

## Débat public

### NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

#### Du 11 avril au 11 juillet 2019

Compte rendu intégral  
Réunion publique  
Mercredi 19 juin 2019 à Clermont-Ferrand

<b>SALLE/ADRESSE :</b>	Salle Georges-Conchon – 3, rue Léo-Lagrange – 63000 Clermont-Ferrand
<b>PARTICIPANTS :</b>	36 personnes
<b>DÉBUT &gt; FIN :</b>	19 h 15 à 21 h 45 (durée du REC : 2 h 30)
<b>QUESTIONS-RÉPONSES :</b>	18 questions

#### En tribune

#### CNDP

<b>M.</b>	<b>François</b>	<b>GILLARD</b>	<b>Membre de la Commission particulière du débat public</b>
<b>M<sup>me</sup></b>	<b>Barbara</b>	<b>SERRANO</b>	<b>Membre de la Commission particulière du débat public</b>
<b>M.</b>	<b>Jérôme</b>	<b>LAURENT</b>	<b>Membre de la Commission particulière du débat public</b>

#### Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

<b>M.</b>	<b>Denis</b>	<b>CUVILLIER</b>	<b>Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale</b>
<b>M.</b>	<b>Jean-Paul</b>	<b>BOURNAZEL</b>	<b>Directeur des relations extérieures et de la communication SNCF Réseau</b>

#### Intervenants :

**Jérôme AUSLENDER, adjoint au maire de Clermont-Ferrand**

**Patrick WOLFF, Président d'Objectif capitales**

**Olivier KLEIN, chercheur et directeur adjoint du laboratoire aménagements, économie, transports**

**François RAGE, vice-président Clermont Auvergne Métropole**

**Christophe MERLIN, Dreal Auvergne Rhône-Alpes**

**Anne-Sophie MAROT, SNCF Mobilités TER Auvergne Rhône-Alpes**

**Philippe GAMON, directeur des transports Conseil régional**

**Jean-Pierre BRENAS, conseiller régional Auvergne Rhône-Alpes**

## COMPTE RENDU DE RÉUNION :

### **Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière**

Je vais commencer par une formalité sur le droit à l'image. Cette réunion fait l'objet d'une captation vidéo, vous avez vu des caméras. Si certains d'entre vous ne souhaitent pas être filmés, il faut qu'ils se manifestent. S'ils souhaitent poser des questions, ils les poseront par écrit. J'ai le plaisir d'inviter M. Jérôme AUSLENDER, adjoint au maire de Clermont-Ferrand, pour le mot d'accueil.

### **Jérôme AUSLENDER, adjoint au maire de Clermont-Ferrand**

Mesdames, messieurs, c'est un grand plaisir et un grand honneur pour moi de vous accueillir en lieu et place de M. Olivier BIANCHI, maire de Clermont-Ferrand, président de Clermont Auvergne Métropole qui malheureusement ne peut pas être avec nous ce soir, puisqu'il a été retenu par une obligation de dernier moment à Paris. Il tenait absolument à ce que je puisse le suppléer pour vous délivrer le message suivant : vous dire à quel point cette réunion était importante pour lui, il en a demandé la tenue puisque ces enjeux liés au nœud ferroviaire lyonnais sont d'une importance cruciale pour le territoire clermontois. Comme vous le savez, les flux qui lient la métropole de Clermont-Ferrand à Lyon sont des flux importants, anciens qui concernent tant les domaines économiques, universitaires que scientifiques. Ces flux se sont fortement accrus depuis maintenant 3 ans et la création de la nouvelle région Auvergne Rhône-Alpes. Nous considérons, à la ville de Clermont-Ferrand et à la métropole, que c'est une opportunité considérable que d'appartenir à cette deuxième région française, sixième région européenne. Nous sommes passés de la deuxième région la plus pauvre de France à la deuxième région la plus riche de France. C'est une opportunité dès lors que nous bénéficierons des dispositifs qui nous permettront d'en profiter le plus amplement.

Naturellement, la question ferroviaire est absolument centrale. Vous avez vu qu'un certain nombre de directions décentralisées de l'État ont été transférées à Lyon, de nombreuses structures aussi ont eu un certain nombre de leurs membres qui sont partis de Clermont-Ferrand pour arriver à Lyon. Les liens se sont très fortement intensifiés. Si nous regardons la situation aujourd'hui, le fait que la liaison entre notre ville et Lyon se fasse plus facilement en voiture qu'en train est extrêmement problématique. Cette réunion est donc absolument fondamentale. Mon collègue, François RAGE, vice-président à la mobilité à la Métropole de Clermont-Ferrand, aura l'occasion tout à l'heure de développer plus avant les propositions qui sont les nôtres. En tout cas, je vous souhaite à tous des débats et des travaux extrêmement riches et fructueux. Malheureusement, je ne pourrai pas rester avec vous parce que je suis attendu pour d'autres obligations. Encore une fois, j'espère que ces travaux seront riches et nous permettront de renforcer le lien qui aujourd'hui est devenu extrêmement important et stratégique pour la ville de Clermont-Ferrand avec la Métropole de Lyon. Merci à tous.

### **Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière**

Merci beaucoup, monsieur AUSLENDER. Quelques mots quand même : pourquoi faisons-nous ce débat public ? J'aurais pu me présenter : Jérôme LAURENT, je suis l'un des membres de la Commission particulière du débat public. Nous sommes 3 ce soir avec François GILLARD et Barbara SERRANO. Qu'est-ce que le débat public ? Le débat public, c'est d'abord une obligation, la mise en œuvre d'un droit constitutionnel : chaque citoyen a le droit d'avoir une information pertinente sur l'environnement et a le droit de participer à l'élaboration concernant l'environnement. Ces points sont d'ailleurs confirmés par une convention internationale, la convention d'Aarhus, et des directives européennes. C'est aussi un exercice démocratique avant toute prise de décision. Nous vous devons l'information la plus large et la plus complète possible sur le projet. Nous nous devons aussi de recueillir, c'est ça l'objet fondamental du débat public, vos avis et contributions sur l'opportunité de ce projet, c'est-à-dire ses caractéristiques, ses impacts et éventuellement ses solutions. Cela vise à éclairer la décision publique. Là, nous sommes très en amont, nous sommes à un moment où vous pouvez encore avoir une influence sur le projet. Les décisions publiques seront nombreuses, elles seront prises à la suite de ce débat. Nous aurons 2 mois pour rédiger un compte rendu qui sera joint au bilan de la présidente de la Commission nationale. Le maître d'ouvrage aura ensuite 3 mois pour prendre sa décision et après, il y aura d'autres choses, vous le verrez dans le diaporama de SNCF Réseau.

55 Qui organise le débat ? C'est la Commission nationale du débat public qui est une commission administrative indépendante qui est systématiquement saisie pour les projets d'un certain montant et ayant certaines caractéristiques physiques, donc susceptibles d'avoir des effets sur l'environnement. Elle décide éventuellement d'organiser un débat public en raison de l'intérêt national de ce débat et des enjeux soit socioéconomiques, soit environnementaux, soit en termes d'aménagement du territoire. Pour cela, si elle décide d'organiser un débat public, elle nomme une commission particulière : nous sommes 9, des membres qui sont complètement extérieurs à la fois aux collectivités et au maître d'ouvrage. Nous n'avons pas de lien avec eux. Sur les 9 membres, 8 ne sont pas de la région. Cette commission définit les modalités d'information et de participation du public, c'est pour cela que nous avons tenu à avoir une réunion à Clermont-Ferrand parce que ce n'était pas très évident a priori, des investissements très lourds se chiffrant en milliards pour ce projet. Quels effets sur Clermont-Ferrand ? Le lien n'était pas très évident. Nous animons aussi le débat public, comme nous allons le faire ce soir, et établissons le compte rendu sans nous prononcer sur le fond du projet : nous ne sommes pas une commission d'enquête publique. Notre rôle est de relater comment le débat s'est déroulé, quels ont été les arguments développés, ce qui a été dit, pour, contre le projet et des arguments qui sont normalement censés enrichir, et nous le voyons dans d'autres débats publics, qui enrichissent le projet du maître d'ouvrage.

70 Pour cela, nous avons un certain nombre de principes : l'indépendance, les membres de la commission n'ont pas de lien comme je l'ai dit tout à l'heure ni avec la maîtrise d'ouvrage ni avec les collectivités. Nous ne nous prononçons pas sur le projet ni sur les avis exprimés bien sûr, nous avons un rôle de modération, mais nous ne prononçons pas sur le contenu des avis. Transparence, parce que comme je l'ai également dit tout à l'heure, nous essayons d'assurer au mieux la diffusion de l'information et nous n'écartons aucun avis qui est conforme aux principes du débat public. L'égalité de traitement : que vous soyez maire, simple citoyen, président d'association, votre avis compte pour nous de la même façon. Seule compte la force des arguments. Le débat public, en fait, vise à recueillir des arguments qui peuvent aider le maître d'ouvrage dans sa prise de décision et non à mesurer l'opinion. Il y a un questionnaire à l'entrée de la salle, ce n'est pas un sondage, c'est simplement un questionnaire des personnes qui auront bien voulu participer au débat public en le remplissant. Voilà, j'ai terminé.

80 Donc 2 points quand même avant de laisser la parole à SNCF Réseau qui est un établissement public, industriel et commercial, propriétaire des 30 000 km de voies ferrées du réseau national et qui construit, entretient et modernise ce réseau. Il y aura également une présentation de M. WOLFF, président d'Objectif capitales qui est une association créée l'année dernière, je crois, pratiquement jour pour jour ou à peu de choses près, qui réunit à la fois des collectivités et des acteurs économiques et qui vise à promouvoir de meilleures connexions depuis Clermont vers Paris, Lyon et d'autres capitales. Ce qui nous intéresse bien sûr aujourd'hui est entre Clermont et Lyon. Je donne la parole au maître d'ouvrage sachant qu'il y a aussi de très nombreux autres partenaires qui sont là. Il y a notamment le Conseil régional représenté par M. BRENAS, il y a également d'autres personnes de SNCF Réseau très nombreuses. Nous aurons l'occasion de les présenter après, au moment du lancement du débat. Je vous remercie, à vous la parole, monsieur CUVILLIER, monsieur BOURNAZEL.

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

95 Bonsoir, c'est une présentation que nous ferons à 2 voix. Moi-même, Denis CUVILLIER, suis à la direction territoriale de Lyon et je suis le directeur du projet dit « Aménagement long terme du nœud ferroviaire lyonnais » qui nous amène ici ce soir.

**Jean-Paul BOURNAZEL, directeur des relations extérieures et de la communication SNCF Réseau**

Bonjour à toutes et tous, je suis à la direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes et suis le directeur de la communication et du dialogue territorial.

100 **Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

Nous avons prévu de vous passer un petit film, mais juste avant de vous passer le film, il y a une précision que je voudrais faire, Jérôme LAURENT en a un peu parlé : qui est SNCF Réseau ? Depuis la réforme de 2018 du grand groupe public ferroviaire, SNCF Réseau est l'entreprise au sein du

105 groupe public qui possède la totalité du réseau existant, c'est-à-dire autour de 30 000 km de voies. Notre président, Patrick JEANTET, rappelle, chaque fois que c'est possible, que l'objectif premier de SNCF Réseau est d'entretenir son réseau, son patrimoine, de le développer, mais avec un objectif : faire circuler le plus grand nombre de trains possible. Nous pouvons donc envoyer ce petit film qui dira mieux que nous ce qu'est le projet, ce qu'est le débat public.

*Projection d'un film*

110 **Jean-Paul BOURNAZEL, directeur des relations extérieures et de la communication SNCF Réseau**

115 Nous allons commencer par vous présenter le réseau ferroviaire en Auvergne Rhône-Alpes. La première diapo. Le réseau ferroviaire en Auvergne Rhône-Alpes en fait est un linéaire de plus de 4 000 km. Sur ces 4 000 km, à peu près 1 000 km concernent l'ex-région Auvergne ou les 4 départements auvergnats. C'est un réseau très particulier, très contrasté comme vous le voyez entre un réseau à grande vitesse, un réseau de lignes classiques, un réseau électrifié, un réseau qui n'est pas électrifié, de la double voie, de la voie unique et de nombreux ouvrages d'art : nous en recensons 7 420 sur le territoire en Auvergne Rhône-Alpes.

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

120 Merci, Jean-Paul, pour ce point. Notre présentation s'articulera en 3 parties. La première est le contexte ferroviaire, dans ce contexte ferroviaire, nous aurons un zoom plus particulier sur ce qui se passe ici autour de Clermont-Ferrand. La deuxième partie, le projet NFL long terme, celui qui fait que nous sommes ici ce soir dans le cadre du débat public. Et nous aurons une troisième partie : des éclairages complémentaires que la ministre nous a demandé d'apporter pour le débat. À ce titre, il y aura notamment la question de la desserte de Saint-Exupéry.

130 Le nœud ferroviaire lyonnais est un peu comme le réseau Auvergne Rhône-Alpes : il est complexe, il est divers. En tout cas, il a une caractéristique, c'est qu'il est congestionné. La congestion est une définition ferroviaire, complexe. En tout cas, elle se vit tous les jours dans le quotidien des clients des trains. Un train sur 5 sur l'ensemble de la région qui circule autour du nœud ferroviaire lyonnais a plus de 5 minutes de retard. Un tiers de retard sur l'ensemble du réseau ferroviaire régional trouve sa source dans un incident dans le nœud ferroviaire lyonnais. Les TGV qui traversent le nœud voient leur ponctualité dégradée de 16 %. Toute cette complexité a une conséquence très directe dans le fonctionnement au quotidien du nœud : chaque jour, nous faisons notre prévision d'arrêt dans les gares lyonnaises pour tous les trains et nous leur affectons des quais. Le lendemain, la désorganisation est telle qu'un quart des trains ne s'arrête pas sur le quai qui était prévu la veille. Une conclusion immédiate : dans ce contexte, on ne parle pas aujourd'hui d'augmenter le nombre de trains au sein du nœud ferroviaire lyonnais. Ce dont on parle aujourd'hui est d'un plan de mobilisation, c'est un effort énorme : 500 millions d'euros d'investissement qui sont faits dans le cadre d'un contrat de projet avec la Région, même de 2, puisque ça ira de 2015 à 2025, simplement pour ramener le système à un fonctionnement normal. Les travaux sont en cours, si vous êtes allés à la Part-Dieu, le plus emblématique c'est le quai supplémentaire, ce qu'on appelle la voie « L » qui est en cours de travaux et aussi les accès Pompidou pour permettre aux clients d'avoir 2 points d'accès aux quais et pas seulement la gare actuelle.

145 **Jean-Paul BOURNAZEL, directeur des relations extérieures et de la communication SNCF Réseau**

150 Je vais faire un petit zoom sur Clermont – Lyon. Cette ligne a une particularité : elle fait 229 km, l'itinéraire passe par Vichy, Saint-Germain-des-Fossés, Roanne. Il faut bien retenir que sur la première partie du parcours de cette ligne, de Clermont à Saint-Germain-des-Fossés, elle rencontre relativement peu d'obstacles naturels et a des vitesses qui sont intéressantes parce qu'on circule entre 120 et 160 km/h. C'est ce qu'on appelle le tronc commun. Cette partie de la ligne est à la fois commune à l'axe Clermont – Paris et à l'axe Clermont – Lyon. C'est la ligne la plus fréquentée en termes de circulations sur le réseau auvergnat. Bien sûr, on passe Saint-Germain-des-Fossés et on emprunte le contournement, dont on rappelle sur la diapo qui est présentée qu'il a été réalisé en 2006, qui à lui seul, avec quelques autres travaux sur l'infrastructure, a permis de réduire le temps d'environ 15 minutes entre Clermont et Lyon pour les circulations qui comportent 4 arrêts. Nous sommes ainsi passés de 2 h 41 à 2 h 26 en temps de parcours. Toujours sur cet itinéraire, la section la plus difficile

est entre Lozanne et Roanne : nous avons plutôt une vitesse aux alentours de 105 km/h. Les 27 derniers kilomètres sont importants parce qu'entre Lozanne et Lyon – Part-Dieu, c'est l'endroit où on pénètre dans le nœud ferroviaire lyonnais, c'est vraiment l'endroit où on génère parfois des retards assez importants. Vous prenez sans doute le train entre Clermont et Lyon, c'est vrai qu'à l'approche de Lyon, les 30 derniers kilomètres, si on est en heures de pointe à fort trafic, souvent, on peut rencontrer des difficultés.

Que s'est-il passé en 2006 ? Une étude avait été réalisée, une étude relativement sommaire, mais qui permettait d'imaginer les gains de temps de parcours qui étaient possibles sur l'axe. Je vais le résumer d'une façon extrêmement simple : cette étude faisait apparaître que pour gagner à peu près 20 minutes, entre Clermont et Lyon, cela nécessitait à cette époque, en 2006, environ 2 milliards d'euros d'investissements. C'est justement sur la partie de la ligne qui est la plus montagneuse et la plus complexe qu'il fallait créer des tunnels, différents *shunts*. Différentes solutions techniques étaient proposées. C'étaient donc environ 2 milliards d'euros pour gagner 20 minutes, en 2006, ce ne sont pas des euros de 2019 bien entendu. Cette étude avait le mérite d'exister et il faut noter que dans le contrat de plan État/Région, qu'une ligne est inscrite avec un financement possible pour actualiser cette étude et tout du moins actualiser le schéma directeur sur la ligne Clermont – Lyon.

#### **Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

Nous arrivons donc dans le débat public. Dans le débat public, Jérôme LAURENT l'a rappelé tout à l'heure, une première question est posée : l'opportunité du projet qui est présenté. L'opportunité du projet se traduit pour nous en niveau de service. La deuxième question est si l'opportunité est confirmée, le projet présenté est-il le bon projet ?

L'ambition que nous portons et que nous portons en débat public est assez simple : c'est de doubler tous les niveaux de services autour du nœud ferroviaire lyonnais sur tous les segments de transport :

- 2 fois plus de trains périurbains, je parle de Lyon pour répondre aux besoins de transport durables du quotidien. Nous proposons essentiellement cette croissance des périurbains en gare de Perrache à 80 % ;
- 2 fois plus de TGV pour lesquels nous privilégions la gare de la Part-Dieu pour conforter la gare de la Part-Dieu dans son rôle de hub régional, national et même européen. Dans ces TGV, il y a toutes les liaisons entre la Part-Dieu et les métropoles régionales.

Notre président Patrick JEANTET y tient beaucoup : dans tous nos projets ferroviaires, il faut que nous ayons la préoccupation de la composante fret. Le fret n'est pas une activité conventionnée, nous ne décrétons pas 2 fois plus de fret à l'horizon du projet. En revanche, en tant que gestionnaire d'infrastructures, nous mettons de la capacité sur le réseau pour les entreprises de fret ferroviaire. À ce niveau de services, nous avons fait tourner nos modèles en fonction de la croissance de la démographie, de la croissance du PIB et les modèles nous ont dit que pour ce doublement d'offres de services, il y aurait également un doublement de la fréquentation des trains.

#### L'OPPORTUNITÉ

Si nous faisons un zoom sur Clermont – Lyon et l'hypothèse qui est proposée dans ce débat public, pour le long terme, nous proposons aux heures de pointe 2 trains par heure et par sens entre Clermont et Lyon. Le trait bleu est le train qui existe aujourd'hui et à l'horizon de long terme, le trait jaune représente une liaison rapide qui s'appuie sur la ligne nouvelle Paris – Orléans – Clermont – Lyon. Dans le projet de long terme, il est important de bien assimiler qu'il y aura la capacité au sein de la gare de la Part-Dieu pour accueillir ce train supplémentaire avec Clermont aux heures de pointe.

#### LES AMÉNAGEMENTS

Quels sont les aménagements proposés pour recevoir tous ces trains dans les gares lyonnaises ? Les aménagements sont concentrés sur les points de saturation actuels. Les saturations actuelles sont la traversée nord-sud de Lyon, ce qu'on appelle la section Saint Clair – Guillotière, celle qui passe par la gare de la Part-Dieu pour laquelle nous proposons de mettre 2 voies supplémentaires et au passage, d'étendre également la gare de la Part-Dieu avec 2 quais supplémentaires.

Nous proposons 2 options au débat :

- Une option dite de surface où les voies supplémentaires, que ce soit la traversée de Lyon ou que ce soit dans la gare de la Part-Dieu seront mises à côté du plateau de voies actuelles ;
- 210 - Une option souterraine de cet ensemble, traversée de Lyon, gare de la Part-Dieu se fait en souterrain.

Le deuxième point de saturation le plus important est la ligne de Grenoble dans la section dite entre Saint-Fons et Grenay, le trait horizontal bleu sur la carte. Là aussi, nous proposons 2 voies supplémentaires pour porter à 4 voies toute cette section. Il faut également faire quelques aménagements au niveau de Perrache puisque 80 % de croissance du périurbain sur Perrache mènent aussi à faire des aménagements complémentaires. Perrache a encore des réserves de capacité dans les lignes d'accès. Le volume des investissements n'est donc pas nécessaire comme pour Part-Dieu.

#### LES COÛTS DU PROJET

220 Dans la traversée nord-sud, entre l'option en surface et l'option en souterrain, nous sommes du simple au double, le souterrain étant évidemment plus coûteux puisque nous sommes entre 1,5 milliard et 3 milliards. Pour Saint-Fons – Grenay, il y a une seule option de passage à 800 millions d'euros et 500 millions d'euros d'aménagements complémentaires qui ne sont plus au sein du nœud lyonnais, mais qui sont notamment au sein des gares périurbaines pour permettre ce doublement de la

225 croissance des TER périurbains. Au total, le projet proposé est dans une fourchette de 2,8 milliards à 4,3 milliards.

Je vais conclure avec les éclairages complémentaires sur la desserte de Saint-Exupéry. Ce sont des éclairages et non des études fines : nous avons testé un schéma d'exploitation des TER et des TGV autour de la gare de Saint-Exupéry complémentaire à ce qu'il y a aujourd'hui. Le premier niveau que nous avons testé est le plus simple : utiliser les infrastructures existantes puisqu'aujourd'hui, de Grenoble et de Chambéry, les TGV arrivent à Saint-Exupéry. Nous avons testé la possibilité de mettre des TER. C'est possible, nous avons testé un schéma d'un train par heure et par sens entre Grenoble, Chambéry et Saint-Exupéry aux heures de pointe, sous réserve que les TER soient équipés de la signalisation qui permet de circuler sur les lignes à grande vitesse.

235 Le deuxième niveau : nous nous sommes projetés dans le futur avec les infrastructures nouvelles, et notamment le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise qui passe à l'est de Lyon et qui passe au niveau de Saint-Exupéry. Si nous réalisons la partie de contournement ferroviaire qui est entre la ligne de Grenoble et la gare de Saint-Exupéry, alors nous serons capables de mettre en place une desserte TER depuis Clermont-Ferrand, Roanne, tout simplement – facile à dire – en prolongeant sur Saint-Exupéry les TER qui sont aujourd'hui terminus Part-Dieu et Perrache. Nous sommes également capables de faire la même opération vers Saint-Étienne, sauf que les TER qui vont à Saint-Exupéry sont les TER qui allaient normalement à Part-Dieu et que nous détournerions vers l'est avec un arrêt à Vénissieux et un terminus Saint-Exupéry.

245 Troisième niveau : nous sommes toujours dans cette logique de compléter les infrastructures à l'est de Lyon et nous réalisons le contournement de Lyon, y compris dans la partie entre l'aéroport de Saint-Exupéry et la ligne d'Ambérieu. Avec ce maillon-là, nous sommes capables d'ouvrir la desserte de Saint-Exupéry aux villes du nord-est de Saint-Exupéry, Ambérieu, Annemasse et au-delà, Genève et la Suisse. Sur ce troisième niveau, nous avons fait un dernier test, c'est vraiment un test, pour voir ce que cela donnait. Pour l'instant, on ne parle que de TER. Nous avons dit : et si nous prenions des TGV qui aujourd'hui, s'arrêtent à Part-Dieu et que nous les reporterions vers Saint-Exupéry ? Il y a 2 idées : la première est de recréer un hub ferroviaire, un centre de correspondances à Saint-Exupéry, qui, toute proportion gardée, ne sera pas celui de Part-Dieu, mais déjà un centre de correspondances significatif. La deuxième idée était de voir si en enlevant ces TGV de la gare de la Part-Dieu, nous pouvions nous « passer » de ces aménagements très lourds des voies supplémentaires en nord-sud

255 dans Lyon et d'extension de la gare de la Part-Dieu. Effectivement, si nous étions capables de faire cela, nous pourrions nous passer de ces investissements. Ce n'est pas sans conséquence.

Nous avons regardé la fréquentation. Que se passerait-il pour le nombre de voyageurs qui seraient dans le train si nous mettions en route tous ces scénarios ? Nous ne parlons pas du premier scénario, c'est simple à comprendre, c'est basique au point de vue de la fréquentation, c'est quasi neutre. Il y aurait bien sûr un peu de personnes, de clients dans les trains entre Grenoble, Chambéry et Saint-

Exupéry, mais tout compte fait, sachant qu'eux ont déjà une desserte TGV, avec Saint-Exupéry, ce n'est pas mirobolant.

265 Le deuxième niveau est plus intéressant parce qu'avec le deuxième niveau, on crée une liaison entre les 2 gares lyonnaises Perrache et Part-Dieu et Saint-Exupéry, une liaison TER. Aujourd'hui, il y a Rhônexpress qui joue ce rôle entre Part-Dieu et Saint-Exupéry. Là, nous l'aurions à la fois à Perrache et à Part-Dieu. La fréquentation TER, dans ce cadre, monte essentiellement du fait de la clientèle sur ce barreau-là entre les gares lyonnaises et Saint-Exupéry. En revanche, il y aurait une légère baisse sur les autres liaisons TER. Au niveau TGV, c'est stable parce que dans ce niveau-là, nous ne touchons pas la trame TGV : les TGV qui s'arrêtent à Part-Dieu et Perrache continuent de s'arrêter à Part-Dieu et à Perrache.

270 Le troisième niveau est intéressant à regarder. Là, nous avons détourné les TGV de Part-Dieu à Saint-Exupéry, ce qui a des incidences en matière de fréquentation. Concrètement, il faut se dire qu'un client lyonnais – les TGV que nous avons détournés sont les intersecteurs, c'est-à-dire liaisons Lyon – province, que ce soit vers le nord ou vers le sud – qui voudrait aller dans le nord, l'est ou dans le sud serait obligé dans ce schéma d'aller chercher son TGV à Saint-Exupéry, ce qui se traduit par une perte de fréquentation assez sensible puisque nous perdrons 12 % de fréquentation sur cette clientèle-là des TGV. Ce sont des tests que nous avons faits, ce n'est sûrement pas une décision de faire, mais ce ne sont pas des études commerciales ; nous n'avons pas été explorer la clientèle potentielle qu'il y aurait autour de Saint-Exupéry avec ces schémas-là. Dans le cadre du débat, ce sont vos avis et vos contributions qui sont attendus pour savoir si ces éclairages doivent être complétés par des études un peu plus poussées ou si c'est une erreur et nous arrêtons l'histoire.

275 En synthèse, le film a rappelé que la région était dynamique, le fort besoin de mobilité puisque nous sommes devenus la première région de France après Paris, un nœud ferroviaire congestionné, à court terme, des travaux engagés pour améliorer la fiabilité et sur le long terme, des propositions soumises au débat pour augmenter l'offre de services. Vos contributions sont attendues et pour nous, maîtres d'ouvrage, elles sont très importantes, parce qu'à la fin de cette année, pas dans 10 ans, nous devons dire les suites que nous donnerons à ce projet. SNCF Réseau, anciennement RFF, a mené une quinzaine de débats publics, celui-ci doit être le quinzième. Nous ne sommes jamais sortis du débat public avec le projet que nous avons en entrée. C'est dire si vos contributions sont importantes.

285  
290 **Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière**

Merci beaucoup, messieurs. En voulant être concis tout à l'heure, j'ai failli à ma mission. J'ai oublié de vous dire le déroulé de cette réunion. Nous venons donc d'entendre le maître d'ouvrage. Nous allons entendre maintenant M. Patrick WOLFF, président d'Objectif capitales. Ensuite, la parole sera donnée à la salle et M. Olivier KLEIN, qui est devant, ici au troisième rang, qui est chercheur et directeur adjoint du laboratoire « aménagements économie transports », vous dira un petit peu ce qu'il pense de cette réunion, des propos qui ont été tenus et de sa vision de la liaison Clermont – Orléans. Nous avons tenu à avoir quelqu'un qui soit un petit peu atypique et neutre parce que cette réunion nous a semblé très différente des autres. Ensuite, la parole sera bien sûr donnée à la salle, M. KLEIN intervenant à l'issue d'une première série de discussions et avant une deuxième série de discussions. Monsieur WOLFF, excusez-moi, vous avez la parole.

300  
305 **Patrick WOLFF, Président d'Objectif capitales**

Je vais commencer par un peu de persifflage. Vous avez dit tout à l'heure que vous vous posiez la question de savoir si cela valait la peine de venir à Clermont-Ferrand, ce qui résume beaucoup de choses sur le plan historique pour nous. Il n'y a pas de question à se poser, le représentant de la municipalité l'a dit tout à l'heure et le monde de l'entreprise que je représente pour une fois ce soir n'a absolument aucun doute sur le fait que nous sommes dans la région Auvergne Rhône-Alpes, qu'il y a une connexion à avoir sur Lyon, que nous avons dépassé depuis fort longtemps l'emprise lyonnaise qui, il y a 40 ans, était d'aller passer les 3 jours du service militaire à Lyon, d'aller faire quelques examens et de se dépêcher de rentrer parce que la neige empêchait de passer le col de Saint-Thomas. Comme nous sommes un peu caricaturaux en ce qui concerne notre région, je voulais commencer par là. Je voulais également vous dire que l'Auvergne n'est pas le gigantesque plateau de fromages, nous allons essayer de tuer cela puisque dans la plupart de nos réunions, il faut commencer par-là : il n'y a pas que Michelin et Limagrain. Il y a un monde universitaire très important,

315 une recherche très importante dans le domaine privé et dans le domaine public, il y a un nombre  
incalculable, non seulement à Clermont, mais dans ses alentours, je vais citer Issoire, Thiers, des  
villes qui ne parlent pas toujours, Vichy, Riom, un nombre incalculable de jeunes entreprises et je  
commence toujours par le credo de l'association : aujourd'hui, toute entreprise qui n'a pas la  
320 prétention d'être européenne n'a aucune chance d'exister. Le nœud ferroviaire lyonnais nous  
intéresse donc beaucoup.

Nous sommes aujourd'hui dans la même région, nous avons des projets qui se multiplient, nous  
avons des échanges qui se sont considérablement accélérés dès l'annonce même de la création de  
cette région. Je vais reprendre un thème que certains de nos amis de la SNCF ont déjà entendu sur  
325 une autre ligne dont nous ne parlerons pas ce soir : il est évident que nous avons besoin d'une liaison  
simple avec la région lyonnaise. Pour vous qui faites cette étude, vous avez un marché ouvert dans le  
domaine de l'entreprise, ce qui pose, outre la question de la fréquence et la question des horaires, la  
question d'une certaine forme de confort. N'essayez pas de rester uniquement sous un angle d'un  
TER aménagé alors que vous avez un marché potentiel important sur lequel nos contributions et notre  
volonté de travailler avec vous sont totalement acquises.

330 La deuxième chose, et malheureusement, je suis obligé d'évoquer le sujet parce que c'est un vieux  
sujet auvergnat : cette solution de greffe sur Lyon est une solution qui, pour nous, ne peut pas  
attendre 2050 et ne peut pas attendre des études d'extension du TGV ou autre. Pourquoi ? Parce que  
nous attendons déjà depuis très longtemps ces aspects de désenclavement et par conséquent, nous  
vous demandons, au niveau de ces études, d'intégrer ce phénomène d'urgence et ce phénomène de  
335 nécessité d'une connexion qui bénéficiera d'ailleurs à la région de Lyon et non seulement sur le plan  
ferroviaire, non seulement sur le plan économique, mais également et la présentation que vous avez  
faite est très intéressante, sur Saint-Exupéry qui est une de nos grosses préoccupations.

Pour terminer, je voulais dire que nous nous interdisons d'émettre des avis en 5 minutes du type « y'a  
qu'à, faut qu'on ». Nous prenons acte que vous êtes venus à Clermont ; prenez acte du fait que nous  
340 apporterons collectivement toutes les contributions qui seront nécessaires sous l'angle non seulement  
de la protection de notre développement économique, mais aussi sous l'angle de vous prouver qu'il y  
a un marché pour ce que vous allez faire sur cette greffe entre la région de Clermont et la région de  
Lyon. Je pense que c'est peut-être là que nous avons le travail le plus efficace à faire parce que vous  
avez des investissements importants à faire et que nous avons des éléments à vous apporter vous  
345 montrant, suivant les différentes hypothèses de travail que vous avez, l'intérêt commercial que vous  
pouvez trouver en retenant telle ou telle hypothèse. En tout cas, merci beaucoup de cette initiative.

**Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière**

Merci beaucoup, monsieur le président. Dans la présentation des partenaires, j'ai oublié le partenaire  
État en la présence de Christophe MERLIN qui est ici au deuxième rang. Au sein d'Objectif capitales,  
350 il ne vous aura pas échappé qu'il y a aussi un certain nombre de collectivités. J'ai évoqué le Conseil  
régional tout à l'heure, mais il y a également la métropole ; ils seront appelés à intervenir. Une  
dernière chose : les diaporamas seront mis sur le site dans le souci affiché tout à l'heure de  
transparence. Il y aura ainsi également un verbatim qui sera mis sur le site comme pour les autres  
réunions publiques. François, à toi la parole, maintenant, pour l'animation.

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

Nous allons commencer la séquence débat. Je vais appeler M. François RAGE de Clermont  
Métropole qui va aussi vous dire quelques mots avant de lancer notre débat avec des micros qui  
circuleront dans la salle.

**François RAGE, vice-président Clermont Auvergne Métropole**

360 Bonjour et merci de votre proposition d'une expression que je peux porter en tant que vice-président  
de la Métropole chargé de la mobilité, expression qui sera débattue lors du prochain conseil  
métropolitain pour une contribution qui sera portée à la fois par la métropole, contribution commune  
entre la métropole, le grand Clermont et le pôle métropolitain. Le débat aura lieu le 28 juin, me  
semble-t-il. Peut-être que la contribution que j'ai sous les yeux sera légèrement amendée lors du  
365 débat qui, j'espère, sera le plus riche.

370 Si nous avons voulu qu'il y ait un débat lors de ce conseil métropolitain, c'est parce que pour nous, ce projet, et ce nœud ferroviaire, est vraiment structurant à l'échelle de la métropole et même plus que de la métropole puisque nous sommes à l'échelle du pôle métropolitain qui intègre Vichy, etc. C'est structurant parce que, et vous n'êtes pas sans l'ignorer, avec les différentes lois qui ont redessiné les collectivités territoriales et notamment les régions, nous avons perdu notre titre de capitale régionale, et nous sommes attachés à une nouvelle capitale régionale qui est Lyon. Bien évidemment, dans le cadre des échanges que nous pouvons avoir avec cette capitale, il est absolument nécessaire que nous ayons des moyens de mobilités qui soient performants, réguliers.

375 Si nous faisons un peu le constat de ce qu'il se passe, nous avons une liaison que nous pouvons considérer comme non compétitive, c'est une des rares liaisons pour laquelle il est plus rapide d'aller en voiture plutôt qu'en train. En plus, le gain tarifaire n'est absolument pas intéressant puisque comme le train fait beaucoup de kilomètres, il fait un grand tour, et que la tarification est liée au nombre de kilomètres, nous avons une tarification qui est assez élevée. Donc durée plus longue qu'en voiture, tarification pas intéressante, nombre de trains relativement faible puisque nous sommes à 8 trains, 380 8 allers-retours par jour, ce qui n'est pas suffisant notamment pour des opérateurs économiques, mais aussi institutionnels. Les horaires ne sont pas adaptés puisque le premier train arrive, me semble-t-il, à 9 h 22 ou 9 h 20 passés, ce qui fait que dans le cadre de rendez-vous de la vraie vie des décideurs, il est un peu tard d'arriver à cette heure-là. Les liaisons sont donc aussi peu adaptées et de mauvaises régularités. C'est le premier constat sur la liaison.

385 Un deuxième constat : une liaison en perte d'attractivité, notamment depuis les travaux de 2018 avec une augmentation, là aussi, de la durée. Et puis la gare de Lyon – Part-Dieu n'est pas systématiquement desservie. Je reviendrai sur cet aspect qui est pour nous vraiment prioritaire. Dans ce cadre, une moindre attractivité parce que nous n'avons plus le train qui était sans arrêt jusqu'à 390 Lyon, même si cela fait débat entre nous. Il est nécessaire, me semble-t-il, qu'il reste un train direct entre Clermont-Ferrand et Lyon.

Je rappelle dans le constat que la Métropole s'est engagée sur un très grand projet de développement de son réseau interne de bus, mais ce réseau sera centré autour de la gare. La gare de Clermont que nous connaissons n'est pas la gare de dans 5 ans : c'est-à-dire que dans cette gare de Clermont, les 395 2 lignes structurantes du prochain réseau passeront. C'est 2025, donc bientôt, 1<sup>er</sup> septembre 2025. Vous aurez les lignes structurantes de notre réseau qui vont passer à la gare. Il y a aussi un projet qui est en cours de définition, mais qui semble aller dans ce sens-là, de déplacement de la gare routière qui pourrait se rapprocher – je vois des gens qui opinent de la tête, nous sommes en train de travailler tous ensemble – de cette gare SNCF. Nous aurions donc un véritable lieu d'intermodalité qui va aller en se développant. Il faut donc absolument que tout ce qui est aujourd'hui prévu, et je reviendrai 400 dessus, puisse prendre en compte le développement de notre gare et sa place centrale dans les questions de mobilité que nous sommes en train de traiter aujourd'hui au sein de notre métropole et de notre pôle métropolitain.

405 De façon très simple, nous demandons de profiter de cette opportunité, de ce travail sur le nœud ferroviaire pour augmenter la fréquence, augmenter la régularité et faire que cet outil puisse être un outil où on travaille, où ce n'est pas du « temps perdu » quand on doit se déplacer à Lyon.

Deuxième demande très simple et très précise : qu'on ait une possibilité de desserte systématique de la gare de la Part-Dieu. Vous savez, nous souffrons d'un syndrome à Clermont-Ferrand : c'est ce qui nous est arrivé à la gare de Lyon où pendant les travaux de la gare de Lyon, on nous a dit que nous allions tranquillement intégrer la gare de Bercy pendant les travaux « ne vous inquiétez pas, vu votre 410 niveau, votre reconnaissance, vous allez réintégrer la gare de Lyon à l'issue des travaux ». Cela ne s'est jamais produit.

Nous nous y sommes habitués, mais c'est cela a été ressenti comme un déclassement. Dans le cadre d'un aménagement du territoire, vous êtes obligés d'entendre que des éléments sont plus que des 415 éléments symboliques. C'est une vraie demande que l'on puisse arriver directement à la gare de la Part-Dieu, puisque c'est quand même le quartier d'affaires, c'est la connexion aux réseaux nationaux et internationaux via le hub TGV. C'est aussi une connexion directe à la gare de Saint-Exupéry. Vraiment, la gare de la Part-Dieu est importante pour nous. Ne nous rejouez pas cette petite musique « on va vous mettre je ne sais pas où le temps des travaux » et en fin de compte, on y reste sans qu'on n'ait plus rien à dire.

420 Ne pas oublier dans ce projet, je suis désolé, je suis arrivé un peu en retard, je n'ai pas pu mesurer la  
présentation, le développement du fret ferroviaire est/ouest qui est quand même un élément  
aujourd'hui dans nos questions de mobilité et de développement durable que nous sommes obligés  
de prendre en compte, toujours la même idée de faire un projet qui puisse être évolutif et accueillir les  
425 évolutions potentielles qui pourront avoir lieu dans le temps. Et une indispensable compatibilité avec  
tous les projets d'amélioration de temps de parcours à long terme. Bien prendre en compte le fait que  
notre gare aura un développement très important dans les années à venir.

Je tiens à vous rappeler que pour nous, c'est un projet qui est essentiel, qui est vraiment un projet  
d'aménagement du territoire, un projet de reconnaissance aussi de notre territoire, c'est pour cela que  
politiquement, nous le porterons à travers une contribution que nous vous ferons passer, mais aussi à  
430 travers une contribution qui va relier l'ensemble des villes et des métropoles de notre région et dans  
laquelle nous trouvons toute notre place pour aussi peser sur les choix que vous aurez à faire dans  
quelque temps.

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

435 Nous ne ferons pas de choix, c'est le maître d'ouvrage qui prendra ses décisions au mois de  
décembre. Merci, monsieur RAGE, d'avoir planté le décor. Vous avez posé beaucoup de questions  
qui vont sans doute être reprises par une partie du public. De quoi débattons-nous ? De l'opportunité  
du projet : il faut le faire, il ne faut pas le faire. Comment faut-il le faire ? Les caractéristiques  
présentées sont-elles pertinentes ? Pouvons-nous faire autre chose ? Y a-t-il des alternatives  
440 possibles ? Les impacts de ce projet socioéconomiques et environnementaux, les retombées,  
positives ou négatives, ces quelques questions pour amorcer un peu le débat et vos questions. La  
parole est maintenant à vous. Je vous rappelle que vous êtes enregistrés audio et vidéo. Pour la  
vidéo, votre droit à l'image, vous pouvez l'exercer, mais vous le signalerez pour couper les caméras  
au moment où vous interviendrez. Si vous ne voulez pas parler, vous pouvez écrire puisqu'à l'entrée  
445 de la salle, il y avait un petit feuillet et vous pouvez poser les questions par écrit qui seront de fait  
retransmises ensuite sur le site. Le maître d'ouvrage aura 15 jours pour répondre. Il respecte  
relativement bien les 15 jours. Il y a encore des questions, elles sont un peu plus vieilles, elles sont un  
peu plus dures celles-là. La parole est à vous. Qui veut le micro ? Vous vous présenterez et vous vous  
lèverez.

**Jean-Pierre BRENAS, conseiller régional Auvergne Rhône-Alpes**

450 Je représente le conseil régional Auvergne Rhône-Alpes. Notre position est la suivante : oui, nous  
soutenons ce projet de nœud ferroviaire lyonnais, c'est même indispensable. Nous sommes dans un  
nœud ferroviaire de dimension européenne, bien entendu, mais à l'échelle d'Auvergne Rhône-Alpes,  
je crois qu'il faut penser équilibre des territoires, c'est d'ailleurs dans nos compétences  
455 l'aménagement du territoire et c'est la raison pour laquelle nous avons écrit un schéma qui est le  
schéma régional d'aménagement de développement durable et d'équilibre des territoires sous  
l'autorité du vice-président, Brice HORTEFEUX. Quand on parle d'équilibre du territoire, il faut penser  
des 2 côtés, est et ouest de Lyon. Cela a été dit à plusieurs reprises. Il faut vous dire que nous avons  
un temps ferroviaire qui est supérieur à celui que nous avons pour faire Clermont – Paris il y a  
460 10 ans. Nous sommes donc très sensibilisés sur la question. Et la question de la liaison entre  
Clermont et Lyon, en fait, nous sommes sur une liaison par défaut, c'est-à-dire que nous empruntons  
une partie de la voie ferrée qui va à Paris jusqu'à Saint-Germain-des-Fossés et après, nous  
redescendons à Lyon. À l'échelle d'une région Auvergne Rhône-Alpes, nous avons besoin d'une  
véritable liaison et pas d'une liaison par défaut. À l'heure actuelle, à l'heure où tout s'accélère, il est  
465 très difficile d'accepter 2 heures et demie pour faire le trajet entre Clermont et Lyon. La région qui a  
pour compétence la mobilité doit bien entendu faire du préventif, anticiper, nous l'avons vu. Nous  
avons une démographie qui va prévoir près de 9 millions d'habitants à l'horizon 2040 puisque nous  
sommes à 7,8 millions habitants et nous serons 1 million de plus en 2040. Nous devons donc prévoir  
de par nos compétences mobilités les moyens nécessaires par rapport à tout cela. Nous pouvons dire  
470 qu'effectivement, et nous avons commencé à le faire, nous finançons une partie des travaux de la  
gare de la Part-Dieu, nous finançons des rames avec des équipements, des services supplémentaires  
entre Clermont et Lyon, mais il faut véritablement raccourcir le temps de trajet entre Clermont et Lyon,  
ça me semble évident.

475 Nous avons vu qu'il y avait 2 options, 2 scénarios ; un scénario souterrain et un scénario en surface avec un écart très important. J'imagine que si les 2 scénarios sont envisagés, c'est qu'ils sont finançables. À ce moment-là, il serait peut-être intéressant de se poser la question, de réfléchir sur un scénario en surface et penser au versant ouest pour la liaison Clermont – Lyon.

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

Merci. Je m'adresse au maître d'ouvrage. Une liaison directe Clermont – Lyon.

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

480 Cette liaison a un nom : elle s'appelle le projet Paris – Orléans – Clermont – Lyon avec une branche qui fait Clermont – Paris et une autre qui fait Clermont – Lyon. C'est un projet, nous en parlons moins aujourd'hui. Est-ce que l'État peut apporter un éclairage sur l'état actuel des études autour de cette liaison ?

**Christophe MERLIN, Dreal Auvergne Rhône-Alpes**

485 La Dreal, en tant qu'usagère, est aussi concernée par le Clermont – Lyon puisque nous sommes sur 2 sièges et nous empruntons le Clermont – Lyon très fréquemment. C'est évidemment au cœur de nos préoccupations en tant qu'usager. Une première chose aussi est qu'effectivement, le Paris – Orléans – Clermont-Ferrand n'est pas un projet abandonné. La ministre a annoncé la poursuite des études en dépit des perspectives de saturation de la ligne TGV entre Lyon et Paris qui conditionne la réalisation de cette ligne en dépit de son report de saturation maintenant plutôt aux alentours de 2037, 2040, ce qui a été confirmé par un observatoire qui est mis en place sur la saturation de cette ligne qui s'est réuni en janvier. Le report de perspectives de la création de cette ligne est plutôt aux alentours de 2037, 2040. Néanmoins, cette ligne et l'hypothèse de sa création ont quand même été regardées dans le cadre du projet. Globalement, ces hypothèses ne sont pas de nature à remettre pas en cause les schémas qu'il peut y avoir dans le cadre du nœud ferroviaire lyonnais. Où en sommes-nous dans les études ?

500 Comme je le disais, la ministre a confirmé la poursuite de ces études. Pourquoi ? Parce que nous étions arrivés en 2015 à un constat qu'il n'y avait pas de consensus sur le tracé entre un scénario ouest et un scénario médian et donc que ces 2 tracés devaient être expertisés. Le cahier des charges est en cours de rédaction et sera partagé avec les différents partenaires à l'automne pour poursuivre cette expertise sur le scénario. Parallèlement, ce qui est également demandé dans la commande de la ministre est de regarder aussi la préservation des accès dans cette perspective à la fois pour Lyon et à la fois pour Paris. En ce sens, effectivement, le projet POCL est intégré dans les réflexions à avoir dans le cadre du nœud ferroviaire lyonnais. Je ne sais pas si cela répond complètement aux questions, mais voilà en tout cas où nous en sommes sur les études, sur ce qu'il reste à engager et les commandes que nous avons.

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

C'est un début de réponse. Monsieur BRENAS, voulez-vous reprendre la parole ?

**Jean-Pierre BRENAS, conseiller régional Auvergne Rhône-Alpes**

510 Cela paraît difficile, nous ne pouvons pas en rester là, c'est 2040 tout simplement, ce qui veut dire que nous avons 20 ans de perspectives de stagnation.

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

C'est un peu dans tous les débats depuis 2 mois : la temporalité des projets, c'est trop long. Le ferroviaire est en général très long.

515 **Jean-Pierre BRENAS, conseiller régional Auvergne Rhône-Alpes**

Nous avons déjà organisé une réunion comme celle-ci pour la ligne à grande vitesse il y a de nombreuses années et on nous avait dit « c'est pour bientôt ».

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

Monsieur CUVILLIER, à quoi correspond « pour bientôt » à l'échelle du temps SNCF ?

520 **Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

Déjà, nous avons 4 micros sur la table, nous allons en rendre 2. Il y a ce que nous avons coutume d'appeler « le temps long du ferroviaire ». Ces grands projets du nœud ferroviaire lyonnais long terme n'y échappent pas. Si nous décidons en fin d'année, en tant que maîtres d'ouvrage, de continuer les études de ce projet et d'avancer les études et les procédures, nous nous situerons dans une mise en service qui pourrait intervenir entre 15 et 20 ans à partir d'aujourd'hui. Mais dans ces 15 et 20 ans, il serait peut-être plus réaliste d'ailleurs de dire 20 ans, il y a au moins 12 ans d'études et de procédures, suit l'enquête publique et puis la réalisation et la mise en service. La législation française est faite de telle sorte que ces grands projets font l'objet de beaucoup d'attention, de concertation, d'études. Nous avançons pas à pas. Nous ne savons pas bien accélérer ces délais dès lors que l'on parle de projet de lignes nouvelles. Je ne sais pas si tu peux dire quelque chose, Jean-Paul, si on parle de la ligne existante, cette fois-ci, ce que nous pouvons faire avec la ligne existante.

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

Peut-être aussi interroger vos collègues des TER existants, si on peut améliorer les dessertes. Il y a tous les gens de Gares & Connexions qui sont dans la salle.

**Jean-Paul BOURNAZEL, directeur des relations extérieures et de la communication SNCF Réseau**

Je pense effectivement que nous allons donner la parole à nos amis de TER Mobilités, notamment sur les liaisons directes dont M. RAGE a parlé tout à l'heure, le fameux train direct qui existait. Peut-être un petit complément avant pour être précis : sur cette ligne, nous faisons quand même des investissements assez considérables en travaux de maintenance. Entre 2019 et 2021, chaque année, nous investirons 10 millions d'euros par an pour maintenir le niveau de performance, ce qui représente à peu près 30 millions d'euros qui vont être investis dans les 3 années qui viennent. Ce sont quand même des choses considérables. Anne-Sophie, nous te laissons la parole pour le train direct.

**Anne-Sophie MAROT, SNCF Mobilités TER Auvergne Rhône-Alpes**

Je vais peut-être essayer de répondre à M. RAGE par rapport à quelques questions que vous avez posées, l'inquiétude sur certaines relations sur les années à venir. Il faut savoir que concernant l'arrivée du train au-delà de 9 heures, à 9 h 22 que vous avez signalée comme quelque chose de compliqué par rapport à vos enjeux, c'est quelque chose qui est temporaire sur cette année 2019 et qui est lié avec les difficultés des travaux de la Part-Dieu. C'est vraiment quelque chose de spécifique pour cette année 2019. Nous travaillons avec SNCF Réseau pour réobtenir une arrivée avant 9 heures dès le service 2020. Ces travaux sont en cours, je ne peux pas encore vous le garantir et je pense que SNCF Réseau ne fera pas le scoop ce soir parce que le processus est en cours. En tout cas, nous y travaillons et nous serions plutôt sur une arrivée aux alentours de 8 h 37, 8 h 40. Nous visons bien évidemment avant 9 heures qui est important. C'est quelque chose qui s'inscrit dans la durée pour les années futures également.

En espérant que cela puisse répondre à cette question. De la même manière, pour cette année 2019, comme il y avait eu le souci, avec le Conseil régional, nous avons mis en place une navette, c'est vrai que c'est une correspondance, c'est moins pratique, mais en tout cas, une liaison par autocar entre Clermont-Ferrand et Tarare pour ensuite pouvoir reprendre un train au départ de Tarare pour rejoindre Lyon dans les mêmes conditions. C'est une correspondance, c'est vrai que c'est moins apprécié. Voilà pour cette partie. Pour ce qui est de la régularité de la ligne, c'est une ligne qui en termes d'exploitations ferroviaires, Réseau en parlera peut-être encore mieux que moi, mais je vais essayer de vous éclairer, c'est une ligne qui est en fait à faible débit. Sa construction en termes d'infrastructures fait que le débit est faible, le nombre de trains que nous pouvons passer sur cette ligne est faible. Il n'y en a pas suffisamment selon votre estimation. C'est une ligne qui rencontre un certain nombre de difficultés au quotidien. Il y a en qui sont propres à notre rôle d'exploitant et évidemment, nous y travaillons de notre côté, mais il y en a qui sont également liées structurellement à la manière dont la ligne est exploitée avec ses difficultés. C'est vrai que nous avons une régularité sur ce début d'année 2019 qui est à 83,7 %, ce qui évidemment très éloigné de nos objectifs communs, que ce soit le Conseil régional, nous, l'exploitant, et vous, les utilisateurs. Ce sont quand même 9 points de mieux que l'année 2018, je tiens à le souligner. Ces chiffres-là sont bien en dessous des moyennes des autres lignes et de nos objectifs. Pour autant, les actions que nous menons chaque année, année après année, font que cette ligne augmente de 9 % de régularité entre

575 2018 et 2019. Ce n'est pas encore assez, 83,7 %, nous sommes loin du compte, mais nous travaillons à l'amélioration et je peux vous garantir que l'ensemble des équipes est mobilisé sur ce point.

Sur les questions de desserte, c'est quelque chose qui est plus travaillé du côté de la région, comme je vous l'ai expliqué, je ne sais pas si elle aura des choses à compléter. Ce qui est sûr est que l'infrastructure aujourd'hui nous limite énormément, ce qu'il faut bien avoir en tête.

580 **Jean-Claude GUILLON, président de la Commission aménagement du territoire et attractivité du territoire et vice-président de la Commission aménagement du territoire à Lyon**

Je représente la CCI à 2 niveaux : la CCI Puy-de-Dôme Auvergne Métropole. Je suis le président de la Commission. Cela fait partie de nos débats, la place du nœud ferroviaire lyonnais. Finalement, la région est jeune. Des habitudes de travail sont essentiellement rhônalpines et depuis 2016, un nouveau territoire est venu se greffer : l'Auvergne. Je ne reviendrai pas sur les qualités qui ont déjà été développées par les prédécesseurs. En fait, ce nœud ferroviaire lyonnais est un peu un nœud gordien un peu bizarre et en définitive, il faut que nous le rendions plus fluide pour qu'il prenne toutes ces missions qui sont des missions de transports quotidiens de type de proximité et aussi jouer son rôle de hub dans des connexions entre métropoles. Pour moi, c'est extrêmement important que l'on considère ces triples missions. Il y a le fret qui est extrêmement important pour les entreprises. Je me retrouve bien dans les objectifs généraux que vous avez fixés. Après, il y a les modalités. La notion du temps. Nous souhaitons ardemment la ligne LGV pour nos successeurs, mais il ne faut pas que cela devienne un alibi pour ne pas avancer sur le reste parce 2037 veut dire 2040, et 2040, nous sommes quelques-uns dans la salle qui ne seront pas forcément en position de raconter notre futur. Il faut vraiment maintenant nous positionner sur le moyen terme et le court terme. Le court terme, l'amélioration de l'ordinaire, vous l'avez dit, madame. Bien sûr, tout ce qui peut être fait pour corriger les défauts, les travaux, etc. Nous sommes conscients que quand on enlève des quais à la Part-Dieu, c'est moins facile de faire arrêter les trains. Nous sommes conscients de tout cela. Nous savons que quand vous faites des travaux sur des voies, quand on fait des travaux, cela ralentit et quand on remet en service et qu'on en fait un peu plus loin, cela ralentit à nouveau. Ça devient un peu un chemin de croix.

Il me semble important de retenir que sur l'ouest, il faut profiter de cette réflexion sur le nœud ferroviaire lyonnais pour penser à ce rôle de hub central qui va desservir et nous avons parlé de la desserte de Clermont, on parle de la desserte de Grenoble une autre métropole, de tout ce qui va se passer sur le Lyon – Turin et je voudrais rajouter Lyon, Vichy, Nantes. C'est aussi un enjeu, un enjeu de desserte global qui doit amener du trafic. En fait, quels sont les points communs ? La voie n'est pas au niveau aujourd'hui, la voie entre Lyon, Roanne et Saint-Germain-des-Fossés, Vichy. On dit « oui, on est content, parce que cela ne va pas si mal entre Clermont et Vichy ». Oui d'accord, mais qu'est-ce qu'on fait pour faire en sorte que la voie d'aujourd'hui entre Saint-Germain-des-Fossés et Vichy et Lyon s'améliore ? Si elle s'améliore, on pourra faire passer les trains plus vite. Si on achète des trains de meilleure qualité, on pourra avoir un meilleur confort. D'un seul coup, comme ça, petit à petit, on va avoir du confort, de la qualité, de la précision, de la régularité et finalement, plus de trafics. C'est en offrant des services de qualité qu'on va augmenter la capacité des gens à circuler davantage en train et notamment les entreprises.

615 Vous avez parlé de Saint-Exupéry, c'est très important de pouvoir avoir un accès rapide à ce hub de Saint-Exupéry pour des tas de raisons. C'est devenu aussi un centre d'affaires important. Tout ce qui se construit dans la plaine de Saint-Exupéry est extrêmement important. C'est ce que je voulais vous dire. Les CCI, nous nous aurez également à vos côtés pour corriger cela et de manière pragmatique, pas à pas, avec l'idée que nous devons nous améliorer dans toutes ces dimensions, prendre le temps du court terme, faire du mieux possible sur le court terme, sur le moyen terme et la ligne LGV qui verra sans doute le jour en 2040 ou je ne sais trop, ne pas l'abandonner, mais ne pas s'en servir comme un alibi pour ne pas avancer, notamment sur un éventuel Clermont – Lyon direct.

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

Merci. Une réponse ?

625 **Jean-Paul BOURNAZEL, directeur des relations extérieures et de la communication SNCF Réseau**

630 Ce n'est pas une réponse, mais plutôt quelques éléments d'éclairage. Vous avez raison, effectivement sur la qualité de l'infrastructure entre Clermont et Lyon. La plupart du réseau en France comme vous le savez a été fait sous Napoléon III à part les lignes nouvelles bien entendu. Toute cette partie du réseau a été modernisée d'année en année surtout en termes de signalisations, en termes de qualité d'infrastructures, de qualité des rails qui ne sont plus du tout les mêmes. Néanmoins, la plupart du temps, les tracés sont restés à peu près les mêmes, les relèvements de vitesse qu'il y a pu avoir notamment en 2006, 2007 entre autres grâce aux *shunts* de Saint-Germain-des-Fossés et quelques améliorations en termes de vitesses ne permettent pas encore d'atteindre les temps de parcours identiques au mode routier dans le cadre des investissements considérables qui ont été faits au niveau des autoroutes. Concernant la desserte actuelle, effectivement, sur des aspects d'infrastructures réseau, il me semble qu'il est important d'expliquer aujourd'hui que la gare de Part-Dieu qui est une gare totalement en chantier avec des voies en moins, avec pour avoir une voie supplémentaire à terme, mais avec une voie en moins, est une gare qui est en chantier. Nous arrivons quand même à avoir des dessertes aujourd'hui malgré ces travaux très importants à Part-Dieu, certes avec une desserte un peu réduite. Il y a vraiment eu des efforts qui ont été faits par l'entreprise ferroviaire et SNCF Réseau pour maximiser le plus possible les dessertes à Part-Dieu pendant cette période de travaux.

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

645 J'ai entendu TER expliquer que pour gérer au mieux les travaux à la gare de Part-Dieu qui ont lieu en ce moment, les dessertes ont été transitoirement reportées vers Perrache. Mais c'est transitoire, dans les schémas de long terme, toutes les dessertes de Clermont sont bien prévues à Part-Dieu.

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

D'autres questions ? Monsieur ?

650 **Sébastien REILLES, agence d'urbanisme Clermont Métropole**

Je suis expert sur la question de mobilité sur la place locale. Je vois que dans le débat qui s'invite tout de suite se pose la question du lien entre les anciennes capitales régionales, donc Lyon, Clermont. Avant de venir, j'ai fait un petit tableau rapide sur les états des liaisons entre les différentes ex-capitales régionales. Par exemple, Besançon/Dijon, Reims/Strasbourg, etc. On peut constater une singularité très nette. Bien sûr, les considérations géographiques, démographiques sont différentes, mais Clermont – Lyon est la seule liaison où le train est vraiment ultradistancé par rapport à la route. ViaMichelin estime le temps à 1 h 55, le temps en train à 2 h 20. Dans tous les autres cas, le train est à peu près équivalent, c'est-à-dire Caen – Rouen est assez comparable à 110 km à vol d'oiseau, il y a à peu près 140 km entre Lyon et Clermont, nous sommes à 1 h 20 contre 1 h 25. Dans tous les autres cas, le train est toujours gagnant. Même Bordeaux – Limoges, le train gagne la route. Bien sûr, là où il y a le TGV, Poitiers – Bordeaux, le train gagne la route. C'est la question du nombre de trains. Après, il y a une autre question, c'est le nombre de trains qu'il y a. Nous avons parlé des 8 allers-retours par jour.

Si nous faisons la décomposition :

- 665
- Besançon – Dijon : il y en a plus de 20 par jour ;
  - Amiens – Lille : il y en a 13 par jour ;
  - Caen – Rouen : il y en a 11 par jour ;
  - Metz – Strasbourg, il y en a 11 par jour ;
  - Limoges – Bordeaux fait moins bien : 5 par jour ;
- 670
- Montpellier – Toulouse : 13 par jour ;
  - Poitiers – Bordeaux : 13 par jour ;
  - Reims – Strasbourg : 9 par jour.

Je crois qu'effectivement la question du temps ne se réglera pas tout de suite, mais la question de la fréquence est une question très importante. Je crois qu'à la fois au niveau régional, si on nous

675 compare par rapport aux autres villes, plutôt les villes alpines Chambéry, Grenoble, on voit qu'il y a un vrai problème qui est aussi lié à cette dissociation des régions ex-Auvergne, ex-Rhône-Alpes.

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

Alors, il y a la géographie, Napoléon III, 10 millions par an, c'est suffisant.

680 **Jean-Paul BOURNAZEL, directeur des relations extérieures et de la communication SNCF Réseau**

Les 10 millions d'euros, c'est l'entretien, ce n'est pas certainement pas suffisant pour redresser un tracé. Par rapport aux réflexions qui viennent d'être exposées, nous sommes toujours sur cette difficulté de tracé. Lorsque l'on compare avec d'autres régions qui ont été rapprochées, et des capitales régionales qui sont reliées par le mode ferroviaire, Clermont – Lyon est certes beaucoup moins performant que par la route, mais pour une simple et bonne raison : vous avez tous remarqué que la liaison entre Clermont et Lyon passe par Vichy, donc elle remonte au nord, nous l'avons expliqué tout à l'heure : après Saint-Germain-des-Fossés, on redescend à Roanne et on redescend à Lyon. On ne prend pas la voie romaine qui passait autrefois et qui était le chemin le plus court. Ce n'est pas le chemin le plus court, mais par contre, on dessert Vichy, on dessert Roanne, ce qui contribue aussi à l'attractivité et allonge sans doute le temps de parcours. Il est vrai que la performance est intimement liée au temps de tracé et comme les vitesses ne peuvent pas être extrêmement élevées dans l'état actuel du réseau, c'est difficile d'améliorer sensiblement les temps de parcours, tout du moins en infrastructures équivalentes. Pour la partie niveau de desserte, je pense que l'autorité organisatrice peut s'exprimer avec l'entreprise ferroviaire.

695 **Philippe GAMON, directeur des transports Conseil régional**

Sur la question de la fréquence et des autres points qui ont été mis en avant et aussi la question de Part-Dieu, il faut souligner que le schéma que M. BRENAS a évoqué, le Sraddet, exprime les ambitions de la région sur l'ensemble des domaines : territoire, mobilité, économie. Ce schéma met en avant comme enjeux majeurs les relations de toutes natures, est/ouest. Pourquoi ? Parce qu'il y a une géographie physique qui parle. Bien sûr, il peut y avoir des géographies administratives, économiques, humaines, mais la géographie physique est la plus têtue de toutes les géographies. C'est bien à celle-là que nous avons affaire. M. BRENAS l'a dit : la ligne ferroviaire est par défaut en quelque sorte parce que c'était d'abord du nord/sud était géré. Et il y a des massifs à passer, l'autoroute est effectivement plus directe, plus récente. Le *challenge*, c'est cela : malgré tout, rapprocher des territoires qui veulent travailler ensemble avec les opportunités économiques, etc.

700 Il y a une géographie physique, il faut arriver à en faire façon d'une certaine façon, ne pas la gommer, mais arriver à passer outre, par différents moyens, mais elle a encore quelques jours devant elle manifestement.

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

710 Merci, d'autres questions ? Monsieur ?

**Jean-Louis THEVENON, Association des usagers des transports affiliée à la Fnaut nationale**

Dans un premier temps, ne pouvons-nous déconnecter la liaison Clermont – Lyon de la desserte de Roanne, et notamment des trains qui font Lyon – Roanne ? Parce que souvent, le retard des trains est dû à des trains précédents, ou dans les 2 sens d'ailleurs, qui ralentissent le train et notamment l'arrêt de Tarare. C'est ma première question. Deuxième question : quel lien y a-t-il entre le nœud ferroviaire lyonnais, le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise et le Lyon – Turin ?

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

J'en profite pour le Lyon – Turin : le 4 juillet à Chambéry, nous ferons un atelier-débat sur les accès alpins et aussi le Lyon – Turin. Donc, si vous êtes disponibles.

720 **Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

Je vais répondre à la deuxième partie de votre question. Pourrions-nous mettre la *slide* avec l'ensemble des grands projets ? Cette image présente l'ensemble des grands projets à un horizon dit de long terme, mais c'est l'horizon auquel nous avons fait les études du nœud ferroviaire lyonnais long terme. Nous avons essayé de figurer du mieux que nous avons pu par un code couleur les

725 services que ces infrastructures nouvelles vont supporter. Si nous commençons par le nord-ouest, nous trouvons Paris – Orléans – Clermont – Lyon avec notamment sa branche Clermont vers Lyon. Vous voyez que nous avons un trait de couleur orange ; dans la légende, c'est le développement de services régionaux à grande vitesse. Je n'ai plus les temps de parcours du Paris – Clermont – Lyon, mais je crois que sur un Lyon – Clermont... *[inaudible]*.

730 Si nous descendons, nous trouvons au niveau de Lyon – Part-Dieu une flèche grise verticale et une autre horizontale : ce sont les aménagements long terme que nous venons de montrer. Nous nous déplaçons vers l'est et là, il y a ce serpent qui vient d'Ambérieu et qui va jusqu'à Givors qui s'appelle le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise sur lequel nous avons mis un trait vert parce que sa première finalité est d'enlever le fret des gares lyonnaises et de lui faire contourner l'agglomération.

735 Si nous avons voulu être strictement exacts, nous aurions mis un petit peu d'orange puisqu'il y a ces projets de desserte de Saint-Exupéry, ces éclairages que nous avons faits et pour lesquels le CFAL accepterait des trains de voyageurs. Si nous nous déplaçons vers l'est, il y a les fameux accès alpins avec la flèche qui monte vers Chambéry et la flèche qui poursuit vers l'Italie. Vous voyez que les voyageurs utilisent la flèche de Chambéry, puis ils vont rejoindre la ligne nouvelle et le grand tunnel de base, le grand tunnel international. Sur les accès alpins vers l'est, un petit peu vers le bas, il n'y a que du fret, parce que c'est le tunnel de chartreuse sur lequel il n'y a que du fret. Au passage, au milieu des accès alpins, il y a cette flèche qui descend vers Grenoble pour des circulations voyageurs.

740 Les niveaux de services que nous avons montrés, doublement du périurbain, doublement des TGV, doublement du fret, sont à l'horizon où tous ces grands projets seront réalisés, ce qui ne veut pas dire que nous ne sommes pas capables de faire des choses avant, mais cela se situe dans ce cadre. Le lien entre tous ces grands projets est qu'il faut qu'ils soient tous là pour que l'ambition de services que nous portons puisse être atteinte. Je ne sais pas si c'est le moment si nous voulons avoir des réactions progressives ou si nous attendons un peu plus tard.

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

Nous pouvons attendre un peu plus tard, vous la gardez sous le coude, nous la sortirons tout à l'heure.

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

755 C'était la deuxième partie de la question. La première partie : pouvons-nous déconnecter Clermont – Lyon de Lyon – Roanne ? Je ne sais pas qui...

**Philippe GAMON, directeur des transports Conseil régional**

760 L'autorité organisatrice, la région, a comme la plupart des autres autorités organisatrices une sorte de vision cible, un monde idéal en termes d'organisation des dessertes. Nous tendons vers ce monde idéal, dans certains cas nous ne sommes pas trop loin, parfois, nous sommes un peu plus éloignés. Je m'explique : lorsqu'il y a suffisamment de place sur le réseau, lorsqu'il y a suffisamment de clientèle, l'idée sur les grands axes est d'avoir des trains directs que nous appelons plutôt Intercités, mais chacun choisira son vocable, par exemple Lyon – Clermont direct, des trains qui s'arrêtent dans les villes intermédiaires, par exemple Roanne, Tarare et les trains qui sont plutôt des trains de banlieue. C'est l'idée générale. Axe par axe, nous essayons d'aller vers cette situation, mais effectivement entre Lyon et Clermont, et c'est finalement le sens de la question, ce que cela reflète. 765 Aujourd'hui, nous n'y sommes pas. Il faut des fréquences supplémentaires, et bien sûr, nous ne pouvons pas imaginer avoir simplement un aller-retour direct le soir, un pour la banlieue le matin. Tout cela n'aurait pas de sens. Il nous faut donc de la place sur le réseau, il faut des sillons comme on dit pour créer ces trains. Il nous faut bien sûr une population suffisante. Bref, nous tendons vers ce système de ligne de produits avec des services adaptés qui se frottent le moins possible entre eux et qui, s'il y a un problème sur l'un, n'atteignent pas l'autre. C'est la cible que nous avons, l'objectif fondamental que nous avons. Il ne se met pas en place d'un seul coup et demande un peu de temps parce qu'il y a des investissements dans certains cas sur l'infrastructure, dans d'autres cas, il faut acheter des matériels, dans d'autres cas encore, il faut que la clientèle soit progressivement au rendez-vous. Nous progressons pas à pas. 770 775

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

Merci, monsieur GAMON. Je pense que la région a voté il n'y a pas si longtemps que cela l'achat de rames TER pour 300 millions d'euros, au mois d'avril. Je crois que le budget transports, c'est 1,4 milliard à l'année. Quelques chiffres importants.

780 Monsieur, présentez-vous.

**Dominique GUELON, vice-président du Grand Clermont**

785 J'apporterai un petit complément aux propos qui ont été apportés par M. RAGE puisque nous signons la même contribution. Le Grand Clermont, c'est 106 communes, 410 000 habitants. Il a été rapporté ce soir en comité syndical tout l'intérêt qu'il y avait à défendre ce nœud ferroviaire lyonnais qui apparaissait bien sûr essentiel à l'aménagement régional, mais également national et européen. Cette contribution a été votée et adoptée à l'unanimité par l'ensemble des élus. Un des points qui paraissait important et qui a été développé, qui fait partie intégrante de cette contribution est les enjeux environnementaux à l'amélioration de cette liaison ferroviaire. Nous n'en avons pas trop parlé ce soir, mais vous savez que ces enjeux environnementaux se posent avec une acuité déjà présente qui sera encore plus aigüe dans les mois et dans les années à venir et il est urgent de ne pas faire opposer de mobilités qui soient prédominantes bien sûr sur la voiture et sur la route. Redire que ce projet ferroviaire et son amélioration en termes de fréquence, de régularité, de temps était aujourd'hui un enjeu prioritaire pour notre secteur.

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

795 Merci de cette contribution complémentaire. D'autres questions ?

**Jean-Claude GUILLON, président de la Commission aménagement du territoire et attractivité du territoire et vice-président de la Commission aménagement du territoire à Lyon**

800 Une observation : j'ai parlé de régularité, je crois avoir aussi parlé de confort, c'est important. Pour une partie de la clientèle, notamment la clientèle d'affaires, les entreprises, il faut voir le train comme un outil de travail dans lequel on va ouvrir l'ordinateur et faire un certain nombre de choses. C'est assez compliqué aujourd'hui sur la partie Clermont – Lyon, et notamment sur le tronçon Roanne – Lyon. L'autre élément, et c'est juste une question, dans l'option en surface et en souterrain, je me pose la question du risque de délai supplémentaire par les recours divers et variés que pourrait subir les infrastructures de surface. Ce n'est peut-être pas totalement chiffré dans votre évaluation.

805 **Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

810 Je vais répondre à la deuxième partie le temps de laisser à TER le soin de préparer la régularité et le confort. Les recours font partie de la vie des projets. Les procédures le prévoient. Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise qui passe à l'est de Lyon a fait l'objet de recours à tous les stades. Ils ont tous été jugés, le tracé a été confirmé, le décret d'utilité publique a été confirmé. Pour un débat public en 2001, 2002, pour le contournement ferroviaire de Lyon, le recours sur le décret d'utilité publique a été jugé en 2004, ce qui vous donne une idée, les fameux 12 ans, intégrant les recours.

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

Ce sont les risques pour aller dans un projet.

815 **Anne-Sophie MAROT, SNCF Mobilités TER Auvergne Rhône-Alpes**

820 Pour le confort, cette année 2019 est à nouveau une année où nous sommes particulièrement en difficultés sur la fourniture du matériel, par construction sur cette année 2019. C'est quelque chose qui existe tous les ans, mais cette année 2019 est encore plus difficile parce que les travaux de la Part-Dieu nous ont contraints à une manière de produire les choses un petit peu différemment et notamment à mettre en place ce que nous appelons une liaison traversante par Part-Dieu, entre Roanne et Bourg-en-Bresse. Il y a donc un montage technique complètement différent de ce que nous faisons d'habitude et qui d'ailleurs, n'a pas vocation à perdurer : dès que les services annuels nous le permettront, nous arrêterons cette liaison traversante. Cela nous met en difficulté sur la fourniture des matériels, notamment matériels thermiques qui contribuent à l'axe Lyon – Clermont.

825 Il y a 2 sujets : notre capacité côté entreprise ferroviaire à fournir comme il faut le matériel pour faire un service de qualité, c'est bien un travail qui est chez nous, qui est en cours. Il faut savoir que la

830 région, de manière hebdomadaire, nous met à juste titre une pression très importante sur ce sujet-là dans l'intérêt des clients. Ce n'est vraiment pas quelque chose qui passe inaperçu, nous en avons conscience. Nous répondons aussi présents par rapport à cela. Et il y a un sujet qui est en plein d'ailleurs avec le sujet Tarare qui a été évoqué. C'est vrai que le Lyon – Clermont-Ferrand contribue à la desserte de Tarare. C'est une vraie question. M. GAMON a expliqué pourquoi ces choix étaient faits aujourd'hui, et ils sont pertinents parce que nous avons des difficultés pour traiter l'ensemble des flux. Il faut faire des choix et ce sont les choix qui sont faits.

835 Par contre, dans l'avenir, cette liaison des Bourg-en-Bresse – Roanne que nous avons aujourd'hui en liaison traversante nous ouvre peut-être des idées nouvelles et notamment le fait d'instruire un jour un sujet de faire des Villars – Tarare, pourquoi pas. Cette idée de diamétral, mais sur une partie un peu plus périurbaine, banlieue, comme nous le disions et pourrait par effet de bord venir un peu désaturer cette situation que connaissent les Lyon – Clermont par la desserte qui est en place. Il peut donc y avoir des idées, ce qui nécessite par contre de travailler avec Réseau pour voir si techniquement, nous savons faire des origines-terminus Tarare, savoir si globalement, nous savons tracer les sillons sur l'ensemble des lignes dans de bonnes conditions pour y répondre. Ce sont des études, ce n'est pas pour tout de suite, ce sont des idées, mais c'est plutôt du moyen terme. Nous ne sommes pas sur du long terme en 2040, nous sommes sur des choses qui peuvent très bien trouver des réponses d'ici à 2, 3, 4, 5 ans. Ce sont des choses qui peuvent plutôt sur des horizons un peu plus proches.

840 Dans cet esprit, il y a également... je ne sais plus, cela m'a échappé, sur le confort, ça me reviendra plus tard si on me redonne la parole. Voilà, oui, c'est important, la question est posée sur le Wi-Fi. Il est vrai que des expérimentations sont menées sur le Wi-Fi. Nous avons objectivement une qualité de réception du réseau téléphonique et des ondes sur cette ligne qui est extrêmement restreinte. Aujourd'hui, en tout cas, nous, entreprise ferroviaire, notre priorité est la fourniture des engins moteurs et la qualité de services en termes de régularités.

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

Je récolte plein de questions qui me tombent comme ça. La liaison Lyon – Turin suscite une forte opposition, nous sommes dans le cadre des opportunités, nous faisons ou ne nous faisons pas. Quid du projet NFL si cette liaison n'est finalement pas réalisée ?

855 **Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

860 Sur la liaison Lyon – Turin, je n'ai pas beaucoup d'éléments à apporter, je ne sais pas si tu en as plus. Je peux vous parler du nœud ferroviaire lyonnais long terme sans le Lyon – Turin. C'est ce que j'avais un petit peu évoqué tout à l'heure, c'était ce que nous appelions la première phase de réalisation des grands projets. L'ensemble des grands projets, les niveaux de services associés. Dans le cadre de la préparation de ce débat, la ministre nous a demandé de regarder toujours des éclairages sur ce que pourrait être une première phase de réalisation des grands projets. Nous avons donc travaillé dans le cadre des recommandations de la LOM, c'est-à-dire priorité aux transports du quotidien et résorption des nœuds ferroviaires. Nous proposons au débat 2 scénarios pour une première étape.

865 Le premier serait de faire tous les aménagements du nœud ferroviaire long terme, c'est-à-dire la traversée nord-sud de Lyon et la liaison Saint-Fons – Grenay. Au passage, c'est un peu paradoxal, parce que parmi tous les grands projets que nous avons vus tout à l'heure, le plus en retard est celui-là. Les accès alpins, le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise sont pour partie déjà déclarés d'utilité publique. Le Paris – Orléans – Clermont – Lyon a fait son débat public. Sur ce projet du nœud ferroviaire lyonnais long terme, nous en sommes tout juste au débat public. C'est donc le plus en retard de tous les grands projets, mais notre premier scénario serait d'abord de réaliser ces investissements-là.

870 Un deuxième scénario serait de faire la section Saint-Fons – Grenay, donc une partie du nœud ferroviaire lyonnais long terme, parce qu'aujourd'hui c'est la plus saturée, là où il y a le plus de besoins, et de faire une première partie du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, la partie qui relie la ville de Grenoble à la ville d'Ambérieu. Les performances de ces 2 scénarios sont importantes, ce que l'on appelle les performances sont le niveau de services auxquels ils répondent. Chacun de ces 2 scénarios est capable de répondre au même niveau de service. Nous avons privilégié les TER périurbains, l'esprit de la LOM. En matière de TGV, chacun de ces scénarios pourrait accepter 25 % de plus de TGV qu'aujourd'hui. Je fais un petit aparté : il n'y a pas besoin

880 d'infrastructures nouvelles. Les 25 % de TGV supplémentaires sont ceux que nous mettrons en plus sur la ligne actuelle Paris – Lyon en développant un nouveau système de signalisation qui permet de rapprocher les trains et donc de mettre plus de capacités. La fameuse raison pour laquelle la saturation de la LN1 [LGV Paris – Lyon] est repoussée, et donc le Paris – Orléans – Clermont – Lyon.

885 En matière de fret, nous avons pris une ambition de 50 % de fret. Nous ne sommes pas aux 100 % lorsqu'on a tout, mais 50 % de fret, le fret n'est pas oublié. Si ces 2 scénarios sont capables de répondre aux 2 niveaux de services, en revanche, ils ont des particularités, ils sont différents. Dans le scénario de gauche, nous faisons tout le nœud ferroviaire lyonnais long terme, nous avons effectivement créé toute la capacité dont nous avons besoin pour le long terme dans la traversée de la gare de la Part-Dieu. L'étape d'après, mettre en place des liaisons entre la gare de la Part-Dieu les métropoles régionales, ce scénario est prêt à y répondre. Il a une caractéristique, nous pourrions presque dire un inconvénient : le fret continue de passer par Part-Dieu et il coûte 2,9 milliards d'euros.

890 Le deuxième scénario, lui, permet de desservir Saint-Exupéry, donc d'ouvrir ces scénarios de desserte que nous avons vus à la phase précédente. En revanche, comme nous n'avons pas de capacités supplémentaires au niveau de Part-Dieu, nous ne pouvons pas mettre de dessertes régionales directes supplémentaires, et notamment pas de Paris – Clermont supplémentaire. Nous restons à un train à l'heure de pointe. En revanche, le fret ne passe plus par Part-Dieu et il coûte 2,6 milliards. Il faut considérer ces scénarios comme une première étape. Derrière, nous déroulons les étapes suivantes. Quelques remarques : il n'échappe à personne qu'il y a un maillon commun dans ces 2 scénarios : Saint-Fons – Grenay. Après, ce sont 2 options assez différentes où nous renforçons la capacité nord-sud dans le scénario de gauche, à travers Lyon, dans le scénario de droite, au niveau de Saint-Exupéry.

900 Ces scénarios sont mis au débat, comme tout le reste. Nous sommes donc demandeurs de tous les avis et de toutes les contributions que vous pouvez avoir. Tout cela alimentera notre décision d'études de la suite de ces grands projets.

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

C'est un peu en lien avec la desserte de Saint-Ex, mais pas seulement. J'ai une autre question de la salle : « Anticipe-t-on une augmentation ou une baisse dans les prévisions de trafic de la fréquentation de l'aéroport de Saint-Ex et aussi celui de Clermont du fait du NFL qui serait étendu à Saint-Ex ? » Augmentation ou baisse, l'avez-vous pris en compte dans le trafic aéroport ?

910 **Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

Avons-nous pris en compte le trafic lié aux aéroports, c'est-à-dire aux avions ? Non. Pour étudier les fréquentations, dans le cadre de ces éclairages Saint-Exupéry, nous utilisons un modèle mathématique basé sur la durée du temps de transport. Plus la durée est réduite pour un voyageur, plus il ira sur le train et inversement. Nous n'avons fait aucune étude de marché, pas plus sur l'aérien d'ailleurs que sur le reste, notamment le dynamisme que vous parliez sur la zone de Saint-Exupéry. Dans le temps que nous avons eu pour apporter ces éclairages au débat, nous n'avons pas pu faire ces études. Si nous décidons de prolonger ces études, c'est bien entendu ces compléments qu'il faudra regarder. Pour avoir rencontré avec notre directeur les dirigeants de l'aéroport, ils sont évidemment demandeurs de renforcer au maximum la liaison ferroviaire par tous les moyens possibles TER, TGV. Ils font la remarque qu'il n'y a pas un seul grand aéroport qui n'ait pas une double liaison grande vitesse et trains express régionaux. C'est ce que nous avons recueilli dans un échange avec eux, nous n'avons pas eu d'étude de marché derrière.

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

J'ai une autre question qui apparemment serait contredite par une carte page 8 de la synthèse :

925 « Il n'y aurait plus de liaison Saint-Étienne – Lyon centre. La présentation semble contredire la carte de la page 8 de la synthèse. »

J'espère que c'est la synthèse du dossier du maître d'ouvrage et non la synthèse des études. Il y a 2 synthèses.

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

930 La page 8 présente le projet dans la traversée de Lyon ou sur Saint-Fons – Grenay.

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

C'est donc bien celle-là.

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

935 Oui. La question peut-elle être précisée ? C'est celle des études complémentaires, c'est l'autre document. François, pouvez-vous me prêter votre document ?

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

Oui, j'avais commencé à sortir le mien, j'avais la même question. Heureusement que je suis là.

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

Page 8, pouvez-vous me redire la question ? J'ai le croquis sous les yeux.

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

Liaison Saint-Étienne – Lyon centre, disparue de la synthèse par rapport à la présentation.

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

945 Le graphique présente les liaisons entre Saint-Étienne et Lyon – Part-Dieu et les liaisons entre Saint-Étienne et Lyon – Saint-Exupéry. À l'horizon auquel nous avons regardé, les 2 services existent, aussi bien du Saint-Étienne – Part-Dieu que du Saint-Étienne – Saint-Exupéry. Au passage, il y a d'ailleurs plus de Saint-Étienne – Part-Dieu à l'heure que de Saint-Étienne – Saint-Exupéry. L'hypothèse étude que nous avons faite était une liaison par heure entre Saint-Étienne et Saint-Exupéry alors qu'entre Saint-Étienne et Part-Dieu, nous en avons – je cite de mémoire – 3 par heure.

950 Il y a donc beaucoup plus de liaisons Saint-Étienne – Part-Dieu que de Saint-Étienne – Saint-Exupéry. Sur ce schéma qui ne traite que de Saint-Exupéry, nous n'avons pas représenté les Saint-Étienne – Part-Dieu. Bien entendu, ils coexistent. Est-ce que cela répond à la question ?

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

J'espère. De toute façon, vous avez toujours la solution de secours : l'écrire ou de la mettre sur le site. Il y aura une réponse écrite sur le site. Merci. Une petite dernière sur le fret.

955 « Le doublement anticipé du fret correspond-il essentiellement au report de la route sur le train ou à des besoins additionnels ? Le projet NFL doit-il réduire fortement le transport routier ? »

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

960 Le marché du fret est un marché qui a sa vie propre. En tant que gestionnaire d'infrastructures, nous veillons à garder les capacités pour les trains de fret. Nous réservons les capacités. Seront-elles utilisées ? C'est le marché qui le décidera. En tout cas, nous les maintenons dans la gestion de notre réseau.

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

Nous allons faire un petit intermède. Je vais faire intervenir M. KLEIN qui est un expert sur les liaisons ferroviaires. Donc, liaisons ferroviaires multimodalité, éclairez-nous.

965 **Olivier KLEIN, chercheur et directeur adjoint du laboratoire aménagements, économie, transports**

970 Bonjour à toutes, bonjour à tous. Je suis directeur adjoint du laboratoire aménagements, économie, transports à Lyon. C'est un laboratoire universitaire, un laboratoire de recherches. Nous avons évidemment, je dois le dire, des relations avec SNCF Réseau, Mobilités, avec la région Auvergne Rhône-Alpes, avec un certain nombre de métropoles, avec un certain nombre d'associations. J'espère que tout cela n'obère pas notre indépendance d'universitaire, mais nous travaillons sur un objet qui est la mobilité et nous le faisons avec les acteurs de cette mobilité que sont les usagers, les opérateurs, les AOT, etc.

975 Autre élément d'indépendance : je n'ai pas d'avis sur le NFL long terme, c'est-à-dire que je ne suis pas porteur d'opinions et encore moins d'intérêts. Je ne suis pas là pour vous dire qu'il faut passer ici, qu'il vaut mieux desservir cela. J'habite Villeurbanne, mais pas du tout à côté du boulevard Stalingrad.

Je ne suis pas personnellement intéressé, ni concerné par la question. Je vais reprendre mes notes et vais réagir de manière peut-être un peu provocatrice à ce que j'ai entendu, mais c'est volontaire.

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

980 Vous êtes là pour cela.

**Olivier KLEIN, chercheur et directeur adjoint du laboratoire aménagements, économie, transports**

985 Une première remarque ou un ensemble de remarques sur lesquelles je vais réagir : la liaison entre Clermont et Lyon est importante pour développer les activités économiques. Une autre sur le même registre : il est problématique, cela a été dit comme ça, que le lien ferroviaire entre Clermont et Lyon soit de plus mauvaise qualité que le lien autoroutier. Je me suis posé la question : pourquoi est-ce problématique ? Est-ce que la liaison ferroviaire entre Clermont et Lyon est effectivement importante pour les activités économiques ? Juste une remarque : nous avons un certain nombre de liaisons interilles, je ne sais pas comment il faut les appeler, entre grandes villes en France dans lesquelles le ferroviaire est de relativement bonne qualité. Nous avons eu un petit exposé entre les capitales régionales. La part du ferroviaire sur ces liaisons, surtout concernant les déplacements d'affaires, reste on va dire gentiment modérée.

990 Les gens qui se déplacent pour motifs d'affaires, parce qu'ils ont des horaires contraints, pour tout un tas de raisons en tout cas, n'ont pas une très forte propension à prendre le train. Il faut donc juste relativiser l'importance d'une liaison de bonne qualité entre Clermont et Lyon par rapport à ces enjeux économiques. Il y a une autoroute qui fonctionne, elle fonctionne plutôt bien, même l'hiver. Il y a de grandes chances que même avec une liaison ferroviaire de bonne qualité, je ne parle pas d'un temps de trajet de 35 minutes, la voiture reste le vecteur le plus important d'échanges économiques, je parle des échanges d'affaires entre Clermont et Lyon. Il faut peut-être nuancer un certain nombre d'appréciations et peut-être aussi préciser les objectifs politiques que nous poursuivrons à travers l'amélioration des relations entre Clermont et Lyon. Je ne suis pas complètement persuadé que ce soit vital au plan du développement des échanges économiques, c'est peut-être plus important d'un point de vue environnemental, c'est peut-être plus important par rapport aux services rendus aux populations, encore faut-il voir pourquoi les Clermontois ou les Lyonnais iraient de l'autre côté pour d'autres motifs que pour la réalisation de leurs activités professionnelles. Il faut peut-être relativiser cela.

995 Un autre point. Évidemment, derrière la question d'une relation de bonne qualité entre Clermont et Lyon, nous avons un certain nombre de critères. Plusieurs sont exprimés. On peut dire qu'une relation de bonne qualité est une relation rapide. Nous avons entendu des revendications, nous dirons comme cela, d'amélioration des temps de parcours. Relations fréquentes, nous avons vu qu'entre les anciennes capitales régionales, la relation Clermont – Lyon était la moins fréquente. Une relation fiable ; j'ai vu dans le dossier du maître d'ouvrage que la régularité était très problématique non seulement sur Clermont – Lyon, mais plus globalement sur les dessertes autour de Lyon. Une relation confortable, nous en avons parlé aussi, dans laquelle on puisse travailler, une relation peu onéreuse, ce peut être aussi accessible à tous, c'est aussi un élément important. Évidemment, une bonne relation c'est un peu de tout cela. Il y a quand même des questions d'arbitrage sur les objectifs à poursuivre aujourd'hui : la priorité est-elle de gagner du temps ? La priorité est-elle de gagner de la fiabilité et de la régularité ? La priorité est-elle de mettre plus de trains ? Dans ce que j'ai entendu aujourd'hui, ça tire un peu à hue et à dia et on voudrait un petit peu tout. Pourquoi pas, sauf qu'il y a évidemment 2 clés d'arbitrages : une clé financière et une clé temporelle. Clairement, les différentes options, les différents aménagements, on parle de même horizon temporel, de réalisation. Il y a aussi toute cette partie des travaux à la Part-Dieu, nous en avons parlé qui vont durer jusqu'en 2025. Avec le NFL de long terme, nous sommes repartis pour 10 ans ensuite jusqu'en 2035 avant que ça fonctionne correctement. C'est bien, je ne travaillerai plus depuis un moment, j'espère. Il y a un vrai enjeu sur la période transitoire. Cela va pointer l'exposé de SNCF Réseau.

1000 On a un film qui pointe clairement les enjeux de régularité en les considérant comme résolus, c'est ce que j'ai compris dans le film en 2025. Il ne reste donc au NFL de long terme que l'enjeu de doublement de l'offre ferroviaire. Ai-je bien compris ? C'est ce que j'ai entendu. Je l'ai noté, quels engagements de régularité en 2025 ? J'ai trouvé cela un peu plus loin ou dans le dossier, je ne m'en souviens plus, une réduction de 20 % des retards sur des retards qui représentent déjà 20 % des

1035 trains. Au lieu d'avoir 20 % des trains en retard, on aura plus que 16 % des trains en retard, c'est un progrès. Est-ce satisfaisant ? C'est-à-dire qu'au lieu d'avoir un train sur 5, nous aurons 1 sur 6 qui sera en retard. C'est un progrès. Est-ce satisfaisant et est-ce que finalement, l'objectif de doublement des trains n'est pas à mettre en balance avec un objectif d'amélioration de la fiabilité du nœud ferroviaire lyonnais ? Peut-être que nous pourrions avoir un peu moins de 2 fois plus de trains et un peu moins de 16 % de trains en retard. Je ne sais pas si les choses s'arbitrent ainsi, mais 16 % de trains en retard ne me paraissent pas un objectif de long terme complètement satisfaisant. C'est le petit calcul.

1040 Une remarque technique, mais il faudrait regarder plus en détail. Il me semble, monsieur CUVILLIER, que vous avez mentionné que 2 fois plus de trains conduisaient à un doublement du trafic. Il me semble que vous l'avez dit comme cela, de fréquentation. Donc, 2 fois plus de trains, 2 fois plus de voyageurs. Cela m'a interrogé un peu, l'élasticité à la fréquence n'est pas homogène sur tous les types de services, c'est-à-dire que la sensibilité à l'augmentation du nombre de trains n'est pas forcément la même quand on fait des déplacements réguliers domicile/travail, sur des trains du quotidien, sur des liaisons à plus grande distance, voire à très grande distance comme le TGV. Je me suis interrogé, mais je ne sais pas si... En tout cas, je n'ai pas les éléments pour répondre tout de suite sur la plausibilité.

1050 Quelques questions restent en suspens. J'ai lu de petites choses dans le dossier du maître d'ouvrage sur les conséquences sur l'exploitation et les performances du ferroviaire, des améliorations ou des progrès techniques qu'on peut attendre sur le ferroviaire. L'ERTMS, le nouveau système de signalisation, de régulation des trains par satellite, on parle aujourd'hui de trains automatiques. N'aurions-nous pas à des gisements de progrès importants qui peuvent ou pas éviter des travaux d'infrastructures coûteux ? Est-ce que tout cela a été chiffré ? J'ai juste vu dans la synthèse qu'une petite phrase dit « l'ERTMS ne satisfait pas aux objectifs de doublement du trafic ». OK, mais entre 0 et le doublement, où sommes-nous ?

1060 Plus globalement, quelle vision systémique ? Ce n'est pas SNCF Réseau qui est sur la sellette, je n'accuse personne, mais sommes-nous capables d'avoir un débat sur le long terme ? Nous sommes quand même sur des enjeux importants qui se chiffrent en milliards d'euros. C'est une somme importante que je ne me représente pas dans ma vie quotidienne, je vous rassure. Sommes-nous capables d'avoir un débat avec ces enjeux à ces horizons sans avoir une vision un peu globale de l'évolution des mobilités et pas seulement celle du ferroviaire ?

1065 Qu'est-ce qui va se passer sur les modes concurrents ? Comment va évoluer la mobilité en voiture ? Comment va évoluer la mobilité en autocar ? Cela pose des questions d'évolution de l'offre. Cette évolution peut être technique, on peut imaginer des voitures plus rapides, ou moins polluantes ou au contraire plus lentes, on peut imaginer tout un tas de choses, des autocars automatiques, à grande vitesse sur autoroute qui disqualifie définitivement la ligne de train sinueuse entre Clermont et Lyon. Il y a donc des aspects techniques, il y a des aspects réglementaires. On peut imaginer que les pouvoirs publics, qui ont quand même un peu commencé, prennent des mesures de limitation du trafic automobile. C'est très net dans les hypercentre-villes où on prend la décision de limiter la voiture et ça peut éventuellement s'étendre. Il y a des évolutions en termes de coûts et de tarifs. Imaginons, ce n'est pas complètement stupide d'imaginer, qu'à l'horizon de long terme du NFL, le prix de l'essence ait doublé, triplé. Que se passe-t-il ? Pouvons-nous raisonner les sujets qu'on nous propose aujourd'hui sans aborder ces questions ?

1075 Je suis resté dans le champ de la mobilité, enfin de l'offre de transport, la mobilité est aussi une demande. Que se passe-t-il si on introduit une variable telle que le télétravail, téléloisirs ? Nous sommes à des horizons où ces questions, je suis désolé, je n'ai pas de réponse, ne peuvent pas être éludées sous peine de faire ce qu'on a fait à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle où on a essayé de construire des trains dans toutes les sous-préfectures et où, 30 ans après, on a commencé à fermer ces lignes. Vu les montants engagés, il serait dommage de faire des investissements dont la durée de vie est inférieure à 30 ans.

1080 Une dernière petite remarque sur Saint-Ex, la desserte de Saint-Ex, c'est important, effectivement parce qu'il y a un aéroport, parce qu'il y a une zone d'activité, mais il y en a plein d'autres dans l'agglomération lyonnaise. Est-ce que c'est vraiment le train depuis Clermont qui est la bonne

1085 solution ? Je ne suis pas complètement convaincu qu'on remplisse des trains entre Clermont et Saint-Ex.

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

1090 Merci, monsieur KLEIN. Justement, nous parlions mobilité. Nous allons en partie essayer de répondre à votre questionnement sur comment nous nous déplacerons demain en 2040 avec tous les paramètres que vous avez avancés : l'essence, l'automatisation poussée à outrance sur les véhicules, les trains. Nous tenterons d'apporter une réponse le 26 puisque nous aborderons justement cette question le 26 juin prochain. Vous êtes invités, si vous êtes à Lyon, la salle aussi, nous ferons un atelier spécifique sur les mobilités du futur : quelle sont les mutations de transport en prenant les paramètres télétravail, nouvelles technologies ? On parle aussi des avions taxis autonomes Airbus, RATP qui sont en train de se mettre ensemble pour développer un modèle économique pour ce type de transport si cela existe. Nous essayons de mettre sur la table toutes ces questions, celles que nous connaissons aujourd'hui. D'autres arriveront certainement plus tard. Effectivement, un autocar automatique sur la route entre Clermont et Lyon serait bienvenu à l'heure actuelle, peut-être en termes de dessertes. Cela n'existe pas encore.

Des questions sur la vision de M. KLEIN sur ce qu'il a pointé ?

1100 **Jean-Louis THEVENON, Association des usagers des transports affiliée à la Fnaut nationale**

1105 J'aimerais bien qu'on se pose ces questions quand on fait des projets routiers ou autoroutiers. Apparemment, on ne se les pose jamais. Je sais par mon ancien métier que par exemple, pour aller de Clermont-Ferrand à Bordeaux, on a construit une autoroute forcément déficitaire. On savait très bien que de Clermont à Bordeaux, et cela a été vérifié par des comptages, seulement 150 automobiles circulent. Si on raisonne toujours avec l'idée que cela va coûter très cher et que ce n'est pas rentable, nous ne ferons jamais rien parce que le ferroviaire, c'est vrai, coûte cher. Mais est-ce qu'il ne coûtera pas moins cher à long terme ? Est-ce que nous nous posons cette question ?

**Olivier KLEIN, chercheur et directeur adjoint du laboratoire aménagements, économie, transports**

1110 Je partage le fait que nous devons nous poser ces questions de long terme à propos des projets ferroviaires, à propos des projets aériens, à propos des projets autoroutiers qui eux aussi, engagent le long terme. Je suis parfaitement d'accord. Je suis un peu plus nuancé sur la question du coût : effectivement, tout cela coûte de l'argent. L'argent n'est pas seulement quelque chose d'un peu impalpable. Prenons un exemple qui est dans le débat : si nous investissons, entre les 2 options proposées, il y a 1,5 milliard de différence. Combien est-ce de lycées ? De sous-marins nucléaires ? On peut faire les choix que l'on veut avec 1,5 milliard, mais les mettre dans un projet ferroviaire n'est pas neutre et ce sont des choix concrets. Ce peut être 1,5 milliard d'allocations aux plus nécessiteux, on peut imaginer 1,5 milliard de spectacles théâtraux. On peut imaginer toutes les concrétisations de ce 1,5 milliard. Il faut donc compter tant qu'on peut.

1120 Je suis bien d'accord avec vous : à la fois, au-delà de 20 ans, les calculs que nous pouvons faire, y compris, nous, économistes ou je ne sais quoi, n'ont pas de grande valeur, c'est-à-dire que nous ne savons pas. Il y a peut-être aussi des conséquences dans les différents projets dont nous discutons, des conséquences que nous ne savons pas valoriser. Nous pourrions distribuer des allocations à ceux qui en ont le plus besoin, donner un petit quelque chose à quelqu'un qui est vraiment dans la mouise, ce n'est pas juste les 100 € ou les 1 000 € que vous lui donnerez. Derrière, il y a un volume de souffrance. Peut-être ne savons-nous pas monétariser certaines choses pour parler techno. Il faut quand même compter. À l'inverse, si on ne compte pas, on peut aussi dépenser cet argent dans un superbe tunnel ferroviaire ou toute autre chose et passer à côté de l'aide sociale qu'on pourrait réaliser. Il faut compter et on ne peut pas tout compter. C'est aussi pour cela qu'il y a un débat ; si nous pouvions tout compter, ce serait très simple : le maître d'ouvrage, ou l'État, présenterait l'analyse coûts/bénéfice en disant qu'il faut faire ce projet, qu'il ne faut pas faire ce projet et il n'y aurait plus de débat.

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

1135 Nous allons traiter ces questions financières de retours socioéconomiques d'attractivité le 27 juin. Ce sera l'objet d'un autre débat. Nous avons effectivement pointé ces questions-là. Je vous invite pour

cela à vous inscrire sur le site, ce sont des ateliers en places limitées, si vous êtes intéressés par le thème, à venir vous exprimer dessus, interviewer les experts ou le maître d'ouvrage ou poser des questions. Vous avez tout le loisir, vous avez les dates. Si vous êtes disponibles, venez, cela se passera à Lyon. Si nous n'êtes pas là, vous pouvez écrire. Merci, monsieur KLEIN. Avez-vous un commentaire à apporter sur les propos de M. KLEIN ? Il y a une question. Je vais laisser ma collègue, Barbara SERRANO pour la suite du débat.

**Sébastien REILLES, agence d'urbanisme Clermont Métropole**

Je travaille à l'agence d'urbanisme Clermont Métropole sur les questions de mobilités. M. KLEIN évoquait l'évolution des autres modes. C'est un point sur lequel j'ai pu discuter avec les services de la Métropole et d'ailleurs aussi avec la Chambre de commerce et d'industrie du Puy-de-Dôme, je l'ai évoqué, qui, à mon sens, vient renforcer notre attention par rapport au projet ferroviaire. Effectivement, nous avons longtemps cru que notre salut venait par la route, par le 1,5 milliard qui a été mis il y a une dizaine d'années pour construire le barreau de Balbigny qui nous a mis à moins de 2 heures de la place Bellecour, mais ce doux rêve est arrivé, il y a 3 ou 4 ans que c'est en service. Nous avons quand même un peu vite déchanté parce que nous voyons que quand nous arrivons au niveau de Limonest sur l'autoroute A6, il faut franchir ou le tunnel de Fourvière ou le tunnel de Saint-Clair, et là, les choses se gâtent. Je pense que les choses vont se gêner, ce n'est pas pour contredire le projet que la métropole a de déclasser l'autoroute A6 - A7 dans la traversée Lyon, mais d'avoir fait une autoroute A89 qui se greffe quasiment au niveau de Limonest sur une zone qu'on va déclasser, qu'on va transformer en boulevard urbain. Ce qui veut dire qu'au lieu d'avoir 3 voies de circulation par sens, n'avoir plus que 2 voies, des feux, une vitesse de circulation à 50 ou 70 km/h, etc., je ne sais pas comment cela va se passer.

Aujourd'hui, on dit qu'on est à moins de 2 heures de la place Bellecour par la route, mais demain, nous serons peut-être à 2 h 15, à 2 h 30, je ne sais pas comment cela va se passer. Je pense que c'est très important dans ce cadre que la liaison ferroviaire soit renforcée. Je ne conteste pas du tout ce projet de l'autoroute A6 - A7, au contraire je pense que c'est probablement un vrai projet de développement durable, mais pour ce secteur ouest régional, il doit s'accompagner d'une compensation, notamment sur l'amélioration des liaisons ferroviaires qui ont quand même été délaissées pour des raisons historiques, géographiques, etc. C'est ce que je voulais dire par rapport à la prospective qui n'est pas très lointaine, nous sommes sur 5, 10 ans. C'est important.

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

Une réponse courte, monsieur KLEIN.

**Olivier KLEIN, chercheur et directeur adjoint du laboratoire aménagements, économie, transports**

Oui, cela fait partie des choses que je pointais quand je disais que l'évolution des autres modes n'était pas forcément positive. Effectivement, l'accès au centre-ville de Lyon et sans doute aussi Clermont-Ferrand va se dégrader en voiture particulière. Juste pour provoquer, on pourrait aussi imaginer faire du rabattement avec un parc relais, par exemple, à Roanne. Vous iriez en voiture jusqu'à Roanne et là, il y aurait une offre massive parce qu'il y a déjà une clientèle, pour vous permettre de pénétrer dans l'agglomération lyonnaise. Je voulais simplement pointer le fait que dans ces débats, il est important de prendre en compte les autres modes. Ce n'est pas facile parce que le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, n'a pas compétence sur les autres modes. Juste pour la petite histoire, faire un débat public à Clermont me rappelle des souvenirs puisque j'étais dans la CPDP de POCL. Nous avons fait une séance aussi à Clermont où il y avait plus de monde, d'ailleurs, ce qui veut peut-être dire que la liaison avec Paris est plus importante que... bref, je n'ai rien dit. Il n'empêche que pendant ce débat, nous avons eu la contribution d'un opérateur autoroutier qui nous disait « nous pouvons mettre des autocars sur autoroute ». Nous étions en 2012, juste avant les présidentielles. Débat y compris au sein de la commission en disant « c'est hors sujet, c'est n'importe quoi ! Des autocars sur autoroute pour faire des liaisons à longue distance ! ». Aujourd'hui, nous avons des autocars sur autoroute qui rendent un service. Après, on en pense ce qu'on veut. Il est extrêmement important d'arriver à intégrer les dimensions non ferroviaires du sujet. Nous sommes restés dans le champ des transports, mais les dimensions non ferroviaires du sujet parce qu'effectivement, nous disions tout à l'heure que les rendez-vous d'affaires dans 20 ans ne seraient plus en face à face.

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

1190 Merci bien. Barbara, à toi.

**Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public**

Avant de passer la parole à la salle, je m'adresse à la maîtrise d'ouvrage et j'aimerais savoir ce que suscitent ces interpellations.

1195 **Jean-Paul BOURNAZEL, directeur des relations extérieures et de la communication SNCF Réseau**

Je voudrais déjà réagir sur un point qui a été évoqué : sur la régularité. Effectivement, vous avez expliqué que le projet allait permettre de passer en gros de 20 % de trains qui n'arrivent pas à l'heure à 16 %. Il y a plein d'autres actions sur la régularité. Évidemment, ce ne sont pas uniquement les travaux qui sont proposés dans le cadre du débat public. Sur la partie des travaux en cours sur le nœud ferroviaire lyonnais sur le court et moyen terme d'ici à 2025 sur lesquels vous expliquez que la régularité ne va pas s'améliorer très sensiblement malgré les investissements, nous menons beaucoup d'autres actions, à la fois SNCF Réseau, mais aussi SNCF Mobilités. Déjà, pour qu'un train arrive à l'heure, il faut qu'il parte à l'heure. Nous menons des actions pour que les trains partent à l'heure, nous avons beaucoup d'autres actions aussi techniques. On peut envoyer un train et le faire partir sur signaux ouverts, des choses comme cela, des choses très pratiques qui existent.

1200 Nous menons aussi des actions très fortes sur le matériel avec nos collègues de Mobilités pour la fiabilité du matériel parce que l'irrégularité est bien répartie : il y a une irrégularité qui est liée aux transporteurs fret, voyageurs, etc., il y a une irrégularité aussi liée à la qualité d'infrastructures ou à des surcharges sur l'infrastructure à un moment donné. Après, c'est du matériel, ce n'est pas totalement fiable. Je pense qu'il ne faut pas partir avec l'idée que tous ces investissements ne permettront pas d'améliorer sensiblement la régularité. Nos collègues du TER nous expliquaient que la régularité... combien était-ce, Anne-Sophie ? 90,5 actuellement c'est quand même une régularité qui s'est sensiblement améliorée par rapport à il y a quelques années grâce à toutes ces pratiques qui ont été mises en œuvre, ce que l'on appelle en interne SNCF le H00 pour faire partir les trains à l'heure. Toutes ces actions améliorent sensiblement les choses et nous pouvons espérer que combinées avec les travaux qui sont en cours et ceux qui sont proposés, il y aura un saut qualitatif beaucoup plus fort en termes de régularité de ponctualité des trains à cet horizon. Peut-être un mot sur l'ERTMS aussi, comme cela a été évoqué.

1205 **Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – direction territoriale**

1220 Oui, il y a sujets que vous avez évoqués sur lesquels nous pouvons apporter un élément. Le premier est 2 fois plus de trains, 2 fois plus de fréquentation, vous avez dit « non, ce n'est peut-être pas si simple, c'est une certaine élasticité ». Vous avez tout à fait raison. Pourrions-nous avoir la *slide* n° 17 ?

1225 « L'évolution des besoins de déplacement ferroviaire sur l'ensemble du nœud ferroviaire lyonnais en millions de voyages annuels ».

1230 Tout à l'heure, j'ai dit 2 fois plus de TER, cela ne fera pas 2 fois de gens dans les TER, mais 76 % seulement en plus. Nous avons eu un atelier spécifique sur les chiffres de fréquentation. Vous trouverez donc les conclusions sur le site de la CPDP. Sur les TGV : 2 fois plus de TGV et là nous faisons mieux, nous faisons +126 % de fréquentation. Le total de tout cela fait +99 %, ce que nous avons traduit en disant 2 fois plus de monde dans les trains. Effectivement, ces calculs sont très complexes, un atelier spécifique s'est tenu là-dessus, vous pouvez vous y référer.

1235 Pourrions-nous avoir la *slide* sur l'ERTMS ? C'est vous qui l'avez abordé. C'est très barbare l'ERTMS. C'est un acronyme anglais. Le « E » d'ERTMS est « européen ». En fait, c'est un système de signalisation européen qui se développera progressivement dans toute l'Europe. Le but essentiel de ce système de signalisation est de rendre le réseau européen interopérable, c'est-à-dire qu'un train peut traverser une frontière, il trouvera le même système de signalisation de chaque côté de la frontière. Pour la petite histoire, il y a un pays aujourd'hui qui a entièrement équipé son réseau en ERTMS : c'est le Luxembourg. Certes, ce n'est pas le plus grand pays d'Europe, mais la démarche est significative.

- 1240 Alors qu'est-ce que l'ERTMS ? C'est un système de signalisation qui permet de rapprocher les trains qui circulent sur le réseau et donc en corollaire de faire passer plus de trains sur un même réseau. Ce n'est pas encore tout à fait satellite. L'ERTMS que nous développons aujourd'hui sont des balises qui sont sur le côté, mais des balises radio qui remplacent les systèmes de signalisation classiques avec des feux rouges que vous avez en ville, mais qui sont sur le côté et le mécanicien, le conducteur du train, regarde les réseaux et en fonction, rouge, orange ou vert, il ralentit ou accélère son train.
- 1245 Aujourd'hui, l'espacement entre 2 signaux est fixe et est calculé sur le train qui a les plus mauvaises performances de freinage, c'est-à-dire le train de fret. Pour le train de fret, la signalisation est faite pour lui, il a la longueur nécessaire pour 100, 120 à l'heure pour s'arrêter si le train devant est arrêté.
- 1250 Pour l'instant, le TER est à la même norme alors que lui peut s'arrêter beaucoup plus vite. Avec l'ERTMS, il y a ces balises sur le bord, en cabine, il y a une signalisation embarquée qui calcule tous les paramètres, la vitesse de son train, son poids pour lui permettre de se rapprocher le plus possible du train qu'il précède. Ce n'est pas une fiction en France, nous avons vu que c'était fait au Luxembourg. En France, ce n'est pas une fiction non plus puisqu'on le développe sur la ligne à grande vitesse Paris – Lyon, voilà pourquoi nous pourrions passer de 13 trains par heure et par sens sur Paris – Lyon à 16 trains par heure et par sens.
- 1255

- Des gens disaient « qu'est-ce que vous allez faire dans la période intermédiaire ? Nous n'allons pas attendre 2040. ». Typiquement, voilà ce que nous pourrions faire dans la période intermédiaire, pour mettre plus de places dans notre réseau, y compris des trains TER et dans les gares lyonnaises, en attendant le jour où nous aurons tous les grands équipements d'infrastructures. Nous avons fait un petit éclairage pour le débat : à l'intérieur du nœud ferroviaire lyonnais, des gares lyonnaises, nous pourrions avoir 20 à 25 % de gains de capacités. C'est une démarche globale. Si nous voulons aller plus loin, il va falloir regarder ligne par ligne si nous sommes capables de décliner ce potentiel de capacités supplémentaires en nombre de trains supplémentaires. Sans déflorer la décision du maître d'ouvrage qui n'est pas prise à ce stade, nous proposerons très certainement de creuser le déploiement de ce système au sein du nœud lyonnais en attendant les infrastructures nouvelles.
- 1260
- 1265

**Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public**

Je vous remercie beaucoup. J'ai plusieurs questions écrites. Je vais vous les poser directement, j'en ai 3.

La première est « quelle diminution anticipée de la circulation en voiture ? »

- 1270 La deuxième porte sur la question de l'intermodalité « quel lien avec le transport fluvial ? », nous sommes plutôt sur la question du fret.

J'ai une deuxième personne qui vous pose une question sur le Clermont – Lyon :

- 1275 « Pour raccourcir Clermont – Lyon, pourquoi ne pas rétablir et moderniser la ligne Clermont –Thiers-Montbrison – Saint-Étienne ou encore mieux créer une voie nouvelle directe entre Tiers et Roanne, ce qui raccourcirait la distance ? » donc une voie parallèle à l'autoroute.

Je vais lire jusqu'au bout :

- 1280 « Le tout dans un délai raisonnable, sans attendre le POCL qui ne se fera sans doute jamais. Il faudrait faire aussi un autre débat concernant le Clermont – Bordeaux, le Clermont – Toulouse et le Clermont – Nantes. » C'est plutôt une question pour nous. Je vous laisse répondre. Cela fait beaucoup d'un coup, je vous reposerai les questions.

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

- 1285 Jean-Paul va répondre à la deuxième partie, mais je lance un appel désespéré vers la régie : est-ce que vous pourriez me retrouver la *slide* où il y a les effets du report modal ? Du coup, Jean-Paul, je réponds, je pensais qu'ils auraient besoin de toute ton intervention pour la retrouver, mais ils sont très bons.

Le train est évidemment un mode de transport respectueux de l'environnement outre le fait que ce soit un mode de transport de masse, c'est aussi un mode de transport respectueux de l'environnement. À chaque fois que nous faisons un projet, nous regardons très précisément les objectifs de report modal. Pour le nœud ferroviaire lyonnais, et nous l'avons fait évidemment, et aujourd'hui le

1290 déploiement du nœud ferroviaire lyonnais et du niveau de service qui l'accompagne représente un report modal depuis la route équivalent à 20 000 véhicules par jour.

**Jean-Paul BOURNAZEL, directeur des relations extérieures et de la communication SNCF Réseau**

1295 Je viens sur la question de l'itinéraire en gros : pourquoi, tout compte fait, ne pas imaginer un Clermont – Lyon via Thiers ? Pour tout vous dire, cela a existé. Moi, l'Auvergnat, j'ai connu les trains qui passaient soit par Thiers, soit par Vichy pour se rendre à Lyon à une époque où en plus, quand on passait Vichy, on avait un rebroussement. Du coup, les temps de parcours étaient un peu équivalents, et on ne desservait pas les mêmes populations. Il s'avère qu'en 2007, lorsque le contournement de Saint-Germain-des-Fossés a été mis en place, le gain en temps de parcours a été assez significatif

1300 entre Clermont et Lyon pour que la liaison via Thiers – Saint-Étienne soit de moins en moins fréquentée. Il s'avère que sur cet itinéraire, la ligne était en mauvais état, il a donc été nécessaire de procéder à une suspension de l'exploitation pour des raisons de sécurité entre Thiers et Boën. Effectivement après, on regarde sur une carte à plat, c'est l'ancienne voie romaine. On se dit que c'est la voie la plus directe pour se rendre à Lyon. Pourquoi passer par Vichy ? Simplement parce que faire circuler des trains, c'est bien, encore faut-il les remplir. Pour les remplir, il faut passer par des lieux de vie.

1310 Il ne vous échappera pas qu'entre Clermont et Saint-Étienne, certes, il y a Thiers, Montbrison. Nous restons quand même sur des villes de catégorie où il y a un peu moins de monde. Quand on passe par Vichy, Roanne, nous arrivons effectivement à remplir des terrains et à avoir une certaine fréquentation. Les hypothèses retenues dans le cadre de ce débat public sont l'itinéraire par Vichy, et puis ce qui compte surtout est l'arrivée dans le nœud ferroviaire lyonnais où comme je le disais en début de séance, les 27 km restants avant d'arriver à Lyon sont souvent les plus problématiques, un peu comme sur l'autoroute comme on le disait avec le déclassement de l'A6. C'est à peu près la même problématique. Quand nous arrivons à Lyon, c'est là où effectivement, le bouchon lyonnais – je ne parle pas des restaurants – est vraiment totalement existant pour tous. Le choix qui a été fait est donc l'itinéraire nord et l'itinéraire par Thiers aujourd'hui, de toute façon, n'est plus praticable en l'état.

1315 **Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public**

Je vous remercie. Je passe la parole à mon collègue à ma gauche qui préside cette séance : pourquoi pas une CPDP sur le Clermont – Bordeaux, Clermont – Toulouse et Clermont – Nantes ?

1320 **Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière**

Oui, nous sommes certes très contents de vous avoir ce soir et vous êtes très assidus, nous vous en remercions, mais nous ne faisons pas de débats pour le plaisir de faire des débats publics. Il faut qu'un maître d'ouvrage propose un projet. Je crois que ce projet qui est en plus complété par des études complémentaires peut permettre de faire évoluer, d'ailleurs en proposant un phasage particulier, et suffit en lui-même. D'autres projets peuvent naître dans l'avenir, mais portons-nous après 2040.

1325 **Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public**

Il reste une question sur l'intermodalité, le fret et le fluvial. Quel lien avec le transport fluvial ? C'est comme cela que la question est posée.

1330 **Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière**

Là aussi, je vais peut-être répondre parce que nous avons eu un atelier sur ce point. J'invite donc ceux qui souhaitent approfondir le sujet à aller sur le site de la CPDP.

**Barbara SERRANO, membre de la Commission particulière du débat public**

1335 L'heure tourne, nous allons bientôt conclure. Je ne sais pas s'il reste des questions parmi vous. Je crois que nous pouvons conclure.

**Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière**

Nous allons conclure très rapidement. D'abord, merci beaucoup de votre participation et de votre assiduité qui prouvent que la réunion de Clermont était utile même si elle était très éloignée des lieux où SNCF Réseau souhaite réaliser son projet après le débat. Nous verrons quelle sera la décision.

- 1340 Donc, 2 derniers transparents. Je vous invite à aller sur le site du débat. Vous trouverez des informations sur le projet, je l'ai dit, les transparents d'aujourd'hui seront déposés demain, le verbatim sera publié dans quelques jours. Vous trouverez toutes les actualités du débat. Vous pouvez vous inscrire encore, comme l'a suggéré François, à un certain nombre d'ateliers. Il n'y a plus de réunions publiques, mais il reste encore 3 ateliers. Vous trouverez un questionnaire sur vos déplacements et
- 1345 bien sûr, vous pouvez participer, participer et encore participer. Le slogan de la CNPD « Vous donner la parole et la faire entendre » et aussi vous donner la possibilité d'écrire de contribuer par de contributions ou des cahiers d'acteurs pour les personnes morales et de vous faire lire ce qui vous permettra de vous faire entendre.

Merci de votre participation et bon retour pour les Clermontois et les non-Clermontois.