

## Conférence-débat TRANSPORT DE MARCHANDISES ET NCEUD FERROVIAIRE LYONNAIS Du 11 avril au 11 juillet 2019

Compte rendu intégral  
Réunion publique  
Mardi 4 juin 2019 à Lyon

<b>SALLE/ADRESSE :</b>	CCI Auvergne-Rhône-Alpes – 32 quai Perrache, 69002 Lyon
<b>PARTICIPANTS :</b>	68 personnes
<b>DÉBUT &gt; FIN :</b>	19 h 20 à 21 h 55 (durée du REC : 2 h 35)
<b>QUESTIONS-RÉPONSES :</b>	6 questions

En tribune :

### CNDP

M.	Jacques	ARCHIMBAUD	Garant de la concertation extension de la concession CNR
M.	Jean-Claude	RUYSSCHAERT	Président de la Commission particulière du débat public

### Intervenants

M.	Denis	CUVILLIER	Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau
M.	Péter	BALAZS	Coordinateur européen corridor mer du Nord – Méditerranée
M.	Patrick	VAUTERIN	Directeur adjoint de la Dreal Auvergne Rhône-Alpes
M.	Jean-Luc	BERNADET	CCI de Lyon
M.	Yves	CHAVENT	Vice-président CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne
M.	Sébastien	SILIVERI	Responsable multimodalité et corridors grand port maritime de Marseille
M.	Patrick	NIERAT	Expert IFSTTAR
M <sup>me</sup>	Marjorie	JOUEN	Déléguée adjointe, délégation interministérielle au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône, CGET
M <sup>me</sup>	Cécile	AVEZARD	Directrice territoriale Voies Navigables de France
M.	Pierre	MEFFRE	Directeur valorisation portuaire et missions d'intérêt général Compagnie Nationale du Rhône
M <sup>me</sup>	Cécile	MICHAUX	Déléguée générale du Pôle d'intelligence logistique

<b>M.</b>	<b>Vincent</b>	<b>PICHOUD</b>	<b>Directeur délégué SNCF Logistics Fret Autochem</b>
<b>M.</b>	<b>Pascal</b>	<b>GHESQUIERES</b>	<b>Chef unité commerciale fret SNCF Réseau</b>
<b>M.</b>	<b>Stéphane</b>	<b>CANALIS</b>	<b>SGAR, préfecture Auvergne Rhône-Alpes</b>

## COMPTE RENDU DE RÉUNION :

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

Je vous propose de démarrer notre réunion de ce soir. Pour ceux qui ne me connaissent pas encore, je suis Jean-Claude RUYSSCHAERT, je préside la Commission particulière du débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais. Nous avons monté la réunion avec Jacques ARCHIMBAUD qui m'accompagne ce soir et qui est garant de la concertation sur la prolongation de la concession de la compagnie nationale du Rhône. Est-ce bien le titre ? C'est à peu près cela, il l'expliquera tout à l'heure. Nous avons souhaité organiser un atelier, vous allez dire « encore le fret ! » puisque nous avons déjà eu un atelier sur le fret, mais en faire un avec une vision un peu plus large que ce que nous avons pu aborder la fois précédente compte tenu du fait que le fret a une importance particulière dans le nœud ferroviaire lyonnais. Il nous paraissait important de marquer cette situation géographique particulière en termes de carrefours européens sur ce point. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons organiser cette question en remerciant la Chambre de commerce et d'industrie et je vais demander à Monsieur de monter, ne serait-ce pour nous accueillir 2 minutes sur ce point, en profitant et en remerciant mille fois M. Péter BALAZS, coordinateur européen, du corridor de fret et ses collaborateurs d'être présents parmi nous et de porter la parole de l'Europe en la matière.

M. VAUTERIN nous rejoindra sur ce point. Notre réunion de ce soir sera organisée en 3 séquences : une première séquence portera sur la politique européenne de transport, la politique environnementale et les besoins des donneurs d'ordre essentiellement, une première séquence de 20 et 25 minutes qui sera suivie de quelques questions qui seront plutôt des demandes de précisions qu'un débat à proprement dit.

Une deuxième séquence sera axée sur l'intermodalité, la multimodalité. Nous vous présenterons les intervenants de cette deuxième séquence qui portera sur l'utilisation d'autres modes de transport que le ferroviaire et la manière dont ils sont traités. À l'issue de cette deuxième séquence, vous pourrez poser des questions, des précisions aux intervenants. La troisième séquence sera la présentation du projet du nœud ferroviaire lyonnais avec son impact en matière de nœud ferroviaire. Pour suivre nos débats d'un bout à l'autre et avoir un œil extérieur, nous avons demandé à M. NIERAT, qui se présentera tout à l'heure, de l'Isfttar, spécialisé dans le domaine des transports et du fret en particulier, d'être notre grand témoin et de pouvoir réagir aux propos des uns et des autres sur ce point et d'en faire, non pas une rapide synthèse, mais une critique positive ou négative de ces propos.

Voilà rapidement brossé le sujet d'aujourd'hui. À l'issue de cette troisième séquence, il va de soi que nous ouvrirons le débat, vous pourrez poser toutes les questions et interventions que vous souhaitez. Je vais laisser la parole au représentant de la CCI en le remerciant de nous accueillir une nouvelle fois.

### SEQUENCE 1 : LA POLITIQUE EUROPEENNE EN MATIERE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES, LA POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE, LES BESOINS DES « GRANDS DONNEURS D'ORDRES »

#### Jean-Luc BERNADET, CCI de Lyon

Merci président. Je travaille à la chambre régionale pour faire simple, je suis « monsieur transport aménagement du territoire ». Le président de la CCIR aurait vraiment aimé être ici – ce ne sont pas que des mots –, mais il est à Paris aujourd'hui, car il y avait l'AG nationale des CCI. C'est aussi pour cela qu'un certain nombre de présidents de chambre ne sont pas là. Je tenais vraiment à rendre hommage au président et à tous les membres de la commission pour participer depuis le début à un certain nombre de réunions du débat. Je crois qu'il y a des discussions extrêmement ouvertes. Pour nous, entreprises, des professionnels vont s'exprimer tout à l'heure, je ne vais donc pas dire le discours de fond, mais je dis que nous apprécions beaucoup cette possibilité de nous exprimer. Je n'ai pas beaucoup de mal avec mes collègues à motiver nos élus parce qu'il y a vraiment une appétence, une envie de parler de transports ferroviaires et aussi de transport fluvial. Nous avons une crainte dans ce débat : oublier un peu le volet fret. Nous avons vraiment envie de porter cette dimension, les voyageurs nous intéressent énormément, mais nous ne voulions pas oublier le fret. Nous vous remercions vraiment depuis le début d'avoir été à notre écoute et tout simplement

d'organiser cette réunion spécifique pour le fret. Je m'arrête là, je souhaite juste que les professionnels qui sont dans la salle puissent prendre la parole tout à l'heure sur la scène ou dans les tribunes.

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

55 Je vais rejoindre mon fauteuil et vais laisser M. Péter BALAZS présenter, sauf si Jacques veut dire quelques mots en introduction. Je vous laisse le micro et la présentation.

**Péter BALAZS, coordinateur européen du corridor de fret**

Monsieur le président,

Mesdames et messieurs,

60 Permettez-moi tout d'abord de vous remercier. Monsieur le président, vous m'avez adressé une lettre d'invitation il y a quelques mois. J'ai donné suite, nous sommes venus avec mon collègue avec grand plaisir pour dire quelques mots en introduction sur la politique européenne de développement de l'infrastructure en matière de transport. Ces dernières semaines, avant les élections européennes, on a souvent posé la question partout en Europe : que fait l'Union d'utile pour les gens ? J'ai une réponse  
65 valable : une politique européenne de développement de l'infrastructure. Cette politique a été développée depuis les années quatre-vingt-dix, ambitieuse, accompagnée d'outils de financement spécifique. Nous avons 2 délais sur l'horizon : un réseau central jusqu'à 2030 et un réseau global jusqu'à 2050. Nous nous sommes d'abord concentrés sur des projets donnés et avons ainsi évolué jusqu'à l'identification de réseaux dans ces 2 couches couvrant tous les États membres de l'Union  
70 européenne plus quelques voisins qui coopèrent aussi dans cette matière, comme la Suisse. La Norvège est également incluse, nous verrons bientôt le statut du Royaume-Uni. Il est certain que l'île Britannique reste un voisin attaché à notre marché unique d'une façon ou d'une autre.

Le réseau global connecte toutes les régions européennes et doit être réalisé jusqu'à 2050. Le réseau central connectant les nœuds les plus importants sera réalisé jusqu'à 2030. Ce réseau à forte  
75 composante transfrontalière se compose de lignes ferroviaires, routes, aéroports, ports maritimes et intérieurs, voies navigables et nœuds urbains. C'est pour la première fois dans ce cadre depuis l'an 2014 que l'Union s'occupe de la multimodalité sous le même couvert. Nous avons réuni toutes ces modalités dans des axes prioritaires. C'est une combinaison assez délicate des États membres et de toutes ces modalités à la fois. Dans les nœuds urbains comme celui de Lyon de grande importance, la  
80 priorité dans ce développement est de combler les chaînons manquants et d'éliminer les goulets d'étranglement tout en déployant par ailleurs des paramètres prédéfinis en termes de qualité et d'interopérabilité. Par exemple, en ce qui concerne le rail, un système de signalisation européen ERTMS ou la possibilité de faire circuler des trains de fret de 740 m devra être mis en place. Le déploiement de systèmes innovants et des carburants alternatifs sont également encouragés.  
85 Finalement, le développement de ce réseau accompagne la politique européenne des transports qui suit 2 grands axes : améliorer la mobilité en Europe au service des citoyens et au service de l'économie européenne pour assurer plus d'emplois et plus de croissance et parallèlement, décarboner les transports, le report modal des transports plus propres.

On m'a annoncé comme coordinateur européen. Permettez-moi de vous dire quelques mots sur le  
90 rôle des coordinateurs. Comme je l'ai dit, nous avons identifié au sein de la commission des grands axes. Finalement, nous avons mis 9 grandes lignes transeuropéennes sur la carte et avons mandaté 9 coordinateurs plus 2 portefeuilles avec des tâches horizontales ERTMS et autoroutes de mer. Nous sommes donc 11 personnes qui ont un très bon soutien de la part de la Commission européenne ; DG Move est derrière nous. Nous coopérons étroitement avec l'agence INEA et avec la Banque  
95 européenne d'investissements en nous faisant des visites régulières. Vous pouvez voir derrière moi comme le réseau de métro d'une grande ville, mais c'est l'Europe avec les corridors. Chaque couleur indique un corridor. Je suis en charge de cette ligne qui partait généralement de l'Écosse et va jusqu'à Marseille. Comme nous le savons, la partie britannique est en question. Nous verrons en fonction de l'arrangement du régime commercial, nous essaierons de définir un statut. Je prends comme exemple  
100 la Suisse, la Norvège ou autre voisin. Des solutions techniques existent, il ne faut que la volonté politique.

Trois supports sont à ma disposition pour faire ce travail :

- Tout d'abord, un conseiller qui est présent ici ;
- 105 - Un forum du corridor qui réunit les corridors et les opérateurs qui permettent d'établir des groupes de travail ;
- Un plan de travail que je dois déposer et renouveler chaque année.

J'ai un support très amical de la part du Parlement européen, car chaque année, une audition a lieu. On nous pose des questions. Récemment, la Cour des comptes a montré un certain intérêt en nous posant des questions. Toutes ces questions nous aident à perfectionner notre travail.

- 110 Un mot sur le financement qui est la dimension la plus importante. Le besoin d'investissement pour l'ensemble de ce réseau est un montant exorbitant : 750 milliards d'euros. Dans la période courante du septennat du budget européen, ce sont 24 milliards d'euros après une augmentation considérable, car dans la période précédente, nous observions 8 milliards. On a triplé le montant. Pour la période partant en 2021 et allant jusqu'à 2027, nous avons certaines ambitions qui sont sous négociation
- 115 entre le Parlement européen et le Conseil. Nous verrons le résultat.

Il faut une complémentarité pour ajouter un effet de multiplication à ce montant avec les investissements nationaux et aussi les contributions de la Banque européenne d'investissement, le plan Juncker qui est le fonds européen d'investissement stratégique ou les fonds européens de développement régional. Pour vous donner une illustration, l'Union cofinance en France plus de

120 110 projets à hauteur de 1,5 milliard d'euros, dont 340 millions pour le rail et 750 millions pour la navigation intérieure, donc pour les 2 modalités les plus propres.

Pour le nœud ferroviaire de Lyon, nous sommes venus avec beaucoup d'intérêt écouter votre discussion sur l'avenir, mais il faut bien voir cette partie du corridor. Nous pouvons identifier l'axe Rhône – Saône qui est une des principales composantes de ce corridor mer du Nord – Méditerranée et montre qu'il y a un réel potentiel de développement, notamment pour le fret ferroviaire. Peu de

125 statistiques pour le moment : par semaine, 20 trains partent de la Belgique et viennent à Lyon, 30 trains du Luxembourg jusqu'à Lyon et encore 10 trains partent de la Belgique et passant par Lyon en Espagne.

C'est donc une densité considérable, mais qui peut toujours être augmentée si l'infrastructure le permet. Le rail est aujourd'hui le seul mode propre qui permet d'aller d'un bout à l'autre de ce corridor sans transbordement. C'est un point très important. Par ailleurs, l'axe Rhône – Saône est aussi une

130 voie navigable performante, ce qui permet de maximiser l'intermodalité et la complémentarité entre ces 2 modes. Le port de Marseille a une stratégie forte de croissance. Cet axe se trouve à la croisée de l'important axe nord-sud dont je m'occupe et du corridor Méditerranée est-ouest. Ce matin, ma

135 collègue, M<sup>me</sup> RADICOVA qui s'occupe de cette connexion est-ouest était là aussi. Nous faisons souvent avec d'autres coordinateurs des visites conjointes pour permettre une meilleure vision des problèmes.

Lyon a une position centrale. Le projet de long terme qui va être discuté ce soir est de grand intérêt. À

140 travers le mécanisme d'interconnexion, l'Union cofinance déjà des études et des travaux dans le cadre de ce plan de mobilisation. Je suis venu avec beaucoup d'intérêt pour votre discussion. Je vous remercie de votre attention et vous souhaite un excellent débat ce soir. Je vous remercie.

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

Merci beaucoup. Je vais laisser la parole à M. VAUTERIN. Vous avez évoqué, monsieur le

145 coordinateur, le côté environnemental en disant que le ferroviaire était le seul moyen de corriger le tir. Je voulais donc avoir une vision sur la politique environnementale en matière de transports présentée par M. VAUTERIN qui est directeur adjoint à la Dreal.

**Patrick VAUTERIN, directeur adjoint de la Dreal Auvergne Rhône-Alpes**

Je représente ce soir le ministère de l'Environnement, de la Transition écologique et solidaire. On m'a

150 demandé d'intervenir sur les enjeux environnementaux en matière de transports de marchandises. Le transport de marchandises a de nombreux enjeux de développement économique de facilitation des déplacements. En matière d'enjeux environnementaux, j'insisterai ce soir sur les enjeux de transition énergétique et d'accumulation du changement climatique et les enjeux d'amélioration de la qualité de l'air. Je ne traiterai pas les enjeux de réduction des nuisances sonores, même si c'est important. Dans

155 le temps qui m'est imparti, je dirais juste qu'on applique la loi de 1992 sur la réduction des nuisances sonores, avec la directive de 2002 qui est venue la renforcer et avec un exercice de prévention pour les nouvelles infrastructures et de réduction des points noirs liés au bruit.

160 En matière d'atténuation du changement climatique et de transition énergétique, nous inscrivons directement le plan climat dans la politique portée dans le cadre de la loi de transition énergétique et pour une croissance verte de 2015 qui s'est traduit par un certain nombre de stratégies nationales et qui se traduit actuellement dans la stratégie nationale bas carbone qui va être rénovée pour une deuxième séquence. La stratégie nationale bas carbone inscrit la trajectoire de la France en matière de transition énergétique avec un objectif de long terme qui est conforme avec ce que nous avons approuvé à travers l'accord de Paris et à travers les engagements européens, notamment l'objectif de réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990. L'objectif de long terme est fixé à 2050 avec un objectif de neutralité carbone qui doit traduire que nos émissions de gaz à effet de serre devront être à un niveau suffisamment faible pour être compensés par le puits, que ce soient les puits de l'écosystème ou les puits technologiques. Cette trajectoire se définit à travers la stratégie nationale bas carbone par des objectifs quinquennaux qui sont fixés sur 2 périodes quinquennales, révisés tous les 5 ans avec des objectifs glissants.

170 Pour arriver à cet objectif de long terme de neutralité carbone, il va falloir une ambition forte de sobriété sur les secteurs consommateurs d'énergie. Dans ces secteurs consommateurs d'énergie, le transport est un secteur très important puisque quand on fait le bilan des émissions de gaz à effet de serre français, le secteur des transports est le principal émetteur avec 135 Gt de CO2 équivalents. C'est à peu près la même chose : un tiers des gaz à effet de serre émis pour le transport pour la région Auvergne Rhône-Alpes. La moitié de ces émissions sont dues au transport des marchandises. Ces émissions sont en baisse de 5 % depuis 2005, mais les baisses sont insuffisantes pour respecter la trajectoire de réduction que nous nous sommes donnée dans le cadre de la stratégie nationale bas carbone.

180 Le deuxième enjeu sur lequel je voulais insister en matière d'environnement est la pollution de l'air, l'enjeu sanitaire. La pollution de l'air est la troisième cause de mortalité en France après le tabac et l'alcool. C'est l'objet de 48 000 décès prématurés par an selon les estimations et d'un coût pour la société, selon les estimations également, entre 70 et 100 milliards d'euros. La France a fait des efforts et je vous en parlerai. Malgré ces efforts, nous sommes visés par des précontentieux et contentieux européens depuis 2015 sur 18 agglomérations et la région Auvergne Rhône-Alpes qui nous concerne est particulièrement concernée par ces sujets, puisque sur ces 18 agglomérations, 6 sont dans la région : Clermont-Ferrand, Lyon, Saint-Étienne et Grenoble, et les zones de transit fort que sont la zone de Valence et la vallée de l'Arve.

185 Particulièrement sur Lyon qui nous occupe aujourd'hui, le contentieux vise les 2 sujets qui sont les particules fines identifiées comme des cancérigènes probables et les oxydes d'azote. Le secteur des transports est émetteur et de particules fines, et d'oxyde d'azote, mais sa responsabilité est très forte en matière d'oxyde d'azote puisqu'il représente 60 % des émissions au niveau français. Que ce soit pour les particules fines ou les oxydes d'azote, nous avons eu des diminutions importantes depuis 2000. Voyez les chiffres qui sont indiqués sur les graphiques, entre 30 et 40 % pour les particules fines, entre 50 % environ pour les oxydes d'azote, pour vous montrer que des efforts importants ont été faits. Malgré cela, il faudra poursuivre les efforts. Nous sommes en contentieux. À horizon 2030, nous avons encore des évaluations qui nous donnent des augmentations fortes du trafic de marchandises et donc potentiellement, des émissions qui augmenteront du fait de cette augmentation tendancielle.

190 Pour cela, nous avons des réponses. Les réponses sont d'aller vers des modes de transport plus propres qui ont été évoqués au niveau européen. Quelques chiffres sont rappelés ici : le train, c'est 15 fois moins d'émissions de gaz à effet de serre, le transport fluvial, c'est entre 3 et 4 fois moins d'émissions de gaz à effet de serre par rapport aux poids lourds. Il faut aussi rappeler que le report modal actuellement n'est pas en développement en France. Depuis 2000, nous avons une stagnation du transport fluvial et une division par 2 du transport ferré. Ceci n'est pas une fatalité, on voit que nos voisins européens arrivent à développer du transport ferré. C'est l'exemple de l'Allemagne sur ce graphique. Nous avons une responsabilité à atteindre cet objectif de développement du fret ferroviaire ou du transport fluvial. Pour cela, on agit.

210 Actions de l'État en matière du développement fluvial : l'État, aux côtés des régions, s'est inscrit depuis 2007 dans le cadre du plan Rhône et de son instrument financier, le CPIER. Cette inscription a permis dans la première séquence du plan Rhône entre 2007 et 2014 de financer environ 200 projets liés au transport fluvial pour des aides de l'ordre de 100 millions d'euros. Dans la deuxième contractualisation qui est en cours, l'axe sur le transport fluvial permet de financer jusqu'à 182 millions d'euros de projets. Nous avons engagé pour l'instant un tiers de cette enveloppe. Nous sommes également engagés dans des démarches territorialisées qui sont portées par l'État avec l'ensemble des partenaires. C'est à l'échelle de l'axe Rhône – Saône : en 2000, notez l'élaboration d'un schéma portuaire, schéma portuaire qui était précisé en 2015 à l'échelle du bassin lyonnais et de ces territoires d'influence entre Villefranche et Salaise-sur-Sanne avec un schéma portuaire de ce territoire. Pour aller dans des contractualisations encore plus fines et des visions stratégiques plus fines, nous sommes en train d'élaborer sur le port de Lyon, le port Édouard-Herriot, un schéma directeur à horizon 2030-2050 effectivement pour se donner de la visibilité sur le transport fluvial et ferré à partir de cette infrastructure.

215 Dans les actions que l'État fait pour le développement du fluvial, il y a aussi les travaux mis en place à travers la délégation interministérielle à l'axe Méditerranée – Rhône – Saône. Je ne m'étendrai pas dessus puisque ce sera l'objet de la table ronde suivante.

225 L'État intervient également pour une logistique plus durable, et notamment à la suite de la stratégie nationale logistique et portuaire qui a été lancée par le Comité interministériel de la mer de novembre 2018 avec 3 axes à développer sur la massification des axes logistiques performants en s'appuyant sur notre axe Rhône – Saône sur la performance des ports, en maillant de grandes plates-formes logistiques et en luttant contre le mitage et l'étalement sur ces plates-formes qui sont un risque de sous-optimisation de ces plates-formes et en mobilisant du foncier connecté au fer ou au fleuve. Nous sommes très attentifs, par exemple, dans le cadre du foncier, aux ports à voie d'eau le long du Rhône, afin de pouvoir maintenir les possibilités de développement de transport fluvial.

230 Les actions de l'État passent par une amélioration et le partage de la connaissance sur des activités logistiques avec un certain nombre de travaux qui sont actuellement menés sur l'état des lieux des systèmes logistiques avec le Cerema par exemple, des observatoires du trafic poids lourds ou une réponse aux délégués interministériels Marseille – Rhône – Saône pour développer un observatoire d'axe sur l'ensemble des 4 régions qui sont concernées.

235 Enfin, l'État intervient également pour soutenir le fret ferroviaire dans le cadre de la loi de juin 2018 sur le nouveau pack ferroviaire et dans le cadre de la LOM, du projet de loi d'orientation des mobilités actuellement en discussion à l'Assemblée nationale et qui fait effectivement débat. L'État intervient sur la rénovation du réseau existant avec pour le réseau principal, un objectif de 3,5 milliards d'euros par an pendant 10 ans sur ce réseau plus 2,5 milliards d'euros sur les principaux nœuds, auxquels il faut ajouter ce qui est contractualisé au travers des CPER sur les lignes moins circulées de 1,5 milliard d'euros. L'État intervient également sur les lignes dites capillaires avec une réflexion en cours entre SNCF Réseau, l'État et la Région sur ces lignes capillaires sur la région et également sur les voies de service.

240 Dans le cadre du nouveau pack ferroviaire, il y a une remise à plat des péages pour le transport des marchandises avec une stabilisation du péage de fret et une attention particulière pour ne pas rétablir une dette à la SNCF.

245 Le soutien du report modal : nous sommes dans le transport combiné avec un objectif d'apport de 27 millions d'euros par an sur 5 ans. Enfin, la mise en place d'un nouveau dispositif à travers l'aide à la création et rénovation de l'installation terminale embranchée : c'est un nouveau régime d'aide d'État qui a été notifié à l'Europe et sur lequel nous avons eu une réponse de l'Europe en mars 2019 pour permettre aux collectivités d'intervenir pour éviter les ruptures de charges.

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

255 Si je comprends bien, tous les outils sont en place. Je vais me tourner, non pas vers les donneurs d'ordre, mais plutôt les intervenants puisque M. CHAVENT, vous êtes vice-président de la CCI, mais vous êtes aussi transporteur routier. Quels sont vos besoins et vos attentes sur ce point puisque nous avons là des outils qui sont offerts, et la route demeure puisque le fret ferroviaire a baissé si j'ai bien compris ? Je n'explique pas pourquoi.

**M. Yves CHAVENT, vice-président CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne**

Je suis là effectivement pour porter la voix des entreprises en tant que vice-président de Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne. Je suis avant tout un chef d'entreprise et le hasard a bien fait les choses, je suis un transporteur routier. Je suis donc le méchant, le vilain pollueur... il en faut. Je vais vous surprendre, mais depuis toujours j'ai un rêve : mettre mes camions sur des trains ou sur des bateaux. Avant d'être un entrepreneur et un transporteur, je suis un père de famille et je n'ai pas envie de laisser une planète complètement délabrée à mes enfants et à mes petits-enfants. Au-delà de ça, on ne trouve plus de chauffeurs en France, il n'y a plus de conducteurs routiers. Il faut vraiment trouver des solutions alternatives. On s'aperçoit au niveau international que par exemple, les Turcs ont fait une autoroute de la mer entre Istanbul et Toulon : 3 fois par semaine, 600 remorques débarquent à Toulon et irriguent toute l'Europe. Ça va en Espagne, ça va en Allemagne, ça va en Belgique, ça va partout en Europe. Mais depuis Toulon, la seule solution est le camion. La même chose pour la Tunisie, le port de Marseille – et je crois qu'ils sont présents ici. Je suis un très gros utilisateur du port de Marseille et aujourd'hui, ça fonctionne très bien. Mais quand on arrive à Marseille, les remorques, on est obligé de les faire tracter par les camions. Tout ça n'est pas satisfaisant pour nous. Que réclament nos clients, les industriels de la région Auvergne Rhône-Alpes, que ce soit pour les importations ou les exportations ? Ils réclament de la fiabilité. Aujourd'hui, malheureusement, le seul moyen de leur apporter de la fiabilité est la route. Les gens qui travaillent dans l'industrie automobile, dans l'industrie aéronautique, il n'y a plus de stock ; un arrêt de chaîne poserait de gros problèmes. La RSE est aujourd'hui présente dans toutes les entreprises, les acheteurs nous demandent d'examiner toutes les solutions possibles pour acheminer leur fret à l'importation comme à l'exportation. Malheureusement, 95 ou 96 fois sur 100, on débouche sur un mode routier.

Tout ce qui est fait au niveau du ferroviaire va dans le bon sens, on le soutient. Mais le temps de l'entreprise n'est pas le temps du politique parce qu'on parle de projets pour dans très longtemps. D'ici là, les prévisions de croissance de fret sont très importantes. Est-ce qu'on n'est pas en train de courir après les solutions ? Je pense qu'il faudrait accélérer, c'est facile à dire, surtout quand on voit l'A45, par exemple, l'autoroute entre Lyon et Saint-Étienne qui a été abandonnée. Pourquoi pas, nous n'y sommes pas favorables, mais il n'y a pas de solutions alternatives. En tant qu' élu de la CCI, je suis au conseil d'administration de l'Aderly, l'Agence économique en charge d'attirer des entreprises étrangères sur le bassin lyonnais. Nous avons du mal à leur trouver des terrains disponibles, nous les emmenons donc à Saint-Étienne ou à Roanne. Nous leur disons qu'il y a de la place, mais qu'il faut choisir son créneau horaire pour arriver à Saint-Étienne ou à Roanne. Je ne parle même pas des travaux, mais c'est un frein. Des entreprises étaient très intéressées pour s'implanter sur le bassin économique, Lyon, Saint-Étienne, Roanne, et ont en fait renoncé parce qu'à Lyon, nous n'avions pas suffisamment de fonciers à leur proposer et à Saint-Étienne, il n'y avait pas suffisamment de moyens de communication fiables. C'est dommage pour la région qui est une région dynamique, comme vous le savez, et qui est très fortement exportatrice.

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

Merci, je vais peut-être me tourner vers le port de Marseille. Vous avez tout : le fer et vous avez le fluvial. Comment faites-vous vos choix à partir du port ?

**Sébastien SILIVERI, responsable multimodalité et corridors grand port maritime de Marseille**

Comment est-ce qu'on fait le choix ? Ce n'est pas le port de Marseille qui fait le choix, c'est le client du port de Marseille qui le fait : les chargeurs, les transitaires, les commissionnaires. Le port met en place des infrastructures et des conditions qui vont permettre le développement de ces modes de transport et qui vont les rendre attractifs et performants sur son espace. Pour répondre à monsieur juste avant, le port s'est effectivement concentré sur le transport combiné dans un premier temps. Nous avons bien identifié que les trafics de remorques étaient croissants au port de Marseille, il n'y a pas que le conteneur ; le conteneur croît énormément, mais il y a aussi le trafic de remorques. Nous avons lancé dernièrement avec une phase opérationnelle qui a déjà commencé la mise en place de systèmes lourds sur le terminal roulier sud et le terminal pinède pour permettre dès 2020 le changement de remorques sur des trains. C'est un des projets qui a mis du temps à se mettre en place. La volonté de l'autorité portuaire – c'est encore en discussion d'un point de vue stratégique, mais je ne pense pas que cela pose problème de ce point de vue – est de s'appuyer résolument sur les dessertes



315 massifiées pour conforter son dynamisme maritime et développer ses trafics et son attractivité. Je  
pense que vous êtes bien au courant, autant nous travaillons sur le mode fluvial pour fiabiliser, pour  
dynamiser, pour récupérer le trafic qui avait été un peu perdu, nous travaillons également sur le mode  
320 ferroviaire. Le port de Marseille est un port multimodal puisque le port de Marseille peut pré et post  
acheminer à partir de ses installations des marchandises par fleuve, route et *pipeline*. Pas forcément  
de choix, mais nous mettons en place des conditions pour que chaque opérateur puisse trouver son  
compte et qu'un équilibre puisse se mettre en place. Après, c'est fonction des marchandises, c'est  
fonction des destinations, c'est fonction du marché, de beaucoup de choses. Nous œuvrons pour  
mettre en place les conditions.

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

325 Je vais reposer ma question de manière un peu plus précise : qu'est-ce qui ferait qu'on opterait sur tel  
type ou tel type de transport ? Les conditions, la fiabilité, la robustesse ?

**M. Yves CHAVENT, vice-président CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne**

330 C'est avant tout la fiabilité et la régularité. Le handicap du port de Marseille qui est aussi un avantage  
est qu'il est trop près de Lyon pour faire du multimodal. Il est à 4 heures de Lyon. On transporte  
énormément de conteneurs. Le problème est la durée de l'opération, le transbordement au port de  
Marseille, le transbordement à Vénissieux. Tout cela prend du temps et pendant ce temps-là, le  
camion est arrivé. Il y a des clients qui prennent le train depuis la Chine jusqu'à Lyon, ça leur coûte  
plus cher. Ils font cela pour gagner du temps, pour gagner 24, 48 heures, 72 heures. Je fais une  
335 opération depuis la Chine jusqu'à Lyon, je n'ai pas plus d'intérêt à mettre le conteneur sur un camion  
que sur un train ou sur un bateau. Il y a la marge aussi qui remonte. Derrière, ce n'est pas moi qui  
décide. Je suis commissionnaire en transport, j'organise du transport pour le compte de mes clients,  
je suis bien obligé de suivre leurs souhaits. J'essaie de les orienter en leur proposant telle solution à  
tel coût, telle autre à tel coût. À la fin, nous arrivons quasiment systématiquement à un choix qui est  
vers la route. Ce n'est pas mon choix, c'est le choix du chargeur de l'importateur ou de l'exportateur.

340 La fréquence des trains, c'est très bien, mais il faut plus de temps parce qu'il y a des transbordements  
intermédiaires. En plus, ces transbordements ont un coût qui fait que le post acheminement depuis  
Marseille jusqu'au client final à Lyon par la route est quasiment au même prix que par le fer. Il y a des  
coûts de manutention de transbordements qu'on n'a pas par la route. Ce que je dis n'est pas vrai sur  
des destinations plus lointaines : si vous allez à Paris ou même à Dijon, le coût du transport ferroviaire  
345 est inférieur au coût du transport routier. Encore une fois, ce qui compte avant tout, c'est la rapidité : si  
les gens paient près du double du transport maritime pour utiliser le train qui vient de Chine, ce n'est  
pas pour se faire plaisir, c'est qu'il y a un réel besoin.

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

350 Merci. Nous allons vous laisser compléter votre réponse et je vous donne la parole juste après, même  
si nous n'ouvrons pas le débat.

**Sébastien SILIVERI, responsable multimodalité et corridors grand port maritime de Marseille**

355 Pour relativiser l'utilisation du rail, des clients trouvent leur compte même si vous estimez peut-être  
par rapport à votre besoin que le *transit time* n'est pas suffisamment performant par fer que par route.  
Il y a près de 30 rotations par semaine entre Marseille et Fos et les terminaux lyonnais, Loire-sur-  
Rhône port Édouard-Herriot et Vénissieux. Près de 30 rotations sont en progression chaque année.  
Je suis ce sujet depuis 4, 5 ans, et je vais le faire un peu Marseillais, mais je suis très content de  
mettre des plus à la fin de l'année quand je dois annoncer des chiffres pour une conférence de  
presse. Je vois que les services avec Lyon progressent. Lyon est à la fois une destination finale, à la  
fois un point de consolidation pour des destinations plus lointaines comme vous dites. Nous avons  
360 actuellement 5 opérateurs de transports combinés à Marseille – Fos, 4 opérateurs sur 5 desservent  
Lyon. C'est qu'il y a un très fort intérêt et un intérêt croissant pour la desserte lyonnaise autant en  
destination finale qu'en point de consolidation pour des destinations plus lointaines. Effectivement,  
peut-être que pour une destination intermédiaire ou par rapport à votre marchandise, le mode routier  
existera toujours. Je ne vais pas être contre le mode routier qui est le mode prédominant pour les  
365 350 km entre Lyon et Marseille.

Des opérateurs trouvent des conditions et un intérêt pour le mode ferroviaire qui est en croissance puisqu'à Fos, nous avons une croissance sur les 5 dernières années de plus de 70 %. Il y a donc un intérêt croissant. La croissance est supérieure à la croissance du transport maritime. Le mode routier entre Marseille et Lyon gardera ses avantages évidemment, mais en termes de prix, autant je pense que la massification et l'augmentation du nombre de rotations, la mixité des trains, ce sont des trains maritimes qui peuvent également charger des caisses mobiles, demain des remorques, va permettre d'améliorer le coût puisque c'est une question d'équilibre import/export, de remplissage. Le mode ferroviaire devient de plus en plus compétitif et va trouver ses clients. Nous, le port de Marseille, nous avons besoin d'avoir une amélioration de l'accès aux terminaux lyonnais justement pour vous permettre, transporteurs routiers, différents chargeurs et tous les partenaires du port d'avoir un meilleur accès aux terminaux lyonnais par le sud, c'est la question : accès par le nord et par le sud de Lyon. Un accès en contournement également pour désaturer le nœud lyonnais et pour ne pas l'engorger. Il est donc important de mettre en place les infrastructures, de travailler ensemble sur les conditions. Je pense qu'un grand nombre de clients feront de nouveau confiance au mode ferroviaire, puisque la confiance était au mode ferroviaire, et que les conditions actuelles du marché du transport routier, des préoccupations environnementales, commenceront à peser et à influencer également sur les décisions des chargeurs.

**M. Yves CHAVENT, vice-président CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne**

Je ne suis pas du tout opposé au fret par la SNCF, cela ne me pose aucun problème. Aujourd'hui, ce n'est pas suffisamment fiable et rapide pour satisfaire les chargeurs.

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

Monsieur, prenez un micro, présentez-vous. J'ai oublié de dire en début de séance que notre séance était filmée. Si vous voulez maintenir votre droit à l'image et ne pas être filmé, signalez-vous. Ceux qui sont en tribune ont accepté tacitement d'être filmés.

**Sébastien SILIVERI, responsable multimodalité et corridors grand port maritime de Marseille**

J'avais juste un complément : je n'avais pas cité les 4 opérateurs et leur meilleur temps de transport. Je pense que c'est important, nous avons parlé de la fréquence, il est important de communiquer dessus. Les opérateurs sont Naviland Cargo, Greenmodal Transport, Ferovergne et DeltaRail. Le meilleur temps de transport est du AA, ils partent le matin et arrivent le soir ou ils partent le soir et arrivent le matin, soit de l'AA, soit de l'AB, terminal/terminal. Après, il y a les derniers kilomètres, le déchargement du train, le chargement de mode routier pour les derniers kilomètres.

**Dominique DENORMANDIE, président du groupement des transports combinés**

J'ai entendu quelques chiffres tout à l'heure, pas de croissance, par exemple, pour le transport combiné. C'est 14,6 % entre 2015 et 2018, en dépit des grèves de 2018 qui ont été importantes et en dépit des grèves de 2016 qui ont aussi été importantes. L'autoroute ferroviaire à elle seule représente 88 % de taux de croissance depuis 2012. Soit je me trompe, soit il y a quand même de la croissance. Le GNTC représente la quasi-totalité des acteurs du transport combiné, dont les opérateurs ferroviaires, les transports combinés, dont les transporteurs dont je fais partie. Je suis transporteur, je transporte en combiné rail/route depuis 45 ans. Depuis 1999, nous ne faisons plus que du combiné rail/route, c'est vous dire que nous y croyons : ce sont 100 trains par jour sur de la longue distance, 1 million de poids lourds en moins sur les routes chaque année et 1 million de tonnes de CO2 d'économisées chaque année.

Nous sommes condamnés à nous développer. Je crois que monsieur a parlé de recrutement tout à l'heure. Nous avons un problème devant nous, un problème sociétal de recrutement des conducteurs. En France, il manque de l'ordre de 42 800 conducteurs, c'est un dernier recensement de Pôle emploi, des demandes de recrutements qui ont été faites auprès de Pôle emploi ; 15 % de ces 42 800 sont des CDD, on cherche à peu près 36 000 CDI. En Allemagne, 60 000 conducteurs manquent, 100 000 conducteurs manquent en Pologne, 500 000 conducteurs *grosso modo* manquent en Europe. Je pense donc qu'il va falloir que nous nous organisions sérieusement pour que les modes alternatifs qui existent et qui croissent, croissent davantage.

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

420 Merci de votre intervention. Une ou 2 questions qui seraient plutôt des demandes de précisions. Nous n'entrons pas dans le débat, nous le verrons en fin de parcours. Si quelqu'un d'autre veut la parole, qu'il le précise tout de suite, sinon nous demanderons à M. NIERAT de faire un premier état de son approche du problème.

**Jean-Paul LHUILLIER, France nature environnement Auvergne Rhône-Alpes**

425 La vitesse, certes, est toujours favorable aux camions et il faudra bien un jour la faire payer, cette vitesse. En revanche, je voudrais avoir une précision pour le port de Marseille : *quid* du conteneur et de ce que l'on appelle techniquement de l'hinterland ? Oui ou non, Marseille a-t-elle besoin d'avoir ce que l'on appelle le port sec ou l'hinterland quelque part dans la région lyonnaise ? C'est important parce que ces conteneurs ou ces remorques à roues – pour moi, un conteneur est une remorque avec des roues. –, cette question est un peu récurrente, cela fait plusieurs fois que j'en entends parler depuis plusieurs années : est-ce qu'il y a besoin pour le port de Marseille et pour son développement de conteneurs d'un port sec quelque part dans la région lyonnaise, et paraît-il plutôt au sud ? Mais vous allez peut-être me le préciser.

430

**Sébastien SILIVERI, responsable multimodalité et corridors grand port maritime de Marseille**

435 Effectivement, j'en ai entendu parler. Depuis que je suis au port, j'entends parler de différentes hypothèses sur lesquelles nous avons travaillé dans des scénarios où la croissance était très forte. Aujourd'hui, nous travaillons sur l'amélioration des infrastructures existantes, sur la consolidation des accès aux terminaux, sur la consolidation des terminaux existants, sur l'amélioration des services existants. Je ne l'ai vu écrit nulle part chez moi, il n'y a pas de port sec à Lyon. Nous sommes au capital dans les terminaux lyonnais, mais il n'y a pas de projet de port sec à ma connaissance à Lyon. Nous travaillons sur des projets fluviaux, sur des terminaux combinés sur le port, en dehors du port. Nous sommes dans une dynamique où nous ne voulons pas nous retrouver pris par la croissance maritime. Il ne faut pas que nous nous retrouvions pris par la croissance maritime pour plusieurs raisons : la première est parce que nous allons saturer le port, saturer les entrées et les sorties du port. Si aujourd'hui, nous disons que le port de Marseille fonctionne, quand j'ai commencé, il n'y a pas si longtemps, c'était plutôt « votre port ne marche pas, il est toujours en retard il est toujours en grève, c'est long, on perd nos conteneurs ». J'avais ce discours. C'était donc très difficile de me retrouver face à vous, face à un public sachant que nous ne pouvions pas discuter ; vous aviez raison. À partir de là, nous pouvions vous montrer toute la bonne volonté du monde, ce n'était pas faisable.

440

445

450

455

Aujourd'hui, nous avons des prévisions de croissance, nous travaillons sur des projets à court terme, sur des projets à moyen terme chez nous, autour de chez nous pour réduire la distance et le coût. Il y a aussi une question de coût. Est-ce que cela répond à votre question ? Je ne sais pas ce que vous voulez entendre derrière « port sec ». Le port de Lyon est, je ne vais pas dire le port naturel de Marseille, mais la proximité et l'organisation des transports combinés puisqu'on parle de combiné en particulier, font que Lyon est un point de consolidation très important pour le port de Marseille. À partir de Lyon, et je vous ai cité 4 opérateurs, j'essaie de me remémorer leur plan de transport, Naviland consolide à partir de Vénissieux, Greenmodal consolide à partir du port Édouard-Herriot, Ferovergne à partir de Loire-sur-Rhône, DeltaRail consolide à partir de Loire-sur-Rhône également – ils étaient à Édouard-Herriot.

460

465

Ils consolident tous, ce n'est donc pas un port sec. En revanche, les opérateurs de transport combiné ont retenu Lyon et les infrastructures lyonnaises comme point de consolidation pour aller plus loin. Le hub lyonnais, le nœud lyonnais est vraiment très important. L'amélioration du fonctionnement de ce nœud lyonnais est vraiment très importante, le contournement de ce nœud lyonnais est vraiment très important. Aujourd'hui, il y a beaucoup de consolidation à Lyon. Demain, si nous sommes dans les scénarios les plus optimistes que nous avons imaginés, travaillés, au port de Marseille, nous nous retrouverons avec un nombre de liaisons ferroviaires directes et indirectes assez énorme, je trouve. Nous ne pourrions donc pas passer, ou nous passerons difficilement. Si les projets sont à long terme, il faudra améliorer l'organisation, tout ce qui pourra être optimisé pour fonctionner. Pas de projet propre de port sec au port de Marseille à ma connaissance. Cela étant, les opérateurs de transport combiné ont organisé leur plan de transport, le remplissage, leur plan de transport à partir de Lyon pour l'axe nord. Pour Marseille, il y a 2 axes : un axe nord et un axe sud-ouest. Sur l'axe nord qui permet d'aller à Lyon, il permet également d'aller à Paris, puisque le port de Marseille, ce sont

470 25 destinations : 3 ou 4 dans l'ouest et tout le reste dans un axe nord, dont 8 destinations à l'international et il faut aller à l'international via le hub.

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

Monsieur VAUTERIN, une intervention très courte. Juste une dernière question et nous passerons à la table ronde.

475 **Patrick VAUTERIN, directeur adjoint de la Dreal Auvergne Rhône-Alpes**

Cela pourra être précisé dans le cadre de la deuxième table ronde : ce que dit le schéma portuaire de l'agglomération lyonnaise et de ses territoires d'influence, c'est qu'effectivement, l'infrastructure portuaire pour l'instant, pour le traitement des conteneurs, c'est le PLEH (Port Lyon Edouard Herriot) avec un potentiel de développement encore important, notamment avec les stagnations des dernières années sur les trafics. Et à moyen terme, un relais est pris par l'infrastructure au sud de Lyon à Salaise qui pourrait être faite. C'est vraiment du moyen terme quand on arrive à saturation de l'infrastructure actuelle.

480

**Jérôme REBOURG, Fnaut**

Une question pour la Dreal : vous indiquiez que vous donniez un peu la priorité à tout ce qui est ferroviaire ; là, nous parlons de projet à très très long terme. J'ai cru comprendre que dans les projets à court terme, il y avait les élargissements du contournement autoroutier de Lyon, l'A46. Est-ce que ce n'est pas un peu contradictoire ? Pour son voisin, je crois que Roanne est déjà desservie par l'A89, si je ne me trompe pas.

485

**Patrick VAUTERIN, directeur adjoint de la Dreal Auvergne Rhône-Alpes**

Nous sommes dans un débat public qui doit permettre de se projeter sur le moyen long terme avec des infrastructures qui sont pour certaines dans un horizon assez lointain. Effectivement, cela ne veut pas dire qu'on arrête pour autant l'ensemble des aménagements, certains étant nécessaires pour des raisons de sécurité ou pour des raisons d'amélioration du transit tel qu'on le voit dès à présent. Les horizons de court terme et de moyen long terme doivent être conjugués dans nos réponses.

490

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

Monsieur NIERAT, que pouvez-vous tirer de tout cela ?

**Patrick NIERAT, expert IFSTTAR**

Merci de me donner la parole. Je vais me présenter : je suis chercheur dans le domaine du fret dans un organisme qui s'appelle l'IFSTTAR qui est à Bron. Personnellement, je suis à Paris. Je ne suis pas qu'un représentant de l'État, je ne suis pas une entreprise de transport, je ne suis pas grand-chose d'autant que dans le domaine du transport de fret, avoir accès à de l'information est quelque chose de très compliqué. Y compris pour vous qui organisez, j'imagine que ce débat est quelque chose de compliqué. Pour moi, il faut aller avec mes petits bras, à la rencontre d'un certain nombre de points pour me faire une idée.

500

505 Mon idée était de nous dire que finalement, nous étions dans une situation qui était, comme on l'a dit, avec la route qui domine, sans doute pas par hasard. Il faut ensuite essayer de comprendre le raisonnement de ceux qu'on n'a pas envie de voir raisonner comme ils font pour nous faire une idée sur la validation de leur choix, sur la stabilité de leur choix et comment est-ce qu'on peut avancer à partir de cela.

510 Un mot pour dire que souvent, le problème est mal posé. Nous avons vu ce transparent que vous avez proposé, monsieur Dreal, qui compare l'efficacité des modes, le fluvial en nombre de camions, le train en nombre de camions, et qui montre à l'évidence une hiérarchie entre les différentes solutions : la meilleure est la voie d'eau, la pire, c'est le camion. Nous retrouvons cette comparaison partout. Je m'en sers pour mes cours pour les élèves pour montrer ce qu'on compare. Quand on fait cette  
515 comparaison, on compare quand on voit passer le long du Rhône ces 3 solutions qui sont effectivement dans des proportions que l'on dit, et on laisse entendre que toutes ces comparaisons valent de porte-à-porte, de bout en bout. C'est complètement faux, nous le disions tout à l'heure pour le transport combiné : si on ne fait qu'intégrer la partie ferroviaire, on oublie les débuts et fins de parcours. Pour les parcours maritimes d'un côté, il n'y a qu'une extrémité, mais elle pèse lourdement

520 et représente 25 %, 30 %, 50 % du coût total d'un transport pour aller de Marseille jusque quelque part dans la région de Lyon.

525 Cette comparaison est juste pour le parcours et complètement fautive quand on essaie de comparer quelque chose qui va de n'importe où à n'importe où, comme c'est bien souvent le cas. Ce n'est pas pour dire qu'il ne faut pas avoir de points de repère, mais qu'on utilise souvent des points de repère de manière un peu globale, très simplificatrice, et on construit un discours à partir de cela.

530 Pourquoi n'utilise-t-on pas plus le train ou plus la voie d'eau ? C'est tout simplement que ces modes ont des conditions pour arriver à atteindre leurs performances ; il faut tout simplement remplir le bateau ou remplir le train. Il y a beaucoup de situations où on ne remplit pas : on n'a pas suffisamment de trafic pour arriver à utiliser ces différentes solutions. C'étaient des points comme cela qui m'amenaient à une première réaction. La deuxième réaction, et là aussi, on n'en a pas vraiment parlé, est qu'on a des modes massifiés. Nous en avons 2, nous avons parlé de la voie navigable et du chemin de fer, mais on oublie qu'ils se font concurrence l'un à l'autre. Je connais mieux la situation de Paris – Le Havre, je vais essayer de la transposer à Marseille – Lyon. Au début, les porte-conteneurs qui arrivaient d'Asie ne transportaient pas trop de conteneurs maritimes. La seule offre était le routier.

535 Et puis, il y en a eu un petit peu plus, le chemin de fer a pris de la place. Et puis il y en a eu plus encore. À ce moment-là, nous pouvions arriver à mieux remplir le bateau, mais une part du succès du bateau vient de ce qu'elle a pris une part du marché fluvial. Ces mécanismes jouent aussi, mais on les oublie un peu dans l'examen que l'on porte sur ce thème.

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

540 Merci à nos intervenants, sauf si Jacques souhaite compléter un tout petit peu.

**Sébastien SILIVERI, responsable multimodalité et corridors grand port maritime de Marseille**

545 Pour la concurrence entre les modes, effectivement, il y en a une. Cela étant, j'ai les chiffres fluviaux en tête : sur les conteneurs pleins, il y avait une baisse et il y a une certaine stabilité sur le fluvial. Il y a une croissance du ferroviaire. Est-ce que l'un a piqué des clients à l'autre ? C'est ce que semblez penser. Nous le saurons dans les prochaines années puisque les services ferroviaires s'ouvriront peut-être, nous verrons si c'est le nouveau marché ou si ce sont des marchés qui se sont récupérés l'un à l'autre. C'est le premier point, l'avenir pourra le dire. Je n'en suis pas personnellement convaincu.

550 Le deuxième point : les modes sont concurrents, les modes sont souvent complémentaires. L'exemple flagrant est Greenmodal qui a une branche fer et une branche fleuve qui sont assez indépendantes, qui ne se piquent pas les clients. Ils ont des clients indépendants qui choisissent le fer pour certaines raisons, d'autres clients choisissent le fleuve pour différentes raisons. Comme soulignait monsieur tout à l'heure, le fluvial a un *transit time* qui est encore plus mauvais que le ferroviaire, et dans ce cas-là qui est encore plus mauvais que la route. La route est le meilleur, le ferroviaire ensuite et le fluvial.

555 Les clients continuent à utiliser le mode fluvial, ces clients pour ce type de marchandises en fonction de leurs contraintes et de leurs marchés ont leur intérêt. Est-ce qu'ils ont l'intérêt à aller plus vite ? Ce n'est pas forcément le cas. Peut-être que chaque client aura son type de marché, qu'il y aura peut-être une complémentarité. Dans tous les cas, dans le port de Marseille, on joue cette complémentarité plutôt que la concurrence entre les modes.

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

Un petit élément de réponse de M. NIERAT, puis nous passerons à la table ronde suivante.

**Patrick NIERAT, expert IFSTTAR**

565 Effectivement, en vous entendant, je réalisais que Paris était plus près du Havre que Lyon ne l'est de Marseille. Cela me menait à un point de précision qui était évoqué tout à l'heure pour savoir si on le mettait au sud, à l'est ou au nord pour un terminal par rapport à la zone. Ce sont effectivement des aspects très précis des localisations des différentes infrastructures ici des terminaux terrestres qui vont être plus ou moins efficaces pour servir une zone. À Paris, ce point a été de l'autre côté de Paris, il était à Valenton, à Bonneuil, ce qui handicapait beaucoup le système alors qu'ici, le point, le port Édouard-Herriot ou le terminal de Vénissieux sont au sud et donc bien placés par rapport aux flux.

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

Merci, je vous propose de regagner la salle. Nous allons demander à Marjorie JOUEN, Cécile AVEZARD, Cécile MICHAUX, M. PICHOUUD et M. MEFFRE de venir les remplacer. Je vais laisser Jacques prendre mon relais. M. NIERAT reste là, bien entendu.

575 **SEQUENCE 2 : QUELLES REPONSES APORTEES AUX BESOINS ? INTERMODALITE OU MULTIMODALITE ? SOUS QUELLE FORME ET A QUELLES CONDITIONS ?**

**Jacques ARCHIMBAUD, garant de la concertation extension de la concession CNR**

580 Mesdames, messieurs, bonjour. Je suis le garant de la concertation sur la prolongation de la concession du Rhône, garant qui a été désigné par la Commission nationale du débat public. C'est une concertation qui a lieu du 15 avril jusqu'à la fin du mois de juin et qui se présente sous une forme assez classique d'ateliers thématiques, de réunions territoriales, avec un site internet pour lequel je me permets de faire de la publicité : [www.prolongation-rhone.fr](http://www.prolongation-rhone.fr).

585 Il s'agit au fond de discuter de l'opportunité et des conditions par lesquelles la concession du Rhône actuellement détenue par la CNR va être prolongée de 18 ans, c'est-à-dire jusqu'en 2041. Pour mémoire, la compagnie nationale du Rhône est chargée entre autres, ce n'est pas la seule à avoir ces missions-là, de 5 grandes catégories de missions :

- La production d'hydroélectricité ;
- L'irrigation et quelques autres usages agricoles ;
- L'environnement ;
- L'aménagement du territoire ;
- 590 - La navigation sur le fleuve, sujet qui nous intéresse particulièrement ce soir.

595 Compte tenu, et il faut bien le dire quand même, de la stagnation et de la régression du transport de marchandises sur le fleuve, un des aspects de la concertation que j'ai la charge de garantir est d'examiner les conditions par lesquelles on peut améliorer cet usage du fleuve pour transport de marchandises, à quelles conditions on peut imaginer d'améliorer l'articulation entre les différents modes de transports, la voie d'eau, le ferroviaire et le report de la route vers la voie d'eau. Il était donc logique que nous unissions nos forces avec la Commission particulière de débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais pour produire un éclairage un peu global sur les enjeux du transport de marchandises aux différentes échelles et la coopération et non la concurrence, la place pour chacun de ces modes.

600 Cette deuxième table ronde vise donc à faire un focus sur les solutions dites d'intermodalité ou de multimodalité – y a-t-il une différence entre les 2 ? – sur une meilleure articulation entre les différents modes de transport. Pendant une quarantaine de minutes, nous débattons de tous ces sujets. J'ai le plaisir d'avoir une table ronde paritaire, une fois n'est pas coutume, un peu plus que paritaire, même, c'est parfait, avec un certain nombre d'intervenants qui sont en 5 minutes invités, vous réagirez ensuite monsieur, à traiter de ces questions de complémentarité en ayant à l'esprit une vision positive. Il ne suffit pas d'en rester au diagnostic, mais de savoir comment, car c'est un objectif que nous nous fixons, que l'État se fixe compte tenu de l'ensemble des enjeux qui ont été votés, comment nous pouvons améliorer ces reports modaux et ces coopérations. Commençons avec Marjorie JOUEN, vous avez 5, 6 minutes pour nous présenter un petit peu votre façon de voir les choses, la délégation interministérielle.

**Marjorie JOUEN, déléguée adjointe, délégation interministérielle au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône, CGET**

615 Merci, bonjour à tous. On m'a demandé de poser un peu le sujet. Dans la mesure où je pense que la plupart d'entre vous le connaissent déjà, je me suis dit que je passerai rapidement un certain nombre de cartes qui ont été élaborées au cours de la dernière année, focalisées sur l'axe Méditerranée – Rhône – Saône en nous intéressant aussi, au-delà, aux autres hinterlands, ou en tout cas aux autres zones à l'extérieur. La question, tel que je l'ai comprise du nœud ferroviaire, c'est en essayant de dépasser largement ce nœud et en regardant où cela va, d'où cela vient.

620 L'axe Méditerranée – Rhône – Saône, pour ceux qui ne le connaissent pas, couvre 4 régions, une partie des 4 régions dans la réalité. C'est un vaste périmètre avec 5 ports maritimes, plus le grand port

de Marseille, une dizaine de ports fluviaux et donc 4 régions. Cet axe est influencé par des modes de production et de consommation, vous en avez probablement déjà parlé.

- 90 % des échanges de marchandises se font aujourd'hui par la voie maritime dans le monde ;
- 75 % des marchandises qui entrent en Europe le font par la mer, mais par le range nord.

625 Nous parlions tout à l'heure des questions : comment repasser d'un mode à un autre. Si vous allez sur le port d'Anvers, vous verrez comment en l'espace de 2 heures les conteneurs sont mis sur les quais, puis sur un train, puis du train sur une péniche et on continue pour finalement, 200 km plus tard, les remettre sur un train. À mon avis, d'autres ports jouent beaucoup la multimodalité ou l'intermodalité.

630 Un bassin de consommation parce que ne l'oublions pas, cet axe représente presque 22 millions de personnes. En soi, c'est aussi un point d'atterrissage, ce n'est pas qu'un point de passage comme nous le verrons. Et aujourd'hui, la transition énergétique bas carbone est impérative, mais est déjà à l'œuvre. Nous devons un certain nombre de cartes au Cerema qui d'ailleurs va continuer à travailler pour nous. Les flux routiers et fluviaux sont ceux que nous connaissons et sont à la fois fortement

635 conditionnés par le relief. Cet axe est quand même pris entre 2 montagnes, ce qui passe impérativement dans un lieu de concentration ou un lieu de saturation qui est en dehors du fleuve qui est très largement non saturé. On sature par le train et on sature beaucoup aussi par la route. Les flux sont aussi très importants à l'intérieur même des régions : on n'a pas que des flux nord-sud ou est-ouest, mais également beaucoup de flux de fret qui s'effectuent à l'intérieur des régions et qui vont aussi de manière transfrontalière vers l'Italie, vers l'Espagne, vers la Suisse, vers l'Allemagne et

640 finalement assez peu vers l'Île-de-France quand on y regarde à 2 fois, aussi pas mal vers l'Allemagne du Sud, et l'Allemagne beaucoup plus loin.

C'est une autre représentation puisque 69 % des échanges de marchandises sont internes aux régions, c'est très important, presque 70 %, et 46 % des marchandises entrantes et sortantes de l'axe passent par le port de Marseille, ce qui est une disproportion puisque sur la façade littorale, nous

645 avons 6 ports. Le grand port de Marseille, aussi est qu'ouest, les 2 bassins, représentent une masse énorme par rapport aux autres commerces des autres zones.

Dans la mesure où l'activité de la délégation s'est faite un peu comme une espèce d'enquête, n'étant pas des spécialistes au démarrage du sujet, nous avons essayé de comprendre toutes les questions qu'on pouvait se poser telles que « où pourrait-on mettre un port sec ? » ou « pourquoi cela transite par le train et cela ne pourrait pas transiter par la route ou l'inverse ? ». Nous nous sommes posé toutes ces questions. Une des questions était « Est-ce que ce qui passe à Lyon s'arrête à Lyon ? Est-ce que c'est lié à l'activité lyonnaise industrielle ? Est-ce qu'il y a d'autres activités industrielles ? ».

650

De ce point de vue, et nous le verrons ensuite dans les trafics, il y a effectivement une activité industrielle très polarisée, c'est-à-dire qu'on ne produit pas du tout la même chose dans la région lyonnaise, dans la région marseillaise au sens large et dans une autre partie qui est aussi très importante, toute la zone Montbéliard, Besançon qui est un autre type d'activité avec des exigences différentes en termes d'acheminement, de vitesse, de coût aussi des marchandises. Michelin m'ayant expliqué, c'est Clermont-Ferrand « vous comprenez, nous faisons circuler des choses qui coûtent très cher. Du coup, on a tel ou tel choix ».

655

Il y a eu une analyse sur la partie fluviale : qu'est-ce qu'on transporte ? En fait, on transporte 4 types de marchandises, beaucoup de matériaux, pas mal de chimie, des matériaux de construction, de déchets et des céréales pour une grande partie. Il y a d'autres types de filières, c'est quand même assez particulier par rapport au fer ou par rapport à la route.

660

Là encore, c'était plutôt pour illustrer les différentes zones, comment cela transite. Une chose importante : en étant à Lyon, on voit essentiellement le nord-sud, mais beaucoup de trafic passe de l'Espagne vers l'Italie, et vers l'Italie il y a 2 points de passage : un point de passage très au sud, et un passage plus au nord. Ce n'est pas le même type de marchandises, ce n'étaient pas les mêmes destinations. C'est quelque chose qu'on peut mettre en ligne de compte dans ces réflexions. C'est plus de l'illustration puisque finalement, cet axe, on ne le voyait pas apparaître jusqu'à ce qu'on tombe sur les emplois logistiques. Clairement, on a un couloir rhodanien avec beaucoup de monde qui travaille dans la logistique en proportion importante.

665

670

675 Dernier point qui n'est pas neutre puisqu'on parlait des zones de transbordement, de dégroupage, la localisation de plateformes logistiques et de ce point de vue, les réflexions d'intermodalité sont quand même à croiser avec le lieu où se trouvent les plates-formes. Construire de nouvelles plates-formes à un croisement d'autoroutes rend d'autant plus difficiles le fait de basculer sur le fer ou de basculer sur le fleuve, d'où quelques questions et quelques points clés très rapidement. Si on joue la carte de la multimodalité, il faut aussi penser où on placera certaines zones de cette plate-forme logistique. Il faut viser la qualité, c'est plus qu'évident, la régularité, nous l'avons aussi dit. Il faut rechercher la complémentarité, ce n'est pas naturel. Effectivement, on peut rester sur des préjugés. En même temps, les choses évoluent assez vite, semble-t-il. Pour terminer, 2 questions se posent en termes d'intermodalité : la transition écologique et numérique, mais aussi la question de la saturation, l'espace. Pour autant, même si nous avions des camions qui ne roulaient pas avec des modes polluants, je dirai qu'il y a une question de saturation à certains endroits.

**Jacques ARCHIMBAUD, garant de la concertation extension de la concession CNR**

685 Merci, Madame JOUEN. Madame AVEZARD, la parole est à vous pour nous dire comment nous pourrions améliorer le transport de marchandises par le fleuve. Quelles sont les solutions que nous pouvons imaginer, que vous imaginez sur cette question ?

**Cécile AVEZARD, directrice territoriale voies navigables de France**

690 Merci, bonsoir à toutes et à tous. On m'a demandé de ne surtout pas faire de diaporama. Je me lance en direct et en 5 minutes pour dire un peu l'état des lieux du transport fluvial sur l'axe Rhône – Saône et les marges de progrès, les marges de manœuvre, comment on peut voir les choses et en particulier comment on peut voir les choses en interaction avec le ferroviaire puisque nous sommes là dans le cadre du débat sur le nœud ferroviaire lyonnais.

695 Tout à l'heure, mon collègue Patrick VAUTERIN montrait les actions de l'État. Qu'est-ce qu'on fait quand on fait une politique publique ? Le premier truc qu'on aime bien faire, c'est investir : on met de l'argent sur les territoires, on construit, on développe et après on se dit qu'une fois que c'est fait, ça va tourner tout seul. Preuve en est que c'est un peu plus compliqué que cela parce que sur le bassin Rhône – Saône, nous avons beaucoup investi. Nous avons une infrastructure naturelle qui est très bien équipée, nous avons des ports qui sont très bien équipés. Malgré tout cela, ça ne vient pas. Le premier message sur lequel je pense qu'il faut que nous nous interrogeons tous est finalement : pourquoi nous n'arrivons pas ? Nous voulons toujours plus, plus, plus, mais pourquoi n'arrivons-nous pas déjà à valoriser ce que nous avons ? C'est vraiment une question qui m'interroge. Finalement, nous, les pouvoirs publics, sommes quand même dans un marché qui est compliqué. Nous ne sommes pas en Union soviétique où l'État décide de quelles marchandises prend quel mode de transport, où elles vont et d'où elles viennent. Nous sommes dans une économie entièrement libéralisée, où il y a une très forte concurrence au sein de chaque mode et ensuite, entre les différents modes. Fondamentalement, on a beau dire tout ce qu'on veut, ce qui fait la différence de l'utilisation d'un mode ou d'un autre, certes, cela peut être les besoins absolus, vous l'avez dit Monsieur, il faut que ma marchandise soit dans 48 heures à tel endroit, je n'ai pas le choix, je prends ce mode, quel que soit le prix, à la limite, tant mieux, le transporteur est sur sa niche, ça marche super bien, il fait le prix qu'il veut.

710 Fondamentalement, la différence, c'est le prix. À l'évidence, il y a un problème d'équilibre des prix et des coûts relatifs entre les différents modes de transport. Je pense qu'il faut le dire parce qu'on a beau tourner autour du pot éternellement, on investit, on développe, on fait de la communication, on fait ci, on fait ça. À la fin du compte, le chargeur choisit le prix par rapport aux contraintes qu'il a. Ensuite, c'est la complexité du transport. Un intervenant l'a dit tout à l'heure : un transport, ce n'est pas juste d'un point à un autre. C'est d'abord d'un petit point à un autre, puis d'un autre à un autre, puis d'un autre à un autre. En tout cas, si on veut faire du massifié, je pense à un moment qu'il faut que nous pensions tous qu'un jour, nous respecterons peut-être nos engagements, nous essaierons peut-être d'en arriver là où nous nous sommes dit collectivement, par nos représentants, que nous devons arriver, effectivement à développer le massifié. Il y a des infrastructures, il y a tout, mais ça ne marche pas. À un moment donné, il faut quand même nous poser des questions : les infrastructures, c'est nous tous qui les avons payées.

725 Finalement, c'est penser le transport plus en termes de successions. Marjorie le disait, dans certains pays, cela se fait beaucoup plus, mais chez nous, c'est d'un point à un autre, donc effectivement, il



faut sans doute que nous apprenions à penser d'abord un peu de route, sauf si ça arrive à Marseille, ça peut passer directement sur le train ou sur le fleuve. Mais ensuite, la destination finale est rarement dans un port ou dans une gare, elle est souvent plus loin. Il y a donc ces questions de transfert, de report, de manutention à gérer. Il faut que nous gagnions sur la qualité de la manutention, sur l'efficacité de cette manutention, sur le coût de cette manutention, sur les services, sur la régularité. Ça existe déjà, ce n'est pas nouveau. Je pense qu'on peut aller beaucoup plus loin que ce qu'on fait, et en particulier, on peut aller beaucoup plus loin sur le fleuve/rail ou rail/fleuve. C'est quelque chose sur laquelle les 2 grands opérateurs de réseau que sont VNF et SNCF Réseau – mais je rajoute aussi CNR pour la Vallée du Rhône – sur laquelle nous n'avons pas beaucoup travaillé, c'est-à-dire qu'on a pensé des complémentarités sur le thème. En gros, quand il y a une grève SNCF, nous pourrions vous prendre votre marchandise, ou quand il y a une crue et que du coup, on ne peut pas utiliser le fleuve, finalement le rail pourrait prendre le relais. Nous avons pensé à des choses comme cela. On commence à penser beaucoup plus qu'une partie du trajet pourrait être faite chez nous et l'autre partie, chez vous. Exemple : vallée du Rhône, certes, il y a les infrastructures ferroviaires dans un certain nombre de tempos. Elles sont quand même saturées. Elles sont aussi très concurrencées par l'utilisation du trafic voyageur. Je ne parle pas de la route, je parle du développement du massifié. La route est évidemment saturée.

Nous avons une super infrastructure, il y a toute la place que nous voulons. Nous pouvons multiplier le trafic par 4 sans aucun investissement supplémentaire sur le Rhône. Nous pourrions nous dire que de Marseille à Lyon, quand on a des trafics, encore une fois, en termes de qualité de marchandises qui le permettent, c'est-à-dire quand on n'est pas à un jour près, on transporte des choses plutôt grosses, plutôt volumineuses. On n'est pas sur de l'ultra frais qui doit arriver tout de suite, des marchandises qui se prêtent assez bien au transport fluvial ou au transport ferroviaire, peut-être que prioritairement, c'est le fluvial qu'il faut d'abord prendre. En revanche, le fluvial a des inconvénients, tout ne marche pas sur le fluvial et il est limité. Le massifié, au nord, quand on arrive sur le nord de la Saône, on a un panier au sud de Dijon, on ne peut plus transporter de grands gabarits.

Par contre, on a des ports qui sont des gares. On pourrait très bien faire le relais pour aller vers le range du nord. De la même manière, pour arriver à Lyon en massifié, on pourrait très bien arriver davantage en train par le nord et continuer en voie d'eau par le sud. Et là, je rejoins le débat du nœud ferroviaire lyonnais. Le nœud ferroviaire lyonnais anticipe une saturation du trafic de fret, c'est ce que j'en ai compris, excusez-moi, je ne suis pas du tout la spécialiste de l'agglomération lyonnaise, vous me contredirez ou vous complèterez largement mes propos. Pensons que nous avons une porte d'entrée au sud : Salaise, très gros port, grande capacité foncière, grande capacité de développement. Nous avons un port au nord de Lyon, Mâcon, qui déjà commence à faire du ferroviaire et qui fait déjà d'ailleurs sur un certain nombre de trafics bien particuliers des arrivées en rail et ensuite des descentes à l'export directes par la vallée du Rhône, par la Saône et par le Rhône. Ce sont des choses qui se font déjà. Pensez plus « une succession de transports est possible ». C'est sûr, cela a un coût. L'utilisation massive de la route n'a-t-elle pas un coût ?

Je termine sur cela : tout à l'heure, mon collègue disait, qualité de l'air et il n'a pas parlé du bruit. Je tiens à cette affaire-là. Le coût social de la qualité de l'air estimé en France par an : 100 milliards d'euros par an. Coût social du bruit : au moins 60, voire 80, 90, à peu près le même ordre de grandeur. Les bateaux font beaucoup moins de bruit que tous les autres modes de transport. Je m'en arrête là.

#### **Jacques ARCHIMBAUD, garant de la concertation extension de la concession CNR**

Merci beaucoup pour ces premières pistes. Monsieur MEFFRE, pour la Compagnie nationale du Rhône, que peut faire la Compagnie nationale du Rhône dans le cadre de la prolongation de sa concession pour améliorer l'usage du fleuve pour transporter des marchandises ?

#### **Pierre MEFFRE, directeur valorisation portuaire et missions d'intérêt général Compagnie nationale du Rhône**

L'État nous met à disposition du foncier, prioritairement amodié, ce foncier systématiquement pour du fluvial quand on est en bord à voie d'eau. Nous avons un mécanisme financier de remise de voie d'eau que nous souhaitons pérenniser : chaque fois qu'un opérateur installé sur le foncier de l'État réalise des tonnages voie d'eau, on lui concède un rabais pour aller plus loin sur ces volumes-là. On travaille et M. VAUTERIN l'a évoqué, sur une vision 2030-2050 du port de Lyon. En complémentarité

780 de ce que Cécile AVEZARD évoque, on pense beaucoup notamment à ce qui est économie circulaire. Le port de Lyon est une plate-forme qui reçoit un certain nombre de déchets, qui reçoit aussi toutes les activités du BTP et demain, cette économie circulaire, qui peut se développer à partir de Lyon sur des plates-formes à l'aval ou à l'amont et donc à l'intérieur du bassin, pourra permettre de développer des trafics, d'offrir des solutions à la métropole et désaturer les réseaux.

785 Il s'agit aussi d'aller plus loin en termes de report modal et donc de travailler et d'optimiser nos plates-formes, nous avons évoqué le port Édouard-Herriot. Au sein du nœud ferroviaire lyonnais, il y a 2 autres plates-formes qui présentent de l'intérêt : la plateforme de Loire-sur-Rhône sur laquelle un opérateur vient de s'installer depuis un an à développer une dizaine de trains par semaine. L'idée était d'aller un peu plus loin sur Loire-sur-Rhône qui présente l'intérêt d'être située en rive droite et donc

790 sur un axe ferroviaire qui est moins saturé et de faire de la complémentarité fer/fleuve à Loire-sur-Rhône et bien entendu sur le site de Salaise qui lui offre des complémentarités foncières. L'idée est de continuer ce développement pour mettre nos plates-formes à disposition et aller plus loin. Il faut aussi réfléchir à la réelle complémentarité avec le grand port maritime de Marseille. J'ai entendu le travail que l'on fait depuis quelques années, il faut aller plus loin et permettre qu'on ait un report modal

795 plus important qui se fasse sur les 2 modes. Les 2 modes sont parfaitement complémentaires. Le fer et le fleuve de manière à désaturer l'autoroute A7 et que demain, il y ait plus de marchandises et que le port de Marseille continue de se développer en utilisant mieux ses demandes. Je rejoins l'idée de Cécile AVEZARD sur le fait qu'on peut utiliser le fleuve pour désaturer ce nœud ferroviaire lyonnais. Nous avons des plates-formes à l'amont et à l'aval. En les utilisant intelligemment, demain, on pourra faire basculer du fret qui actuellement sature ce nœud ferroviaire lyonnais et l'amener sur le fleuve.

800 Pour développer cela, nous voyons que les 2 modes sont complémentaires. À Édouard-Herriot, on pâtit un petit peu de la situation fret du nœud ferroviaire lyonnais, nous n'avons pas de difficultés en termes de voie d'eau. Nous dire que nous travaillons en complémentarité avec des plates-formes plus l'aval est ce que nous souhaitons faire. L'idée est d'appuyer nos plateformes, travailler plus en amont

805 avec le port de Marseille, travailler en intermodalité, en comodalité avec le fer et le fleuve, voilà ce que nous souhaitons au moins jusqu'en 2023 pour l'instant et peut-être plus tard si nous sommes prolongés.

**Jacques ARCHIMBAUD, garant de la concertation extension de la concession CNR**

810 Merci beaucoup. Vous l'avez bien compris, il est question de qualité du service, il est question d'actions commerciales partagées, il est question d'égalité de traitement entre les différents modes, il est question de rationalisation de l'offre et de la gestion des ports, d'une meilleure coopération en particulier entre les différents ports. Nous allons cette fois-ci nous placer du point de vue de l'intelligence logistique, c'est-à-dire du point de vue de la vision un peu globale, cette vision qui vise à maximiser l'intérêt pour les différents acteurs d'utiliser les différents modes. La parole est à vous,

815 Madame MICHAUX.

**Cécile MICHAUX, déléguée générale du pôle d'intelligence logistique**

Bonjour à tous, je suis la déléguée générale du pôle d'intelligence logistique, une association qui réunit les logisticiens, notamment ceux qui sont sur la zone de chaîne, pas très loin d'ici à Saint-Quentin-Fallavier, première zone logistique de France. Pour vous donner quelques chiffres, ce sont

820 2,5 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts logistiques, 10 000 emplois directs. C'est sur cette zone que tous les flux principalement logistiques de distribution sont consolidés pour tout ce qui va être grande distribution alimentaire, équipement de la personne, équipement de la maison. Il y a assez peu de logistique industrielle, mais beaucoup de logistique de distribution. Tous ces flux passent par Saint-Quentin-Fallavier et sont distribués, en gros, sur le quart sud-est, sur la moitié sud de la France, tout

825 passe par ici. Étonnamment, quand on est à Lyon, c'est une zone qui est mal connue, on n'a pas forcément toujours à l'esprit que la plus grosse zone logistique de France est à 20 minutes d'ici.

Sur la question de la multimodalité, l'intermodalité, ce sont des sujets que nous travaillons depuis longtemps. Nous sommes vraiment axés sur comment ça fonctionne dans l'entrepôt, nos sujets de travail sont vraiment là-dessus. Dès qu'on touche un peu à ces sujets-là, on creuse un peu ; je vais

830 vous raconter une anecdote qui m'a interpellée. Nous sommes impliqués dans le débat sur le NFL, nous travaillons avec les entreprises ferroviaires, nous avons beaucoup parlé de Combronde et de sa plateforme à Loire-sur-Rhône, ils sont adhérents chez nous. Nous travaillons sur le sujet des conteneurs depuis très longtemps, nous l'abordons par le sujet des risques chimiques, sur l'ouverture

835 des conteneurs. Votre container arrive de Chine et a passé 3 semaines en plein soleil sur un cargo.  
835 Quand vous l'ouvrez, il y a quelques précautions à prendre pour les opérateurs qui le vident. Nous  
travaillons ce sujet approvisionnement/container depuis à peu près un an avec la Carsat. Cette  
semaine, un de nos adhérents, grand opérateur d'équipement de la maison, nous dit « hé, vous savez  
quoi ? », il s'adresse à ma collègue et à moi « Je viens de découvrir qu'en fait, notre container  
840 hebdomadaire qui nous amène de la vaisselle de Chine vient par train du port du Havre toutes les  
semaines ». Il n'en savait rien.

845 Ce que nous observons en logistique, dans le monde du transport et en *supply chain* en général, est  
que vous avez une cascade de sous-traitances qui peut très longue entre le donneur d'ordre qui  
approvisionne ou qui envoie de la marchandise et la personne qui achète effectivement la prestation  
de transport et donc qui choisit le mode de transport. Nous voyons que des personnes sont très  
845 engagées, des directeurs transport sont très engagés et du coup se penchent sérieusement sur le  
sujet et choisissent de faire de la multimodalité. Je le cite souvent, il me permettra de le citer encore  
une fois dans le cadre des débats sur le NFL, c'est le directeur transport de Conforama qui fait  
remonter une dizaine de conteneurs par semaine du port de Fos notamment : la moitié remonte par le  
fer, l'autre moitié remonte par le Rhône ; ça fonctionne très bien, il en est très content. Le *transit time*,  
850 on en parlait tout à l'heure, effectivement, n'est pas de 5, 6 heures comme ça pourrait être par  
camion, mais nous sommes entre 12 et 24 heures, ils s'organisent en fonction dès lors qu'il y a la  
fiabilité. Vous l'évoquiez, et je suis d'accord avec vous, le critère central c'est bien évidemment le prix,  
mais le second critère c'est la fiabilité : il faut que le container arrive à l'heure dite. Point. Si ce n'est  
pas à l'heure dite, cela complique ensuite toute la suite en cascade, ce n'est pas gérable. Dès lors  
855 que des donneurs d'ordre sont engagés, c'est possible, c'est faisable. Comme vous le présentez tous,  
l'offre existe, l'offre se renforce, l'offre peut répondre à certains besoins.

860 Nous avons assez peu parlé des usages du coût, c'est-à-dire que le fret ferroviaire ne va répondre et  
être performant que sur certains types de marchandises, sur certains types de flux, sur certains types  
de délais d'approvisionnement, vous l'évoquiez, Madame AVEZARD, sur l'ultra frais, l'intermodalité.  
On ne va pas être hyper performant quand il va s'agir d'amener des salades qui doivent être vendues  
dans les 6 jours ; ce sera un tout petit peu compliqué.

865 Il faut bien avoir en tête de quel type de produit on parle, sur le fret classique, vous l'évoquiez aussi  
sur les cartes que vous montriez, on va avoir tout ce qui va être en vrac : le sable, les céréales, le  
pondéreux, on va avoir certains liquides de l'industrie chimique et en distribution. Et c'est là aussi  
qu'on voit l'intérêt sur cette croissance très forte du container, c'est justement le container qui  
permet de mettre tout type de produits manufacturés. L'intérêt du container, et je finirai aussi là-  
dessus, notamment par rapport à la question de la rupture de charge, du pré poste acheminement qui  
va faire cette différence de coût, de temps, qui risque de rallonger fortement le coût global et le temps  
global de la marchandise, c'est qu'au contraire, un container est un contenant qui est standardisé,  
870 mondialement standardisé. C'est ça qui va faire toute la différence, qui va faire que c'est extrêmement  
facile de traiter un container et de le traiter de manière multimodale, intermodale et de le faire passer  
de différents types d'un cargo sur un train, sur une barge, sur un camion pour qu'il ensuite arrive  
après à l'entrepôt logistique et que la marchandise soit sortie. La standardisation du contenant et la  
facilitation de chantiers intermodaux sont très importantes.

875 Dernière chose par rapport à ce que me disent mes adhérents, je suis aussi là pour porter leur voix ;  
faire remonter des conteneurs qui arrivent à Fos franchement, ça ne se fait pas trop mal, ça  
fonctionne bien. Par contre, faire descendre des conteneurs du Havre est beaucoup plus compliqué,  
ce qui nous ramène au sujet sur la saturation du nœud ferroviaire lyonnais. Du coup, si les  
conteneurs arrivent par le sud, ça remonte assez facilement, il n'y a pas cet enjeu de saturation et il y  
880 a même plusieurs options possibles. Quand il s'agit de traverser la France, j'ai d'autres exemples en  
tête de logisticiens qui ont renoncé, qui ont essayé d'instaurer ce flux en alternatif à la route, puisque  
les infrastructures, la performance n'étaient pas au rendez-vous pour descendre notamment du port  
du Havre. Je vous remercie.

**Jacques ARCHIMBAUD, garant de la concertation extension de la concession CNR**

885 Merci beaucoup, Madame, d'ajouter aux éléments qui ont été dits ces éléments de connaissance un  
peu fine des trajectoires, des balistiques, des flux de marchandises et tout ce qui va avec, y compris  
d'ailleurs les dimensions d'innovation technologique, d'échange. Merci d'avoir avancé quelques

890 éléments. La parole est à vous, Monsieur. Du point de vue de l'opérateur ferroviaire ou de ce que vous représentez, comment peut-on mieux articuler, intelligemment et en tenant compte des contraintes et des critiques qui ont été dites les différents modes de transport de marchandises ?

**Vincent PICHOU, directeur délégué SNCF Logistics Fret Autochem**

895 Avant de vous faire une réponse sur ce point-là, je voudrais quand même préciser pourquoi les entreprises ferroviaires ont besoin et vont avoir de plus en plus besoin de passer dans le nœud ferroviaire lyonnais et de pouvoir le traverser, et le traverser en ferroviaire. Pourquoi est-ce que nous  
900 allons croître dans les prochaines années ? Quand on regarde le rétroviseur dans les dernières années, on se dit que le fret ferroviaire a pas mal baissé, ça ne sent plutôt pas bon. En réalité, le point bas du fret ferroviaire était en 2013. À partir de 2014, vous avez une stabilité légère hausse plus nous sommes dans l'épaisseur du trait, confirmée en 2015 avec une croissance de 5 % des tonnes/kilomètres. 2016, 2017, 2018 : années à jeter à la poubelle sur le plan statistique parce que  
905 crise de l'acier, crise de grands secteurs industriels consommateurs du ferroviaire. Je pense aux céréales, à la sidérurgie notamment et aux mouvements sociaux en 2016 et en 2018.

910 Ce sont donc des années non significatives. Pour autant, que voit-on ? On voit un secteur ferroviaire qui a radicalement changé en 10 ans. Les effets de ces changements se font sentir depuis quelques années. Quand je dis que 2013 est le point bas, c'est vrai, sauf dans le combiné. Le combiné  
915 commençait déjà à remonter. Pourquoi le combiné remontait-il ? Parce qu'en 2008, vous avez eu la réforme des ports, les ports sont devenus des ports performants, et sont redevenus des points de consolidation en France, de flux et ont réussi à développer leur activité. Et quand vous avez de la consolidation de trafic, derrière le ferroviaire, ça marche. Le combiné s'est donc développé plus vite. Ensuite, globalement, ce mode ferroviaire a gagné en compétitivité, en efficacité. Ce sont des trains  
920 plus longs, des trains plus lourds, ce sont des opérateurs qui se sont mis au poids de forme et qui ont développé leur capacité, tous (fret SNCF et d'autres), je ne parle pas que pour mon entreprise. Globalement, vous avez une dynamique d'acteurs qui sont des acteurs qui se mettent en compétitivité pour répondre à la demande et qui réussissent à développer.

925 Monsieur DENORMANDIE a cité tout à l'heure les autoroutes ferroviaires. C'est une évidence, c'est un nouveau service. Les routiers sont nos clients. Le combiné maritime, j'en ai parlé, se développe grâce au port et grâce aux efforts des acteurs ferroviaires. Nous avons aujourd'hui une dynamique qui est très positive avec des investissements sur le fret ferroviaire. Nous sommes passés d'un monde au début du XXI<sup>e</sup> siècle qui était celui de monopole juxtaposé, monopole sous-performant non incité à l'efficacité, mais sommé de faire partout : le Fret SNCF devait aller dans tous les territoires étant en  
930 monopole et devait présenter des solutions à tout le monde.

935 Un secteur qui aujourd'hui choisit ses axes de développement qui se positionne sur les grands corridors, qui gagne en efficacité, qui est parfaitement concurrentiel et innovant et qui, du coup, trouve la croissance. Cette croissance va se poursuivre sur l'axe Méditerranée – Rhône – Saône. Nous ne sommes qu'au début. Elle va se poursuivre parce que tous les ports de la Méditerranée tirent. Nous  
940 avons cité le port de Brégaillon qui est en train de refaire son installation de terminal embranché pour la remettre en état pour refaire du ferroviaire. Le port de Marseille a investi des dizaines de millions d'euros. Le monde portuaire, et notamment le monde portuaire fluvial, sud intérieur en tout cas, mise aussi sur le ferroviaire et développe ses infrastructures. Nous avons cette convergence d'investissement qui vient un peu valider le fait que le monde ferroviaire français est en voie de performance. Dans les secteurs de l'industrie, vous retrouvez de l'investissement. Nous avons eu une  
945 crise financière en 2008 qui s'est transformée en crise industrielle en 2009, des volumes qui ont baissé. Ce n'est pas que les acteurs étaient sous-performants, c'est que la demande n'y était pas. Aujourd'hui, l'industrie revient progressivement et globalement, les industriels sont souvent attachés au mode ferroviaire. En tout cas, nous faisons tout pour. La première des choses en matière de multimodalité est de permettre à tout le monde de travailler en efficacité et cela veut dire un nœud ferroviaire lyonnais dans lequel on peut passer dans toutes ses fonctions, c'est-à-dire des fonctions de hub, des fonctions de transit, des fonctions de dessertes. C'est la demande de tout le monde portuaire, c'est la demande d'un certain nombre de commissionnaires de transport, c'est la demande des opérateurs de transport combiné.

940 C'est très important : on ne substituera pas des logistiques ferroviaires efficaces par des logistiques consécutives. La compétitivité est de bout en bout préférentiellement. Ensuite, on peut avoir

effectivement, et j'en viens aux articulations, des activités logistiques, des chaînes consécutives fer plus fleuve. Vous en avez cité une sur l'axe, il n'y a que celle-ci. Cela existe, on peut travailler dessus, mais cela suppose que les 2 modes soient en efficacité, cela suppose que le fret ferroviaire puisse passer le nœud lyonnais de toute façon. Cela suppose que les sillons soient des sillons performants, que sur le fleuve, on ait aussi des opérateurs performants. Il y a donc une place pour des chaînes consécutives, mais la complémentarité des modes se situe à d'autres niveaux. La complémentarité des modes, pour un port, c'est de laisser à ses clients la possibilité d'utiliser le fer, le fleuve ou la route pour aller sur le bassin lyonnais par exemple. Elle est aussi dans le choix donné à un acteur d'utiliser tel mode ou un autre. Il y a évidemment une concurrence, c'est évident. D'abord, c'est le jeu de tout secteur économique, et je ne vois pas pourquoi on s'en plaindrait dans le transport plus que dans n'importe quel autre. Cette concurrence est saine et n'a jamais exclu la coopération et on le voit : des transporteurs routiers investissent dans des matériels pour faire du train, que ce soit des caisses mobiles ou des remorques équipées pour les autoroutes ferroviaires. Cette concurrence n'a jamais exclu la coopération. Et la coopération viendra là où il y aura une demande des chargeurs. Y a-t-il une demande des chargeurs spécifique pour faire du consécutif ? Fer plus fleuve ? Peut-être. Est-ce que ça constitue l'essentiel du flux ? Sans doute pas. De toute façon, j'insiste sur ce point-là, le fret ferroviaire a besoin de passer. L'industrie française a besoin qu'on puisse passer en fret ferroviaire le nœud lyonnais, et c'est vrai dès aujourd'hui et ça continuera, et ça peut croître à des niveaux extrêmement élevés.

**Jacques ARCHIMBAUD, garant de la concertation extension de la concession CNR**

Merci beaucoup d'avoir prêché pour votre paroisse.

**Vincent PICHOU, directeur délégué SNCF Logistics Fret Autochem**

Je n'ai pas prêché pour ma paroisse, je dis simplement qu'il y a une nécessité pour les acteurs ferroviaires de passer le nœud lyonnais. Et je ne vois pas pourquoi je serais plus désigné comme prêchant pour ma paroisse que n'importe qui d'autre.

**Jacques ARCHIMBAUD, garant de la concertation extension de la concession CNR**

Absolument, c'est ce que je m'apprêtais à dire. À entendre différents intervenants, ça baigne, finalement. Chacun fait son job : la CNR, VNF, les logisticiens. Si j'étais le citoyen de base et que je regardais le journal télévisé de 20 heures, pardonnez-moi cette petite digression pour mettre un peu d'animation, je dirais « comment ça se fait que ça ne marche pas ? ». Il y a quand même des problèmes d'organisation, des problèmes de concurrence, de rupture de charges, d'inégalités de traitement, de différenciation ». Il y a quand même un certain nombre de choses qui ne va pas. Ce n'est pas pour être dans la mortification. Je crois qu'il est important de montrer que chacun ayant sa place, on doit faire sauter un certain nombre de verrous pour qu'enfin, le système français fonctionne. Parce qu'il y a des moments, on ne comprend pas très bien. C'est en ce sens que je me permettais cette petite remarque un peu ironique. Si vous l'avez mal pris, je vous prie de m'en excuser. Il y a quand même un problème, et ce n'est pas chacun en suivant sa voie, son rail, ce n'est pas seulement en faisant de cette façon qu'on va réussir à régler les problèmes de coordination, d'organisation de gouvernance qui sont manifestes. J'ai entendu un atelier dans le débat que j'ai animé où les transporteurs fluviaux se plaignaient, excusez-moi Monsieur, des conditions dans lesquelles ils sont traités à Marseille. J'en ai entendu d'autres dire que la coordination entre les ports n'était pas du tout suffisante, qu'il faudrait mettre un peu d'ordre, que l'État ne faisait pas son job, les distorsions de concurrence... Je ne dis pas que tout va mal, vous avez noté un certain nombre de points de progression. Il me semble qu'il faut faire apparaître ce que j'ai entendu. Sinon, ce débat public n'a pas d'intérêt. Il faut produire le compromis, trouver les partenariats qui commencent à être envisagés pour aller dans le sens de la politique et celle non seulement de l'État français, mais de l'Europe et la coopération internationale. Et vous n'étiez pas particulièrement visé par mon intervention, Monsieur.

Vous qui êtes un peu l'observateur de ces sujets-là, que pensez-vous de ce qui a été dit et de la petite sortie à laquelle je viens de me livrer, Monsieur NIERAT ?

**Patrick NIERAT, expert IFSTTAR**

La petite sortie, vous me l'avez volée. Cela fait quelques années que je travaille sur le sujet et effectivement, on rencontre tout le temps des gens qui disent « on vient de passer une année difficile », mais c'est une tendance qui est soutenue. Pareil pour ce qui se fait en Allemagne, qui

995 prouverait bien qu'on peut le faire ailleurs et ainsi de suite. Peut-être pas. Quelqu'un prenait l'exemple  
d'Anvers dont on sortait vite pour aller... ce qui explique l'efficacité d'Anvers, ce sont quand même les  
volumes traités là-bas qui sont colossaux. L'activité d'Anvers est tellement grande que le port de  
1000 Milan, c'est Anvers. Le port de Lyon, on a beaucoup parlé de Marseille, on a un peu parlé du Havre,  
mais c'est aussi Anvers. Il ne faut peut-être pas rester franco-français dans l'examen que nous faisons  
pour regarder le sujet.

1005 Le deuxième point qui m'a frappé est qu'on a beaucoup parlé de l'intermodalité avec des conteneurs  
maritimes, mais j'imagine que quand on regarde le trafic qui passe à Lyon, il y a du maritime, mais  
beaucoup d'activité n'est pas maritime du tout. J'étais étonné que monsieur du GNTC n'intervienne  
pas pour rappeler... Je vais le faire, mal, à votre place en disant que des trains viennent aussi  
d'Avignon, de Marseille, mais pas le port de Marseille, la ville de Marseille, et qui vont aller au  
Miramas, à Paris ou à Lille. Peut-être que ce trafic est plus important pour Lyon que le trafic d'origine  
maritime.

**Dominique DENORMANDIE, président GNTC**

1010 Si je peux me permettre, il y a même la température dirigée en produits frais depuis Avignon jusqu'à  
Rungis, Madame. Cela existe et marche bien.

**Lionel VENTURA, DARLY**

Perpignan/Rungis est un autre débat, je ne me brûlerai pas les ailes.

**Patrick LAHAYE, transport Lahaye**

Intervention hors micro

1015 **Patrick NIERAT, expert IFSTTAR**

1020 C'était pour souligner la très grande efficacité que certains transporteurs obtiennent pour faire du  
Cavaillon – Beauvais, par exemple, qu'ils font en jour A, jour B, tous les jours de l'année depuis  
30 ans, 40 ans. Certains de vos adhérents le font, peut-être vous aussi, et ont une offre magnifique  
qui suppose, bien évidemment, qu'on puisse passer par Lyon, j'entends bien, mais qui exclut  
totalement toutes les idées que vous avez évoquées de faire passer par le fleuve pour faire traverser  
Lyon en utilisant le rail, puis le fleuve, puis le rail.

**Jacques ARCHIMBAUD, garant de la concertation extension de la concession CNR**

Si vous voulez achever, nous allons passer à la dernière séquence recentrant sur le nœud ferroviaire  
lyonnais. Vous vouliez intervenir, Monsieur.

1025 **Paul COSTE, président du collectif d'association de l'est lyonnais (Cael)**

1030 C'était une question par rapport au développement de Salaise-sur-Sanne, j'étais très heureux  
d'apprendre ce développement. Il y a quelques années, un certain nombre d'associations de l'Est  
lyonnais avaient trouvé qu'il était logique de faire un CFAL sud qui irait de Salaise-sur-Sanne à Saint-  
Exupéry. Cela a été complètement oublié parce que c'était soi-disant trop cher. Or, si Salaise-sur-  
Sanne se développe, entre autres sur le combiné fret, bateau et train, il serait logique qu'il y ait une  
liaison à Salaise-sur-Sanne qui remonte sur les lignes.

**Jacques ARCHIMBAUD, garant de la concertation extension de la concession CNR**

Très bonne transition, Monsieur, c'est vous qui l'avez faite. Nous allons ainsi regarder la place  
possible du nœud ferroviaire lyonnais dans cet ensemble.

1035 **SEQUENCE 3 : LE NOEUD FERROVIAIRE LYONNAIS ET LE FRET : CONTRAINTES, SATURATION,  
CONFLITS D'USAGE, AUTRES PROJETS**

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

1040 Nous n'allons plus respecter la parité, parce que je crois que du côté de la SNCF... Allez-y. Donc plus  
de parité, plus de table ronde puisque nous sommes en cercle beaucoup plus restreint. Nous  
aborderons le nœud ferroviaire à proprement dit et l'articulation sur le fret. Dans ce qui a été dit  
précédemment nous n'avons pas voulu faire apparaître comme le fluvial ou d'autres voies comme  
concurrentielles, mais bien faire apparaître quels étaient les obstacles au développement du transport

1045 du fret. Une des solutions que SNCF Réseau proposait était effectivement de traiter cette solution dans le cadre du nœud ferroviaire. C'est en ce sens que M. CUVILLIER et M. GHESQUIERES vont vous présenter le projet proprement dit. Dès qu'ils l'auront présenté, vous aurez la parole en toute liberté.

**Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau**

1050 Je suis chez SNCF Réseau à la direction territoriale de Lyon et suis le directeur des projets long terme, nœud ferroviaire lyonnais, mais aussi le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

**Pascal GHESQUIERES, chef unité commerciale fret SNCF Réseau**

Je suis responsable commercial fret, au sein de SNCF Réseau et suis en lien avec les entreprises ferroviaires fret et les industriels qui confient leurs marchandises sur le fer. Je suis donc leur correspondant lorsqu'ils ont des questions de développement vis-à-vis du fer.

1055 **Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau**

Nous sommes le maître d'ouvrage de ce projet qui est porté à ce débat public. À ce titre, nous avons droit à une séquence spécifique pour nous sur les 3 et avons même droit à un support de présentation que nous allons vous montrer.

1060 Un petit aparté : depuis la réforme de l'an dernier dans le ferroviaire, SNCF Réseau a une position bien définie. Nous sommes propriétaires de tout le réseau ferré français. À ce titre, nous l'entretiens et le développons. Notre président rappelle que nous avons un objectif très précis : faire circuler le maximum de trains sur ce réseau. Tous nos projets sont orientés dans une perspective de croissance du ferroviaire à la fois compte tenu du rôle social du ferroviaire, le rôle propre, préservation et qualité de l'air, mais aussi pour notre équilibre économique à nous parce que nous vivons des péages que nous donnent les entreprises ferroviaires qui circulent sur notre réseau. Nous avons organisé notre  
1065 présentation en 3 parties, elles sont inégales dans leur volume. En tout cas, les messages sont bien clairs. On va parler de fret et surtout d'intermodalité, nous allons parler de capacité fret et à ce titre, nous allons vous présenter le projet qui est soumis en débat public. Nous parlerons aussi des autres projets ferroviaires qui entourent le projet soumis au débat, notamment le contournement ferroviaire  
1070 de l'agglomération lyonnaise, et enfin, M. BALAZS l'a souligné, l'interopérabilité par laquelle nous concluons notre présentation.

**Pascal GHESQUIERES, chef unité commerciale fret SNCF Réseau**

1075 Quelques mots d'introduction sur le nœud ferroviaire lyonnais, nous en avons beaucoup parlé lors des interventions précédentes, je ne vais donc pas m'appesantir. Le NFL est à la croisée de grandes infrastructures de transport. Nous avons parlé des corridors, ce qui en fait une place stratégique pour les échanges au niveau européen, au niveau national et aussi au niveau régional. Un petit focus sur les installations que l'on peut trouver au sein du nœud pour le fonctionnement du fret ferroviaire. Vincent PICHOU le disait tout à l'heure, 3 grandes fonctions que l'on retrouve dans les différentes  
1080 installations du nœud : des fonctions de hub, des fonctions de transit et des fonctions de dessertes sur des services qui vont du transport combiné, qui vont sur les autoroutes ferroviaires et sur le trafic fret traditionnel.

1085 Quelques petits focus : Sibelin un site de tri où les trains sont recomposés pour partir ensuite vers des destinations plus nombreuses, plus diverses, des grandes destinations européennes et aussi une fonction de desserte locale. Il y a un réseau et un tissu industriel très développé dans la région et l'agglomération lyonnaise qui font que le site de Sibelin est aussi un site où les trains vont être séparés pour partir en desserte terminale. Le site de Sibelin peut donc être considéré comme un poumon du fonctionnement du fret traditionnel où on va recomposer les trains pour les faire partir en longue distance ou alors aller desservir des industries locales.

1090 Le site de Vénissieux – Saint-Priest est notre site de transport combiné, nous l'avons beaucoup évoqué. Sur ce site, nous trouvons les 2 grandes familles de conteneurs transportés : le conteneur maritime et le continental. Nous avons bien les 2 fonctions, nous en avons parlé tout à l'heure, c'est important. Le port Édouard-Herriot, bien sûr, assure des fonctions en continental, en maritime et bien sûr la connexion au fleuve. Salaise-sur-Sanne au sud de Lyon est aujourd'hui une plateforme en devenir, nous l'avons évoqué tout à l'heure. Dans les plans de développement, Salaise serait la

- 1095 continuité, le prolongement d'un développement du port Édouard-Herriot. Nous nous sommes dit qu'à un moment donné, le port Édouard-Herriot pourrait arriver à un niveau de saturation qui ferait qu'on aurait besoin de continuer à développer l'offre en conteneur. Dans ce cas-là, Salaise pourrait prendre le relais. Malgré tout, Salaise fonctionne aussi déjà comme un port fluvial, mais des entreprises font confiance au fer et transportent des conteneurs sur ce site-là.
- 1100 Les volumes, je vous laisse lire, sont très conséquents. Je voulais aussi parler un peu de Loire-sur-Rhône, c'est un site qui s'est développé grâce à un opérateur privé et qui maintenant opère des trains régulièrement, voire très régulièrement à Fos et vers Le Havre. Le développement s'est fait de manière opportuniste par un opérateur, et c'est une très bonne chose. Nous avons juste évoqué l'autoroute ferroviaire qui sort de l'agglomération lyonnaise, que nous retrouvons au site d'Aiton après Chambéry. Je voulais quand même ce mode de transport-là. L'autoroute ferroviaire est un mode de transport qui nécessite des infrastructures un petit peu lourdes au départ et à l'arrivée puisqu'il faut charger les remorques sur les wagons. Il y a l'autoroute ferroviaire alpine qui s'arrête à Aiton et ensuite, ça part en camion, mais nous avons aussi l'autoroute ferroviaire Perpignan – Luxembourg qui vient traverser le nœud à une fréquence qui est importante. Des projets se développent aujourd'hui, des Calais – Orbassano, des Paris – Orbassano. De nouveaux services se développent qui passent par le nœud et qui sont portés par le marché. On peut donc considérer aujourd'hui que l'autoroute ferroviaire est en expansion. Des conteneurs peuvent se mettre dessus.
- 1105
- 1110
- Paul COSTE, président du collectif d'association de l'est lyonnais (Cael)**
- 1115 Il était question de créer une nouvelle plate-forme au-dessus de Saint-Exupéry qui remplacerait celle d'Aiton ; on n'en entend plus parler. Est-ce que c'est toujours d'actualité, est-ce que ça fait partie des développements en cours ?
- Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau**
- C'est un appel d'offres piloté par l'État. Peut-être le représentant de l'État pourrait-il nous dire un mot de l'avancement du projet.
- 1120 **Stéphane CANALIS, SGAR préfecture Auvergne Rhône-Alpes**
- Aujourd'hui, Aiton – Orbassano marche bien. Nous sommes sur un système où l'Europe pointe du doigt le fait que nous soyons en régime dérogatoire et veut remettre cela sous la forme d'une DSP. À la faveur de cette DSP, un appel à manifestation d'intérêt a été lancé en août 2018 et l'appel d'offres est en cours d'analyse dans un processus franco-italien, donc binational qui prend un peu de temps.
- 1125 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public**
- La DSP est la délégation de service public.
- Stéphane CANALIS, SGAR préfecture Auvergne Rhône-Alpes**
- Délégation de service public. À l'occasion de cette DSP renouvelée, il est prévu qu'il puisse y avoir une extension du service avec un terminal dans l'agglomération lyonnaise ou en proximité avec un certain nombre de sites qui seront donnés et documentés par la puissance publique, donc les 2 États aux candidats sachant que les candidats pourront aussi arriver avec leur propre site parce qu'ils y sont déjà implantés, ceci sera analysé. Ce n'est donc pas une fermeture d'Aiton, l'Aiton – Orbassano est confirmé et une prolongation en région lyonnaise pour avoir une fonctionnalité de cette autoroute ferroviaire sur de plus longues distances et préfigurer des lignes de trafic qui pourront demain ou après-demain alimenter le tunnel Lyon – Turin livré en 2030.
- 1130
- 1135 **Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau**
- Nous avons beaucoup parlé dysfonctionnement du nœud lyonnais. Nous assumons notre part de responsabilité, mais quelques éléments structurels liés au nœud lyonnais expliquent sa saturation et ses dysfonctionnements.
- 1140 Le premier : vous voyez très bien le phénomène d'entonnoir : 12 villes convergent sur le nœud lyonnais. Vous voyez les lignes du nord, vous voyez les lignes du sud. Toutes ces lignes convergent sur les 2 gares lyonnaises Part-Dieu et Perrache, donc un phénomène d'engorgement, tout simplement, parce que les flux se superposent en 2 points du réseau.



1145 Et puis il y a un phénomène d'hétérogénéité des trafics : tous les trafics passent dans le nœud lyonnais aujourd'hui. Vous avez le trafic TER, en vert, vous avez le trafic fret. Voyez qu'il arrive par les 2 lignes au nord de Lyon : la PLM, celle de Mâcon, il arrive par la ligne de La Bresse, celle d'Ambérieu et qui se poursuit au sud de Lyon par les 2 lignes de la vallée du Rhône en rive droite et en rive gauche. Et puis vous avez le trafic TGV. Certes, une partie de ce trafic prend le contournement de Lyon, partie marginale. La plus grande partie du trafic passe par les gares de Part-Dieu et de Perrache. Ces trafics sont très hétérogènes et font que vitesses différentes, poids différents, nous avons beaucoup de mal à mettre tout cela en cadence d'une manière régulière. Pour donner une idée, les trafics TER sont environ la moitié des trafics, légèrement plus. Les transports du quotidien sont donc une part très importante de ce qui se passe dans le nœud lyonnais.

Les 50 % restants se partagent à peu près en 3 parties égales :

- 1155
- Le trafic TGV ;
  - Le trafic fret ;
  - Les mouvements de services, mouvements techniques. Ce sont les mouvements nécessaires pour ramener les trains de voyageurs sur les quais de Part-Dieu et de Perrache.

1160 Les gares lyonnaises ne sont pas des gares terminus, mais des gares traversantes. Dans le meilleur des cas, un train qui arrive peut repartir, mais dans les autres cas, on est obligé de le déplacer, de l'emmener sur un site de remisage et de le remettre à quai lorsqu'on va l'utiliser pour une circulation commerciale. Beaucoup de mouvements hétérogènes expliquent aujourd'hui quand ça ne se passe tout à fait comme prévu, malheureusement cela arrive, le nœud lyonnais qui est en limite de capacité et fait une caisse de résonance : le moindre incident se répercute sur les autres. Les chiffres sont accablants ; la ponctualité dans le nœud lyonnais, ce sont 80 %, ce qui veut dire que 20 % des circulations ne sont pas à l'heure. Quand on regarde tous les dysfonctionnements sur le réseau de la région sur l'ensemble de la région Auvergne Rhône-Alpes, un tiers des dysfonctionnements ont leur origine dans un incident qui s'est passé dans le nœud lyonnais. Tout ceci fait que la région Auvergne Rhône-Alpes se classe globalement au niveau TER à l'avant-dernière région de France en matière de ponctualité.

1175 Voyez l'importance du nœud, les opérateurs de fret en souffrent. Globalement, tous les clients du quotidien en souffrent. Où se situent les zones de congestion principales ? C'est là où il y a les petites étoiles jaunes. Voyez les étoiles sur une ligne verticale qui passent par Part-Dieu, ligne la plus à droite et il y a une petite étoile à gauche pour Perrache. Il y a aussi des dysfonctionnements, des saturations à Perrache. Il y a une autre portion de ligne en saturation : la portion de ligne depuis Lyon jusqu'à Grenoble. Que faisons-nous ? Avant de parler du long terme, que faisons-nous pour améliorer le fonctionnement du nœud lyonnais ?

1180 Nous avons mis en route, pas que nous, c'est dans le cadre du contrat de projet État/région, c'est avec l'État, c'est avec la région un programme de 500 millions d'euros, un programme lourd, important que nous développons jusqu'en 2025, mais qui n'a pas pour but de faire passer plus de trains. C'est juste pour faire passer les trains actuels, mais cette fois-ci avec de la qualité, pour revenir à un système fiable. Les travaux sont en cours, certains d'entre vous ont eu l'occasion de les visiter aujourd'hui même. Le projet qui est soumis au débat n'est pas celui-là. Celui-là est en route, les travaux sont lancés. Le projet qui est soumis au débat, c'est la phase d'après. Si on veut augmenter le nombre de trains, qu'est-ce qu'il faut faire ? Il faut répondre aux points de saturation que nous avons vus, c'est pour cela que nous portons au débat un projet de renforcement de la ligne nord-sud dans la traversée de Lyon, 2 voies supplémentaires et au passage une extension de la gare de la Part-Dieu. La ligne Lyon – Grenoble au départ de Lyon sature aussi, et là, création de voies supplémentaires pour porter à 4 voies le réseau depuis Lyon jusqu'au croisement de la ligne au contournement de Lyon.

1195 Dans un débat public, nous portons un projet, c'est celui-là, sur lequel nous sollicitons l'avis des gens, mais nous portons surtout un niveau de services. L'ambition que nous portons au débat public en matière de niveau de services est 2 fois plus de TER, 2 fois plus de TGV et 2 fois plus de capacité fret. Ça, notre président y tient beaucoup. Même si la priorité est donnée aux transports du quotidien, tout le monde en convient, notre président tient absolument à ce que tous nos projets prévoient un renforcement de la capacité pour le fret. Les chiffres sont simples à retenir : 2 fois plus, 2 fois plus,

2 fois plus sur l'ensemble des 3 segments. Sur ce choix, cette ambition-là, l'avis est aussi sollicité dans le cadre de ce débat public.

1200 Nous allons parler de choses concrètes pour des gens qui représentent le monde économique, nous allons parler de travaux, de réalisation, même si nous n'en sommes pas encore là aujourd'hui puisque nous sommes dans une phase de débat public qui sera suivie d'études, de procédures, d'un décret et enfin de travaux. La ministre nous a demandé de réfléchir dans le cadre de ce débat et de soumettre au débat des scénarios pour une première étape de réalisation des grands projets. Dans ces grands projets, il y a ce dont nous venons de parler, il y a aussi le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

1205 Nous proposons au débat 2 scénarios : le premier consisterait à réaliser tout de suite l'ensemble des investissements qu'on vient de présenter dans le nœud lyonnais, donc la traversée nord-sud au niveau de la Part-Dieu et le renforcement de la ligne de Grenoble. Nous avons aussi étudié un scénario alternatif qui consisterait à faire la ligne de Grenoble et non pas la traversée nord-sud au cœur de Lyon, mais la traversée nord-sud au niveau de Saint-Exupéry qui est en fait un maillon de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Cette première étape ne réglerait pas les objectifs de long terme, mais permettrait de faire 2 fois plus de TER périurbain, nous attendrions donc cet objectif de développement des trains du quotidien, elle permettrait de faire un quart de plus de TGV, et elle permettrait d'apporter 50 % de capacités supplémentaires pour le fret. Ces 2 scénarios sont équivalents sur ce niveau de performance.

1210 Si on creuse un peu : le premier scénario, nous faisons tout le nœud ferroviaire lyonnais long terme, son coût global est certes élevé : 2,9 milliards d'euros. Il offre une possibilité de desserte régionale directe, mais pas par la grande vitesse, parce que nous n'avons pas les infrastructures grande vitesse que sont les accès alpins, mais une possibilité de mettre des dessertes régionales directes de Lyon vers les principales métropoles régionales. Dans ce scénario, comme nous n'avons pas le contournement, le fret continue de passer par Part-Dieu.

1215 Le deuxième scénario, au niveau de Saint-Exupéry, a un coût légèrement inférieur, 2,6 milliards d'euros, et ne permet pas de desserte de voyageurs directe entre Lyon et les métropoles régionales parce que nous n'avons pas les capacités suffisantes au niveau de la Part-Dieu pour les atteindre. En revanche, il offre des dessertes au niveau de Saint-Exupéry, que ce soit pour le voyageur ou que ce soit pour les développements fret, notamment les grandes plates-formes intermodales qui accompagnent ces projets de nouvelles infrastructures.

1220 Quand nous aurons tous les projets qui sont en cours d'études, nous avons les projets du cœur de l'agglomération, le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, les accès alpins vers les Lyon – Turin, le Paris – Orléans – Clermont – Lyon côté ouest, là, nous atteindrons l'ambition affichée dans le dossier du débat : 2 fois plus de TER, de TGV et de fret.

1225 J'ai dit tout à l'heure que nous parlerions de capacité de fret. Si nous faisons la synthèse des capacités offertes par ces projets : côté gauche, les capacités actuelles. Nous raisonnons en heures de pointe, ce qui est important est-ce qu'il est possible de faire en heures de pointe pour un train de fret pour traverser les gares lyonnaises.

Nous avons aujourd'hui 4 sillons par heure et par sens possible quand tout va bien :

- 3 par la gare de Perrache ;
- Un par la gare de Part-Dieu.

1230 En heures de pointe, nous n'avons pas de sillons disponibles sur la ligne de Grenoble, notamment pour desservir Vénissieux.

1235 Sur le long terme, la capacité offerte passe à 7,5 trains par sens, donc 100 % de croissance du fret – pas tout à fait de 4 à 7,5, les bons mathématiciens auront fait l'opération, mais nous n'en sommes pas loin. Cette croissance se fait essentiellement sur le contournement ferroviaire. Sur le long terme, il n'y a plus de fret dans Part-Dieu, nous avons totalement enlevé le fret de Part-Dieu. En revanche, nous gardons cette possibilité de faire passer du fret au niveau de Perrache, pas dans la gare de Perrache, parce que la ligne PLM contourne la gare de Perrache. Nous pouvons créer ce sillon fret local (on appelle « local » le « 1 » qui est horizontal) qui a un développement de sillon fret depuis Lyon vers Vénissieux et Grenoble.

**Pascal GHESQUIERES, chef unité commerciale fret SNCF Réseau**

1250 Compte tenu de ces projets, une zone s'impose petit à petit en termes de développements du fret, c'est la zone de Saint-Exupéry où en voyant arriver ces grandes infrastructures, nous pourrions imaginer, ce n'est pas fait aujourd'hui, le développement d'une grande plateforme multimodale qu'on appellerait « sud Saint-Ex » qui pourrait être facilement reliée au CFAL, aux accès alpins du Lyon – Turin s'il voit le jour. Ce sont des projets qui sont réfléchis. Nous pourrions donc créer sur cette

1255 plateforme une multimodalité des modes de fret, donc de l'autoroute ferroviaire à grand gabarit, du transport combiné et un hub de fret traditionnel. Nous voyons aussi que le projet Carex qui est en réflexion et qui est un projet bimode aérien/fer à destination des grands cargoports européens pourrait trouver sa pertinence. Évidemment, le cargoport y trouverait certainement un intérêt. Ces infrastructures pourraient générer une réflexion autour du fret dans la zone de Saint-Ex.

1260 **Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau**

Pour conclure, Monsieur le président, c'est la dernière, nous avons dit que nous parlerions d'interopérabilité. Le nouveau système de signalisation ERTMS est un système de signalisation de dimension européenne. Le « E » d'ERTMS est pour « Europe ». Le but de ce système de signalisation est de rendre le réseau interopérable, c'est-à-dire qu'un train peut traverser plusieurs pays d'Europe

1265 en ayant un seul système de signalisation. Aujourd'hui, le fait d'avoir des systèmes de signalisation différents empêche réellement les trains de traverser les frontières, sauf à changer de locomotives. C'est un système qui pour nous, Réseau, n'est plus un projet parce que ce système, nous le mettons en place en ce moment sur la ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon. Il a un grand avantage, c'est qu'il permet de réduire l'espacement entre les trains et donc de mettre plus de trains dans un laps de

1270 temps donné sur une ligne. Sur la ligne Paris – Lyon, cela nous permet de passer de 13 trains par heure et par sens à 16 trains par heure et par sens.

La réflexion, nous avons regardé dans le cadre du nœud lyonnais, est : est-ce que ce système pourrait être déployé au sein même du nœud lyonnais ? Ce n'est pas si simple que cela. Les études que nous avons faites pour ce débat public concluent à un gain de 20 à 25 % de capacités au sein du

1275 nœud lyonnais. Cela permettrait donc de donner une première réponse capacitaire au nœud lyonnais, en clair, de faire passer plus de trains sans attendre la réalisation de ces grands projets d'infrastructures.

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

Merci de cette présentation, nous allons vous laisser la parole le plus largement possible. Je ne vais donc pas intervenir beaucoup. J'ai juste une remarque là-dessus : on peut rêver un peu sur ce point, avec tous les grands projets, effectivement, on refait le monde, cela ne pose pas de problème. Monsieur le coordinateur indiquait tout à l'heure les chiffres européens en matière d'investissement sur le corridor. Quand on regarde les chiffres français de l'ensemble de vos projets, confrontés à ce

1280 qu'on investit aujourd'hui, on peut se poser un certain nombre de questions sur la capacité de réalisation. Le phasage que vous avez évoqué conduit en fait à une concurrence entre le fret et les transports du quotidien voyageurs. Est-ce que c'est pénalisant ou pas, cette approche sur votre première phase ? Je vous laisse ensuite tous la parole là-dessus.

**Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau**

Je ne sais pas comment interpréter le mot « pénalisant ».

1290 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public**

Je vais être plus précis : lors de réunions publiques, on nous a dit « dès lors que vous faites passer des trains de fret sur une ligne, ils passeront toujours après les voyageurs ». Ce soir, nous sommes là, sur le développement du fret. Le fait de rendre commun le CFAL puisqu'une partie du CFAL est utilisée à la fois pour les voyageurs dans votre première phase et par le fret ; est-ce que c'est

1295 pénalisant pour le fret, est-ce qu'on a un objectif aussi ambitieux ? Vous l'avez réduit à 50 % de possibilité. Est-ce que ce chiffre-là est crédible ?

**Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau**

Oui, ce chiffre est crédible. Cela n'exclut pas les incidents de fonctionnement du réseau. En situation normale, nous avons conduit toutes les études d'exploitations pour rendre ce chiffre crédible.

- 1300 Aujourd'hui, le réseau français est essentiellement mixte et reçoit du TER, du fret. Seules les lignes à grande vitesse sont dédiées pour ce seul type de trafic. Nous avons quand même un cas de figure à souligner qui est à peu près unique en Europe : entre Lyon et le sud. Nous avons 3 lignes qui permettent de relier Lyon au Sud : il y a la ligne à grande vitesse, celle de Saint-Exupéry qui descend ensuite vers Marseille, Montpellier, qui est réservée à la grande vitesse. Nous avons la ligne de la rive gauche du Rhône où le TER seul circule. Nous y mettons également du fret, mais le TER ne circule que sur cette ligne-là, et la ligne de la rive droite du Rhône qui elle, est dédiée fret, il n'y a que du fret qui circule. C'est vrai que c'est une situation quasi idéale. Une ligne par type de trafic, tout gestionnaire d'infrastructure en rêve. Dans la pratique, en dehors de ce cas de figure, partout ailleurs sur le réseau français, nous avons une cohabitation des trafics et arrivons à faire circuler tous les trafics. Même s'il a des difficultés, le fret arrive à traverser le nœud lyonnais.

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

Vous avez la parole pour ceux qui la souhaitent.

**Paul COSTE, Cael**

- 1315 J'avais une question. Vous parliez du système de signalisation, ERTMS. Vous aviez dit dans une autre réunion qu'il fallait que tous les trains qui traversent Part-Dieu, pour simplifier, soient équipés de ce système pour que ça fonctionne, sinon, ce serait compliqué. C'est ce que j'avais cru comprendre, vous ne l'avez pas redit aujourd'hui.

**Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau**

- 1320 Je ne l'ai pas redit aujourd'hui, on peut creuser un petit peu. L'ERTMS est un système de signalisation embarqué : on enlève la situation latérale qui est une situation visuelle que regardait le conducteur du train au profit d'une signalisation embarquée où les signaux sont à l'intérieur du train. Cela oblige donc effectivement à un équipement spécial pour les trains par rapport au système actuel. Lorsque nous sommes en train de déployer ERTMS sur la ligne 1, cela veut dire que tous les TGV qui circulent sur la ligne à grande vitesse Paris – Lyon devront être équipés de ce système, sinon ils ne pourront pas circuler. Mais comme c'est une norme européenne, elle va progressivement s'imposer à tous les types de trains et l'Europe a commencé à le mettre en place, M. BALAZS pourra peut-être le confirmer, sur les corridors de fret pour que les trains de fret puissent être complètement interopérables. Tout naturellement du fait de l'incitation européenne, ce système de signalisation se mettra en place, y compris sur les trains. Cela a un coût, nous avons regardé au niveau du nœud lyonnais, il faut équiper quasiment tous les TER de la région, à peu près 300 rames. Le coût d'équipement d'un TER est à peu près 1 million d'euros, très important. Quand il y en aura 300 à équiper, peut-être que l'effet d'échelle réduira les coûts. Cela reste un investissement de matériel roulant très lourd.

- 1325
- 1330

**Patrick NIERAT, expert IFSTTAR**

- 1335 Pour l'ERTMS [inaudible] pour le fret.

**Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau**

- 1340 Je ne sais pas répondre à cette question parce que nous n'avons pas mené les études, mais on comprend bien que le but de l'ERTMS est de faire passer plus de trains. C'est la vision globale de l'économie du système qu'il faut rechercher. La différence entre le coût d'équipements des lignes et les trains, gérer la différence entre les 2 coûts, nous n'avons pas fait l'exercice. C'est un système qui doit amener une économie d'échelle sur l'ensemble.

**Grégoire CARRIER, Métropole de Lyon**

- 1345 Quelques remarques. La première est que la situation de la métropole lyonnaise fait qu'il y a un double enjeu : il y a à la fois, je parle plutôt sur l'aspect fret qui est le thème de la journée, un aspect d'accessibilité parce que l'aire métropolitaine a une activité dynamique 30 à 40 % du pic de la Région Auvergne qui est elle-même, Région, une région riche. Il y a un enjeu de contournement parce qu'elle est située, et nous l'avons vu dans les cartes à l'intersection de 2 corridors européens majeurs, nous le voyons sur le train, par exemple, si on regarde les chiffres présentés tout à l'heure, nous avons à peu près j'ai fait le compte, 72 000 trains qui passent par les corridors et à peu près la moitié s'arrêtent sur les différents sites de l'aire métropolitaine lyonnaise, sur les différentes plates-formes que ce soit
- 1350

Sibelin, PLEH, etc. Nous avons donc 50 % de trains qui ont besoin de contourner et 50 % de trains, grossièrement, qui s'arrêtent.

- 1355 De ce point de vue, nous voulions souligner du point de vue de la Métropole l'importance et le rôle différent qu'occupe bien les 2 projets d'une part desserrement du nœud ferroviaire lyonnais qui a plutôt une portée de desserte voyageurs en premier objectif et le soutien aussi à la réalisation de l'ensemble du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. De ce point de vue, je voulais souligner 2 choses en particulier. Sur l'aspect fret, le mot d'ordre que nous voudrions voir bien entendu et qui a été pas mal regardé est d'avoir le bon fret sur la bonne plate-forme. De ce point de
- 1360 vue, il y a eu un certain nombre d'expressions par exemple sur l'idée d'aller jusqu'à la saturation du PLEH avant de basculer, par exemple, tel ou tel service à l'extérieur qui ne nous paraît pas tout à fait pertinent, qui ne nous paraît pas acceptable au sens où il nous paraît tout à fait judicieux de contenir et de maintenir l'ensemble des activités portuaires au service de l'économie de l'aire métropolitaine lyonnaise. En revanche, l'ensemble des trafics fret qui sont appelés par exemple que ce soit en trafic combiné ou simplement à transiter à travers l'ensemble du nœud lyonnais de l'aire métropolitaine et
- 1365 lyonnaise au sens plus large doivent aller préférentiellement sur les autres plates-formes qui sont effectivement à disposition, qui sont efficaces et qui sont déjà investies pour une part. C'est quelque chose que nous souhaitons voir vu et voir vu également dans le cadre du schéma directeur 2050 du port qui est en ce moment à l'étude et qui fait le lien avec l'extension de la concession que M. ARCHIMBAUD évoquait.
- 1370 La deuxième chose était que nous avons 2 choses qui sont en train d'apparaître dans le débat public ; la première est que nous avons un débat public d'opportunité sur les infras du nœud ferroviaire en tant que tel et puis à travers les études complémentaires qui ont été réalisées, nous sommes en train aussi de jauger l'opportunité du meilleur phasage entre les différents projets. Là encore, je pense qu'il faut bien éviter de conclure de ce débat public sur l'idée que ce phasage est un scénario à part
- 1375 entière. Il s'agit bien peut-être d'un phasage pertinent, néanmoins, cela reste un phasage de 2 projets qui ont leur sens et leur pertinence en tant que tel, l'un et l'autre comme je l'évoquais dans le premier point.
- 1380 Sur cette hypothèse de phasage privilégiée, je voulais juste souligner 2 aspects qui sont à regarder de façon importante, me semble-t-il. Le premier est simplement que si on a une capacité en faisant le CFAL nord et Saint-Fons – Grenay du NFL à avoir une part importante et équivalente en tout cas à la grande maille à la réalisation du NFL, de façon assez mécanique, nous avons une densité très forte de circulation qui va arriver sur le sillon Saint-Fons – Grenay avec des questions d'acceptabilité assez fortes de ce territoire qui est train de devenir un territoire urbain à part entière. Il y a des projets d'urbanisation forts, nous le verrons dans les réunions sur l'insertion dans les jours qui viennent.
- 1385 Le deuxième est que, pour reprendre l'introduction que vous aviez, Monsieur CUVILLIER, c'était de dire que votre rôle, SNCF Réseau, est aussi d'avoir le maximum de péages avec le maximum de trains qui circulent. Ce n'est pas la même chose d'avoir des trains de voyageurs qui arrivent dans la centralité de la gare Part-Dieu qui a des contraintes, mais qui offre le maximum de service aux usagers du train avec le maximum de correspondances, aussi bien ferroviaires que vers l'ensemble
- 1390 des transports collectifs que de leur permettre d'arriver à Saint-Exupéry, ce qui est offert en nombre de trains effectivement dans la solution Saint-Exupéry, mais qui risque de connaître une moindre influence en termes de voyageurs. Pour preuve, aujourd'hui, il n'y a pas de saturation des sillons à Saint-Exupéry. Il serait tout à fait possible que SNCF Mobilités décide de déplacer tous les TGV intersecteurs sur Saint-Exupéry, ce qu'elle ne fait pas simplement parce qu'elle n'aurait pas des
- 1395 voyageurs suffisamment nombreux pour le justifier. De la même façon qu'en gare parisienne, on a beau avoir des difficultés avec les gares de Lyon, ou sur les gares du Nord, les trains ne sont pas basculés sur les sillons qui traversent Charles-de-Gaulle et Marne-la-Vallée en quantité de façon à résoudre les problèmes de saturation ou d'investissement qui seraient nécessaires. Ce sont un peu les 2 principales interventions.
- 1400 Une petite illustration sur le premier point et souligner l'idée du bon fret sur la bonne plateforme. Aujourd'hui, sur le port Lyon Édouard-Herriot, nous avons à peu près 2 500 trains par an et 2 500 poids lourds par jour. Nous sommes à l'intérieur du périphérique qui lui-même interdit au trafic poids lourds de transiter et nous sommes juste à la limite de la zone à faible émission que l'État lui-même a demandé pourquoi nous n'étendions pas sur le périmètre portuaire. Il faut aussi bien avoir ce
- 1405 paramètre en tête dans les différentes évolutions des plates-formes qui sont envisagées.

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

1410 Merci de votre intervention, de la prise de position sur ce point. Nous ne sommes pas dans le débat sur les alternatives, ce point est simplement pour répondre à un point qui interpelle là-dessus. L'avis de la Commission n'est pas de proposer telle ou telle alternative, cela va de soi, mais bien d'analyser parmi les solutions qui seront abordées, les études complémentaires ou les éclairages qui ont pu être données si des alternatives peuvent exister. Ensuite, qu'elles soient débattues, nous sommes tout à fait favorables, c'est l'objet même du débat. Je vous laisse répondre si vous souhaitez répondre davantage à cette prise de position.

**Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau**

1415 Non, nous avons enregistré la prise de position.

**Stéphane GUGGINO, délégué général du comité pour la Transalpine Lyon – Turin**

1420 Je voulais simplement poser une question de Bétotien et me faire le porte-parole d'un territoire qui n'est pas le nôtre. S'agissant des accès alpins de Lyon – Turin, où je ne mettrais pas de « si » comme vous l'avez fait, d'autant que ce matin, ici dans cette même salle, l'Union européenne a réaffirmé son engagement très fort pour la réalisation de cette infrastructure. Il s'avère que pendant la loi d'orientation des mobilités, une demande très forte, et ça me permet de rejoindre les premières tables rondes qui se sont déroulées, c'est une demande très forte des élus et des acteurs économiques de Marseille de ne pas passer à côté de l'opportunité du Lyon – Turin. Et, en l'occurrence, la loi d'orientation des mobilités a donné lieu à beaucoup d'amendements de la part des élus, de la communauté portuaire, de prise de position sur la capacité d'absorber des flux en provenance du sud qui se dirigeront ensuite vers l'est. Je voulais savoir si le doublement de la ligne Saint-Fons – Grenay pouvait en partie répondre à cette demande en attendant que la branche du CFAL sud soit réalisée.

1425

**Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau**

1430 Nous avons mené des études d'exploitation sur les niveaux de trafics que nous vous avons présentés, c'est-à-dire 50 % de fret supplémentaires. Nous n'avons pas les 100 % supplémentaires qu'apporteront la réalisation du CFAL sud. En revanche, ce peut être une étape transitoire intéressante. De même qu'aujourd'hui, sur les accès alpins, il est à peu près acquis que le tunnel international est en train de se construire alors qu'il n'y a pas de décision de prise encore sur les accès. C'est difficile de décider à un moment donné qu'on va tout faire d'un coup quand on est sur des projets qui coûte entre 10 et 20 milliards d'euros. Le but de cet éclairage que nous apportons est de proposer une réalisation progressive de cet ensemble de schémas d'infrastructure.

1435

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

1440 Merci. Une dernière question et je vous propose de clore notre séance, j'ai largement débordé, comme d'habitude par rapport à l'horaire que j'avais indiqué, c'est que les questions étaient importantes.

**Dominique DENORMANDIE, président GNTC**

La plate-forme sur Saint-Exupéry, quand l'échéance serait-elle vue ? La livraison si vous voulez d'une plate-forme. Je parle d'une plate-forme de manutention ferroviaire.

**Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau**

1445 La grande plate-forme qui a été présentée au niveau de Saint-Exupéry se situe à l'intersection des 2 corridors européens qui matériellement se concrétisent au niveau de Lyon par le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise et les accès alpins. Aujourd'hui, c'est inutilisé, inexistant. Demain, ils utiliseront ces infrastructures nouvelles. L'échéance de cette plate-forme est la réalisation de ces grands projets.

1450 **Dominique DENORMANDIE, président GNTC**

Que vous situez à peu près ?

**Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau**

1455 Les décisions ne sont pas prises. Vous avez vu qu'un des scénarios d'une première tranche prévoyait la réalisation au moins d'une partie du contournement. Mais là, ces décisions ne relèvent pas de SNCF Réseau. Peut-être que l'État veut compléter le propos ou éclairer.

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

Non, il ne veut pas.

**Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau**

1460 Je vais vous faire une réponse technique : ces grands projets d'infrastructure entre le débat public, la phase qui nous occupe aujourd'hui dans le nœud lyonnais et la mise en service, ce sont une vingtaine d'années. En supposant que tout se passe bien, c'est-à-dire que les étapes s'enchaînent et que les financements soient en place. Je ne sais pas si cela peut répondre à votre question.

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

1465 C'est important de le souligner. Dans toutes les réunions publiques que nous avons eues également, nous avons été frappés par le fait que l'ensemble des personnes qui sont intervenues disaient « à quoi sert un débat si on n'a pas une décision, une mise en œuvre, à une échéance relativement courte ? ».

1470 Là, nous parlons sur le nœud ferroviaire à long terme, mais il est bien évident qu'un certain nombre de projets qui ont été soit débattus, soit DUPés qui ne voient pas le moindre démarrage décrédibilisent complètement le dispositif. Vous avez parfaitement raison de poser cette question, c'est une des questions que nous nous posons sur l'intérêt de lancer un certain nombre d'opérations si nous n'avons pas la capacité à investir derrière et à les concrétiser. C'est un objectif que nous poursuivons, y compris les études de phasage qui peuvent être abordées, c'est d'amorcer cette pompe.

1475 Merci, je vous propose de nous en tenir là pour ce soir. Tous les documents qui ont été projetés sont disponibles sur le site pour ceux qui n'auraient pas réussi à lire, ils sont à votre disposition. À la sortie, si vous le souhaitez, un petit pot pour clore notre réunion qui s'est un peu prolongé. Merci, monsieur le coordinateur de votre intervention.