et environnementaux considérables.

1170 Sur le plan écologique, et par rapport à une problématique COP 21, transition écologique, et tous les débats que nous avons autour de ces questions, nous devons arriver vraiment aujourd'hui à considérer que si nous voulons développer, tout en réduisant les impacts, il faut relocaliser. Nous faisons exactement le contraire, lorsque nous augmentons les capacités de trafic. Nous allons juste donner plus de possibilités et d'opportunités aux marchandises de circuler et de venir de plus en plus loin. Nous appauvrirons nos économies locales. Nous avons bien plus intérêt à réduire la taille du tuyau pour relocaliser l'économie au maximum. Ceci est possible, et des pays l'ont fait.

1175 J'ai ensuite une remarque et une question. Tous ceux qui pleurent sur les 100 trains supplémentaires dans Chambéry, c'est une réalité. Ils existent déjà aujourd'hui. Ce sont 100 trains sous la forme de camions, avec plus de danger. Je voudrais alerter sur un point qui me paraît crucial. Défendre aujourd'hui un Lyon — Turin à 30 ans, c'est nous assurer à 80 % que nous aurons le contournement autoroutier. Nous ne le voulons pas. À ce moment-là, nous prendrons les fusils, avec Jérôme. Nous  
1180 lui rappellerons qui a défendu le Lyon — Turin dans 30 ans ou plus, alors que nous pouvons aujourd'hui faire quelque chose tous ensemble et de manière convergente. Si l'État veut bien le faire et pousse les opérateurs à le faire, c'est développer l'autoroute ferroviaire alpine au départ d'Ambérieu, au départ de Perrigny-lès-Dijon. Je rappelle qu'il y a une plate-forme qui existe. Il y a du personnel qui attend les camions. Nous marchons quand même sur la tête. L'État ne peut pas être  
1185 crédible tant qu'il ne fera pas un effort clair et visible sur le développement du fret dès aujourd'hui, au travers de l'autoroute ferroviaire alpine.

La dernière question concerne les services de l'État. Peuvent-ils confirmer ce qui a été dit tout à l'heure, que la section internationale est bien de Saint-Jean-de-Maurienne à Suse ? Auquel cas, je  
1190 m'adresse à la DREAL, car je n'ai pas tout à fait ces informations. Est-ce qu'ont été étudiés très précisément les problèmes juridiques qui pourraient se poser du fait du manque important d'étude d'impacts sur certains tunnels qui ont été intégrés par différentes négociations avec l'Italie dans la section internationale ?

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

1195 Il y a deux questions. Nous allons demander à la DREAL si elle peut répondre sur la dernière question. Je considère vos autres propos plutôt comme une contribution que comme une demande.

**Clémentine HARNOIS, Chef de projet intermodalité - DREAL Auvergne-Rhône-Alpes**

Je vais plutôt répondre sur l'autoroute ferroviaire alpine. L'État a évidemment la volonté de développer ce service avec un projet de mise en concession. Le calendrier a été quelque peu perturbé par le fait que c'est un service international, et qu'il faut aussi l'accord de l'Italie pour ce service. Nous sommes  
1200 vraiment sur un calendrier pour une publication du second tour de l'appel d'offres pour la fin de l'année 2019. Je vais laisser Monsieur DIENY répondre pour l'étude d'impact pour la section transfrontalière.

**Patrick DIENY, Mission Lyon — Turin auprès du Préfet de la Savoie**

1205 Si nous essayons d'être précis dans le vocabulaire, la section qui franchit la frontière s'appelle « la section transfrontalière ». Je l'ai bien dit au moment de l'exposé initial. Il est porté par TELT et a fait l'objet d'une DUP en 2007 et a été prorogé récemment pour cinq ans. C'est donc la section transfrontalière.

Le mot concertation a été évoqué. Un certain nombre de thèses sont développées autour de la table à nouveau sur les différents points de vue exprimés pour Lyon — Turin. Le Président a rappelé que ce  
1210 n'est pas l'objet du débat de ce soir. La ministre est très attentive à mettre en place un processus de concertation continue, y compris pour essayer d'objectiver tous les chiffres que les uns ou les autres ont entre les mains. À partir de ces chiffres, se développe un certain nombre d'idées. Il y a un Comité de pilotage qui a été mis en place sous l'autorité du préfet de région le 24 juin. Demain, à Lyon, se tiendra le lancement de l'Observatoire sur les lignes existantes, leur capacité et les trafics, de telle  
1215 manière à ce que toutes les parties prenantes puissent partager progressivement. Nous sommes sur un objet ferroviaire qui est compliqué. Avec beaucoup de pédagogie de la part de SNCF Réseau, il

faut partager progressivement les réalités de ces lignes existantes, de leurs capacités, des trafics actuels et à venir, de manière à ce que chacun puisse s'appropriier ces éléments.

- 1220 Il y aura certainement des questions de méthode demain à Lyon, dans la mesure où vous êtes tous intéressés par ces données. Il y aura certainement dans les éléments de méthode : de quelle manière travailler ensemble ? De quelle façon partager le plus largement possible ces éléments ? Dans les axes souhaités par la ministre, ces deux éléments sont assez fondamentaux : concertation permanente et travail sur l'objectivation des données, de telle manière à ce que chacun puisse se les approprier et ensuite se faire sa propre philosophie de ce qui est proposé en termes d'aménagement du territoire.

1225

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

Merci de cette précision. Il y a une précision qui est demandée sur : est-ce que le trafic lié au tourisme est pris en compte dans vos études ?

**Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme - SNCF Réseau**

- 1230 Je demanderai à Jérôme FERRY de répondre à cette question particulière. Je crois que c'est le moment de rappeler qu'il y a eu un atelier spécifique sur tous les chiffres de fréquentation qui sont présentés dans le dossier du maître d'ouvrage. Cet atelier a eu lieu. Son compte-rendu est sur le site du débat public. Vous aurez tous les chiffres que vous souhaitez. L'une des conclusions de cet atelier, c'est que les intervenants extérieurs ont confirmé les chiffres qui se trouvent dans le dossier du maître d'ouvrage, aussi bien sur la méthode qui a été utilisée pour déterminer que sur les résultats.

1235

**Jérôme FERRY, SETEC**

Je travaille pour SNCF Réseau. Les chiffres de trafic qui se trouvent dans le dossier du maître d'ouvrage incluent bien toute la demande pour tous les motifs de déplacement, que ce soit les déplacements du quotidien, les motifs professionnels et les motifs touristiques. Il y a une partie des 5 millions de report modal qui sont liés au projet NFL long terme, qui sont liés aux déplacements touristiques, avec des spécificités de service qu'il faudra étudier, pour notamment les services du samedi, etc. Il y a des détails dans lesquels nous ne sommes pas allés à ce stade. En tout cas, c'est inclus dans notre réflexion.

1240

**Christiane BESSON, ADRILAC**

- 1245 Je suis de la défense des territoires du lac du Bourget. Personne n'en a parlé. Je profite de Monsieur GASTINE, qui a souligné la dangerosité des matériaux transportés. C'est ce que nous étudions depuis 15 ans. Le fret au bord du lac est excessivement dangereux. D'après ce que je vois, cette ligne historique sera utilisée pour le transport ferroviaire du quotidien, plus les 15 millions de tonnes de fret par an jusqu'à l'ouverture du tunnel transfrontalier. Nous demandons des transports de proximité. Il y a déjà pas mal de fret très dangereux le long du lac du Bourget, qui le frôle sous les Rochers de Brison. Il y a en plus 15 millions de tonnes.

1250

Moderniser la ligne, c'est complètement inconcevable, pour nous. Que veut dire moderniser ? Contre la dangerosité, contre le bruit. C'est une région excessivement dense. Il y a déjà des bouchons aux passages à niveau. Ils sont au nombre de neuf. Il y a l'essai de développement du tourisme le long du lac. C'est détruire le territoire. Quelles sont les solutions ?

1255

**Muriel LAGARDE, Responsable territorial Ain et Savoie - SNCF Réseau**

Concernant l'augmentation du trafic qui est demandée dans la décision ministérielle, il est également demandé que des solutions soient recherchées pour limiter les impacts sur l'ensemble du territoire. Les réunions qui vont avoir lieu à la suite du CoPil auront aussi pour objet de travailler sur l'amélioration de l'insertion de la ligne dans le territoire sur les zones les plus contraintes.

1260

**Christiane BESSON, ADRILAC**

Les lignes ont été modernisées, c'est vrai. Vous parlez de qualité environnementale, qu'avez-vous prévu pour cela ? Il y a le fait qu'il y a une densité incroyable de population aux passages à niveau qui sont nombreux. Je ne sais pas ce qui a été prévu. C'est la modernisation des lignes en elles-mêmes, mais autour ?

1265

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

Juste un élément de réponse. Je vous invite à voir le verbatim de l'atelier fret. Le problème de dangerosité du fret par rapport aux autres modes de transport a été évoqué dans ces réunions. Cela peut être intéressant de revenir sur ce point.

1270 **Jérôme REBOURG, ADTC Savoie – FNAUT AuRA**

J'ai demandé à la Commission que soit précisé où étaient ventilés les 600 millions préconisés par le rapport sur la ligne existante. Je suis un peu étonné de ne rien avoir vu aujourd'hui. Je l'avais demandé précisément pour cette réunion.

1275 Je réponds pour le débat public. Je ne compte plus les réunions sur le Lyon — Turin depuis 15 ans. Nous en avons fait un certain nombre. Ce qui serait bien pour le débat public, c'est que les opposants, entre autres Daniel IBANEZ et François MAUDUIT, ne bloquent pas leurs contradicteurs sur Twitter et Facebook. Ce serait déjà la première chose. Ce serait sympa. Merci.

**Louis BESSON, Président de la délégation française à la CIG Lyon — Turin**

1280 Monsieur le Président, je voudrais apporter quelques éléments de contexte pour les travaux qui sont confiés à votre instance et ne pas y ajouter des difficultés supplémentaires. Je voudrais vous dire que beaucoup de questions qui ont été soulevées aujourd'hui sont légitimes. Vous êtes sur un territoire qui se situe dans le grand est lyonnais, dans lequel sont intervenus deux phénomènes simultanés, l'explosion des trafics autoroutiers et l'effondrement du fret ferroviaire. Je crois que le mot n'est pas trop fort. Cela explique de nombreuses questions qui ont été soulevées aujourd'hui.

1285 Sur le Lyon — Turin, je ne fais que prolonger en quelques mots le propos de Monsieur DIENY. Je veux simplement rappeler que nous sommes à un horizon de mise en service de 11 ans. Il n'y a pas de retard aujourd'hui sur le planning. Si Monsieur CHABERT est présent, il pourrait le confirmer. Nous avons un montage financier tout à fait exceptionnel, compte tenu de l'implication de l'Union Européenne. Pour ce qui me concerne, je n'ai aucune crainte sur l'aboutissement de ce projet indispensable. Pourquoi est-il indispensable ? Parce que les Suisses nous démontrent au quotidien que, sans les ouvrages de même nature, ils n'auraient pas pu être dans une situation différente de la nôtre aujourd'hui. Ils ont deux tunnels qui ont été mis en service : le Lötschberg et le Gothard. Le Gothard ne fonctionnera à plein que lorsque le Ceneri sera terminé lui-même. D'ores et déjà, la Suisse est à 70 % des marchandises sur le rail. Ce sont des marchandises qui sont sensiblement du même tonnage que celles que nous avons dans nos tunnels et passages routiers. La Suisse représentante 40 à 41 millions de tonnes par an, contre 42 à 43 millions de tonnes, pour nous. Cela signifie que si nous prenons l'exemple suisse, nous pouvons tout à fait aller vers l'objectif fixé pour les ambitions du Lyon — Turin.

1290 Dernière chose, les accès. Personnellement, je mobiliserai l'énergie qui peut demeurer la mienne, pour que les accès soient programmés à l'échéance de la mise en service du tunnel de base. C'est ambitieux de le dire, car ce n'est pas dans l'air du temps, aujourd'hui. Je voudrais quand même soumettre à votre instance deux données.

1300 La première est nouvelle, puisqu'elle est postérieure aux travaux du Conseil d'orientation des infrastructures. Lorsque ce dernier a soulevé cette question de passage par les bords du lac, Culoz et Ambérieu, il n'y avait rien d'annoncé à l'époque quant à une quelconque volonté européenne de s'impliquer aussi dans les accès. Depuis maintenant quelques semaines, nous savons que la décision a été prise d'appliquer aux accès le même taux de subvention que pour le tunnel de base. C'est un élément très nouveau. J'ai vu cette semaine le Président du Conseil d'orientation des infrastructures. Il m'a dit que la ministre lui avait demandé de retravailler quelques-uns des dossiers qu'il avait rapportés l'an dernier. Je lui ai dit que j'espérais qu'il y ait celui des accès du Lyon — Turin, puisqu'il y a quand même une donnée fondamentale avec cet apport financier.

1310 À cet apport financier de 50 % de l'Union Européenne, il faut rajouter la contribution que les grandes collectivités et la Région ont décidée. Le Président de la Région est venu visiter le chantier à Saint-Martin-la-Porte en février 2018. Il arrondit ses engagements financiers à 1 milliard d'euros. C'est tout à fait important. Si nous raisonnons sur une enveloppe de l'ordre de 5 milliards d'euros pour une première phase d'accès, c'est 20 %. C'est 20 % qui s'ajoutent à 50 %. Je ne sais plus très bien dans quel pays nous sommes, si nous ne savons pas réaliser ce qui est subventionné à 70 %. Il reste d'autant plus la possibilité de mobiliser les préconisations du rapport de Messieurs BOUVARD et DESTOT. Je voulais vous dire cela au niveau du financement.

1320 La dernière contribution qui sera la mienne, parce que cela n'a pas été évoqué ce soir et que cela ne sera peut-être pas évoqué ailleurs si ça ne l'est pas ici, c'est l'avenir de nos ouvrages routiers. Il a été indiqué tout à l'heure que le tunnel routier du Fréjus se verra doté de deux voies de circulation. Il en a deux aujourd'hui. Il n'y a pas d'infraction à la Convention alpine, du point de vue de l'augmentation des capacités routières. En revanche, il est évident que deux voies distinctes, une par sens, vont donner une attractivité supplémentaire à cet ouvrage. Il verra spontanément un certain nombre de ses usagers se tourner plutôt vers la Maurienne que vers la vallée d'Arve.

1325 Je sais aussi qu'il y a une puissante organisation des environnementalistes, des habitants de proximité dans la vallée de l'Arve, et qu'ils ont beaucoup d'entrées dans beaucoup de niveaux de décision. Ils vont sans doute beaucoup peser pour que cette orientation s'accélère et se concrétise.

1330 En disant cela, c'est un argument puissant pour dire qu'il y a urgence à ce que les accès du Lyon — Turin voient le jour en même temps que le tunnel. Il y a donc un élément nouveau du financement européen, mais il y a également l'élément nouveau de la perspective de l'ouverture de cette deuxième voie au Fréjus. C'est une donnée qu'il faut vraiment faire apparaître et faire ressortir. Je n'aurais pas voulu que vous veniez en Savoie et que vous ne l'entendiez pas. Merci de votre écoute.

1335 **Fatima IDHJOUR, Maître d'œuvre du lot 2 de génie civil du tunnel de base de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon — Turin**

Je ne vais pas faire la promotion du pour ou contre le Lyon — Turin. Je voudrais simplement revenir aux échéances 2030 et 2040 que nous abordons depuis tout à l'heure. Je pense qu'il faut recontextualiser techniquement de quoi nous parlons, concrètement. Nous parlons d'un tunnel qui fait plus de 57 km, qui a parfois des profondeurs de 800 m. Nous avons des réglementations qui sont très rigoureuses et qui sont très complexes. Nous allons envoyer des personnes creuser un tunnel en souterrain. Le but est d'assurer leur sécurité et la sécurité des futurs voyageurs. Nous avons l'impression que 2030 est loin. Cela peut paraître loin, si nous parlons d'un immeuble que nous construisons à l'air libre. Je voudrais simplement recontextualiser les choses. Nous sommes quand même en souterrain. Nous sommes dans des géologies qui sont parfois complexes et inconnues. Nous ne pouvons pas forcément garantir les vitesses d'avancement. Il faut garder tous ces éléments techniques en tête et bien savoir de quoi nous parlons, lorsque les travaux sont mentionnés. Ceci est vraiment pour la partie des travaux souterrains.

1340 **Marc PASCAL, CIPRA - Mountain Wilderness**

1345 Nous savons de quoi nous parlons. Lorsque nous parlons de la voie en surface existante, nous n'avons pas besoin d'attendre 30 ans. Nous savons de quoi nous parlons. C'est beaucoup moins compliqué qu'à 800 m.

1350 **Fatima IDHJOUR, Maître d'œuvre du lot 2 de génie civil du tunnel de base de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon — Turin**

1355 C'est peut-être moins compliqué techniquement à réaliser, mais il y a tout un contexte administratif. Il y a tout un contexte qu'il faut prendre en considération. Nous ne faisons pas ce que nous voulons, comme nous le voulons.

1360 **Annie COLOMBET, Association « Vivre et Agir en Maurienne »**

J'ai une remarque par rapport à l'intervention de Monsieur BESSON. Si les Suisses arrivent à mettre 70 % de leurs marchandises sur le rail, ce n'est pas une question d'infrastructure. C'est une question de volonté politique. Cela fait des dizaines d'années que les Suisses ont une politique en faveur du report modal. Question infrastructure, les Suisses, avec une ligne qui a exactement les mêmes caractéristiques que la nôtre, c'est-à-dire même pente, même âge et même altitude, avec leur ligne historique, ont réussi à faire passer cinq fois plus de marchandises que nous. Le report modal n'est pas une question d'infrastructure. C'est surtout une question de politique.

1365 S'ils ont éprouvé la volonté d'avoir un nouveau tunnel, c'est parce que leur ligne historique était saturée, puisque le transport nord-sud est en augmentation, alors que les lignes de Maurienne et du Mont-Blanc, qui sont sur un trafic est-ouest, voient plutôt leur trafic diminuer, voire stagner, depuis 20 ans.

1370 **Daniel LARDENOIS, Association « Territoire en actions »**

Je voudrais apporter deux précisions. Concernant les travaux entre Saint-André-le-Gaz et Chambéry, la SNCF est propriétaire des terrains. Il n'y a pas besoin de procédures particulières.

1375 Concernant le percement du tunnel de Lyon — Turin, est-ce que TELT a fait une étude de pollution aux métaux lourds ? Jamais. Nous ne l'avons pas vue. Le problème, c'est que les métaux lourds se mettent en solution dans l'eau. Cela coûte horriblement cher de les traiter. C'est tout ce que j'avais à dire. Merci. Nous nous sommes battus pour le TER qui nous a été supprimé à 80 %.

**Alain CHABERT, TELT**

1380 Je voudrais rassurer Monsieur. Nous avons 57 km de géologies différentes. Les zones les plus risquées pour les métaux lourds sont peut-être les sites à l'air libre. Nous allons réhabiliter d'anciens emplacements industriels. Dans tous les cas, nous faisons tout le nécessaire pour détecter tous les risques de pollution. Si nous sommes dans des formations géologiques où il n'y a pas de risque, nous ne faisons rien. S'il y a des risques, nous regardons. C'est essentiellement dans les aires de surface que nous utilisons que nous sommes les plus attentifs.

**Daniel LARDENOIS, Association « Territoire en actions »**

1385 Les tunneliers ne travaillent pas par l'opération du Saint-Esprit. Ils travaillent avec des outils au carbure qui contiennent du cobalt. Il se met en solution dans l'eau, que nous récupérons pour nettoyer les pièces avec les hydrocarbures de graissage. Le cobalt est cancérigène à 99 %, et cela se trouve en solution dans l'eau. Il n'y a jamais eu d'étude, ni d'étude de coût dans les études de TELT. Merci.

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

1390 Monsieur CHABERT, je vous laisse répondre en 30 secondes, puisque ce n'est pas l'objet du débat.

**Alain CHABERT, TELT**

J'ai mal compris le propos. Pour ce qui concerne les eaux issues des chantiers, elles sont toutes traitées avant rejet dans un milieu naturel, sous un contrôle extrêmement attentif de la direction départementale des territoires et de la DREAL, qui ne nous font aucun cadeau sur la police de l'eau.

1395 **Michel MARTIN, Ingénieur-conseil**

Je voudrais apporter quelques précisions sur des choses qui ont été dites tout à l'heure. Nous avons beaucoup parlé de temporalité, de 10 à 15 ans, etc.

Un RER, sur les voies locales, quasiment sans investissement, sauf le matériel, combien de temps faut-il ? C'est de l'organisation. Faut-il trois ans, deux ans, ou pouvons-nous atteindre un an ?

1400 Question de vocabulaire. Nous avons beaucoup parlé de gares, de nouvelles gares lyonnaises, etc. C'est le signe que nous continuons à confondre TER et RER. Les gares sont les gares principales et ce sont les têtes de lignes des RER sur chaque ligne. Entre la tête de ligne et la gare principale, j'appelle cela des stations. J'ai peut-être trop vécu à Paris. En tout cas, les choses sont beaucoup plus claires. Ce ne sont pas des gares. Ce sont des stations.

1405 Dernière chose, le fret le long des plans d'eau. C'est très important. Je rappelle que la délibération du Conseil général de juillet 2000 a fait que tout le Conseil général a basculé en faveur du projet Lyon — Turin. C'est le fait qu'ils avaient l'espérance qu'il n'y aurait plus un train de fret le long du lac du Bourget. Lorsque nous lisons la lettre de la ministre du 8 avril, nous nous disons, 19 ans plus tard :

1410 pour arriver à cela. Nous nous sommes donc trompés sur toute la ligne depuis 19 ans. Nous avons beaucoup parlé des Suisses. Je remercie Monsieur Patrick DIENY avec sa diapositive 2. Nous voyons que les Suisses représentent 40 millions de tonnes, les deux tiers. Le Président BESSON a dit 70 %. Cela veut dire que 26 à 27 millions de tonnes passent par le chemin de fer et les tunnels du Gothard. Connaissez-vous ses accès ? Connaissez-vous un peu la géographie suisse ? Il passe le long de la rive orientale du Lac des Quatre-Cantons, sur une longueur strictement égale à celle qu'il y a entre Chindrieux et la Baie de Grésine. Il y a même l'équivalent de Brison. Ils font passer 27 millions de tonnes, mais pas dans les conditions que nous avons en France. Les Suisses sont des gens sérieux. Cuvelage étanche et carénage intégral, nous pouvons sécuriser totalement et éliminer quasiment tous les risques et toutes les nuisances. C'est tout. Je suis désolé, mais il faut être un peu technicien.

1415 **Antoine FATIGA, CESER**

- 1420 Je voudrais insister sur deux choses. La première est par rapport à la temporalité. C'est la question du financement. Je ne vais pas détailler les chiffres. Les coûts externes représentent à peu près 100 milliards d'euros, qui ne sont pas financés par différents modes aujourd'hui. C'est peut-être là qu'il faut aller chercher l'argent. C'est ce qu'ont fait les Suisses, avec la redevance poids lourds et un certain nombre d'autres contributions. Si nous voulons pouvoir faire de nouvelles infrastructures ferroviaires, il faut trouver de l'argent. Nous estimons que l'argent existe aujourd'hui. Si nous prenons, ne serait-ce que les transports du quotidien, il y a aujourd'hui un versement de transport interstitiel pour les entreprises qui ne la payent pas et qui en bénéficient. Cela pourrait rapporter pour la région Auvergne-Rhône-Alpes autour de 70 millions d'euros. Nous voyons bien qu'il y a des recettes supplémentaires. N'en déplaise à Monsieur GASTINE, si chaque mode payait son véritable coût aujourd'hui, cela permettrait à la fois de faire du transfert modal et de relocaliser une partie de l'économie, ce qui est quand même très appréciable.
- 1425
- 1430

- La deuxième remarque que je voudrais faire, c'est au titre de cheminot. C'est Madame qui m'y fait penser. Lorsque nous regardons aujourd'hui les conditions d'exploitation du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis, j'invite chacun à aller voir en gare de quelle manière cela se passe. Sous le tunnel du Mont-Cenis, qui est un très vieux tunnel, il y a un certain nombre de circulations aujourd'hui qui ne peuvent pas en croiser d'autres. L'autoroute ferroviaire alpine prend une part de sillon pendant quelques heures, deux à trois heures, surtout si la locomotive revient. De ce point de vue-là, nous ne pouvons pas faire ce que nous voulons dans un très vieux tunnel, et comme ce n'est pas sécurisé, nous ne pouvons pas faire comme si nous étions dans un tunnel neuf.
- 1435

- 1440 Si nous écoutons ce que dit le préfet de Turin, puisque la sécurité est du côté italien, nous l'avons rencontré, il dit à maintes reprises qu'il faudrait fermer ce tunnel, si nous voulons aujourd'hui être en conditions de sécurité. J'appelle bien tous ceux qui veulent faire du transfert modal, mais si nous en faisons et que nous fermons le tunnel ferroviaire de Mont-Cenis, vous voyez bien à quoi cela correspond. J'invite chacun à bien regarder ce qui se passe et à regarder les deux voies qui existent entre Montmélian et Saint-Pierre-d'Albigny, ou même Saint-Jean-de-Maurienne ou même Modane, et voir que les trains doivent passer sur des rails à un moment donné. Quand ces dernières ne sont pas en capacité, il faut bien construire des voies autres, des voies nouvelles, pour permettre de réaliser le transfert modal que nous appelons tous de nos vœux. Merci.
- 1445

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

- 1450 Il me reste à clore cet atelier, en vous remerciant de votre participation aux uns et aux autres. Je vous rappelle que tous les éléments de ce soir seront en intégralité sur le site. Vous êtes cordialement invités à la réunion de clôture qui se tiendra le 11 juillet à l'Institut Catholique dans l'amphithéâtre Mérieux, à 19 heures, à Lyon. Nous aurons deux mois pour rendre nos recommandations et pour faire le compte-rendu du bilan de ce débat. Nous avons noté un certain nombre d'éléments qui viennent en complément sur ce point, dont nous rendrons compte. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, SNCF Réseau aura trois mois pour rendre compte de ce qu'elle fera et de la suite qu'elle donnera au projet.
- 1455
- Merci à tous de votre contribution, et bonne fin de soirée. Merci.