

Débat public

NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

Du 11 avril au 11 juillet 2019

Compte rendu intégral
Réunion publique
Mardi 16 avril 2019 à Givors

| | |
|-----------------------------|--|
| SALLE/ADRESSE : | Salle Roger Tissot – 53, rue Honoré-Petetin 69700 Givors |
| PARTICIPANTS : | 103 personnes |
| DÉBUT > FIN : | 19 h 15 à 22 h 10 (durée du REC : 2 h 39) |
| QUESTIONS-RÉPONSES : | 24 questions |

En tribune

CNDP

| | | | |
|-----------------|-------------|-------------|---|
| M. | Jean-Claude | RUYSSCHAERT | Président de la Commission particulière du débat public |
| M. | Francis | BEUCIRE | Membre de la Commission particulière du débat public |
| M. | François | GILLARD | Membre de la Commission particulière du débat public |
| M. | Jérôme | LAURENT | Membre de la Commission particulière du débat public |
| M ^{me} | Agnès | POPELIN | Membre de la Commission particulière du débat public |
| M ^{me} | Dominique | SIMON | Membre de la Commission particulière du débat public |

Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

| | | | |
|----|-------|-----------|--|
| M. | Denis | CUVILLIER | Directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – Direction territoriale |
| M. | Cyril | REBOULET | Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau |

Intervenants :

Christiane CHARNAY, Maire de Givors

Philippe BOSSUET, Sytral

Sophie THIERION DE MONCLIN, TER Rhône-Alpes

Jean-Luc DA PASSANO, Vice-Président Métropole de Lyon

Denise FARJOT, directrice des gares de la Loire Gares & Connexion

Fabrice GRAVIER, chef du service mobilité à la DREAL Auvergne Rhône-Alpes

Didier LLORENS, spécialiste environnement SNCF

COMPTE RENDU DE RÉUNION :

Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière

Bonsoir, je vous propose de démarrer avec le petit quart d'heure de retard, comme d'habitude, excusez-moi. Je préside la Commission particulière et vais demander à Madame la Maire si elle accepte de monter à mes côtés. Je lui cède la parole, ne serait-ce que pour la remercier de nous accueillir et souhaiter la bienvenue aux membres.

Christiane CHARNAY, maire de Givors

10 Bonsoir à tous et à toutes. En tant que maire de Givors, je suis heureuse de vous accueillir pour ce débat. Merci à Monsieur Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière du débat public qui nous a sollicité pour qu'un débat public ait lieu dans notre territoire. En effet, Givors est la porte d'entrée sud de la Métropole. Notre ville est un lieu historique de mobilité d'abord fluviale avec la construction dès 1780 du premier canal, puis beaucoup plus ferroviaire et aujourd'hui principalement du transport routier. Nous sommes donc à un carrefour qui voit transiter aussi bien le fret que les déplacements quotidiens des travailleurs des environs. Près de 90 000 véhicules passent chaque jour ici, dont 10 000 poids lourds. Or, si les Givordins ont besoin eux aussi de se rendre chaque jour au travail, ils ne veulent pas que leur santé et celle de leurs enfants y soient sacrifiées. Face à ces dangers, il est temps donc de nous mobiliser pour de véritables changements d'orientation. Nous avons refusé l'A45, nous n'accepterons pas l'élargissement de l'A47 et des fermetures de lignes de train.

20 Je vous invite donc à tous vous mobiliser lors de ce débat, mais aussi au quotidien pour appuyer les combats que nous sommes nombreux à mener. Nous demandons le cadencement des TER entre Lyon et Saint-Étienne, nous demandons la réouverture de l'omnibus de Givors – Lyon-Perrache et nous demandons partout les moyens de créer ou de développer des modes doux de déplacement. À Givors, nous avons la route, le train et le fleuve et devrions tous les utiliser. Je remercie donc la Commission nationale particulière du débat public pour cet événement, qui, j'en suis certaine, nous permettra de mieux cerner les différents projets pour le transport de demain. Je vous souhaite donc un bon débat.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière

30 Quelques mots pour vous rappeler ce qu'est un débat public même si vous en avez connu de nombreux dans la région sur différents sujets : c'est la mise en œuvre d'un droit constitutionnel où toute personne a le droit, dans des conditions et limites définies par la loi, d'accéder aux informations et de participer à l'élaboration des décisions pour tous les sujets qui ont des incidences sur l'environnement. C'est un exercice démocratique avant toute décision qui nécessite l'information la plus large et la plus complète possible sur le sujet, un recueil des avis et des contributions sur l'opportunité, les caractéristiques, les impacts de ces projets. Ce débat vise à éclairer la décision publique. Le débat est organisé à l'initiative de la Commission nationale du débat public en fonction de la nature des projets. La CNDP est une autorité administrative indépendante qui décide effectivement de l'organisation d'un débat en raison de l'intérêt national ou des enjeux socio-économiques et environnementaux. La Commission nationale désigne ou nomme une Commission particulière dont vous avez une partie des membres autour de cette table que je présenterai tout à l'heure. Cette

40 Commission particulière définit les modalités d'informations, les modalités de participation du public, elle anime le débat, et, en fin d'exercice, est amenée à dresser un compte rendu du débat sans jamais se prononcer sur le fond du projet. Contrairement au commissaire enquêteur qui mène une enquête publique, nous n'avons pas pour mission de porter un avis sur le projet qui est défini. En revanche, nous porterons un avis et des recommandations sur la concertation qui a eu lieu et toutes les questions qui peuvent être soulevées et qui permettront au maître d'ouvrage de décider en toute connaissance de cause. La Commission particulière que je préside est constituée de 8 personnes, vous les avez vues en photographie, toutes ne sont pas présentes aujourd'hui. Deux personnes sont à côté de moi et animeront ce débat ce soir : François GILLARD et Jérôme LAURENT. Dans la salle

50 se trouvent trois autres membres de la Commission : Agnès POPELIN, Francis BEAUCIRE et Dominique SIMON qui vous écouteront et nous rendront compte en fin de réunion des points essentiels qui peuvent en ressortir.

60 Nous avons également souhaité avoir autour de cette table le maître d'ouvrage en la personne de Denis CUVILLIER et de Cyril REBOULET de SNCF Réseau ; je les laisserai se présenter davantage. Ils se sont fait accompagner d'une équipe de la SNCF qu'ils voudront bien présenter le moment venu, présente pour répondre à toutes les questions que vous pourriez avoir. Les autorités organisatrices de la mobilité sont les partenaires de la SNCF. La SNCF a porté le projet, mais autour de cette structure, nous retrouvons des autorités organisatrices au premier rang desquelles l'État : merci Monsieur GRAVIER d'être présent et donc de représenter le préfet de région en la matière qui a la mission d'organiser les autorités organisatrices par elles-mêmes qui est également autorité organisatrice pour les transports des grandes liaisons, les transports d'équilibre des territoires, la région Auvergne Rhône-Alpes que nous avions conviée qui est représentée ici, mais dont les élus n'ont pas pu se libérer pour ce soir, la métropole de Lyon en la personne de M. DA PASSANO qui est au premier rang et que je salue, et le Sytral qui est une autorité organisatrice sur la métropole lyonnaise dont je salue les représentants qui sont également dans la salle.

Je rappelle que cette réunion est filmée. Si certaines personnes ne souhaitent pas être filmées, elles voudront bien le préciser et éventuellement se déplacer par rapport aux caméras de façon à ne pas être filmées au vu du respect du droit à l'image.

70 Je soulignerai également quelques grands principes du débat public. Tout d'abord, l'indépendance : tous les membres de la Commission particulière n'ont aucun lien avec le maître d'ouvrage ni avec les collectivités locales ou les partenaires du projet. Elle est neutre, nous n'avons pas à nous prononcer ainsi que je l'ai affirmé tout à l'heure sur le projet ni sur les avis exprimés. Tous les avis sont recevables dès lors qu'ils sont argumentés. La Commission est également transparente, c'est-à-dire qu'elle va assurer la diffusion de l'ensemble des informations sans écarter aucun avis dès lors que celui-ci est conforme aux principes du débat public, qu'il n'est ni injurieux ni polémique sur ce point, mais au contraire, qu'il est argumenté. Le principe d'égalité de traitement est à relever : toute personne peut s'exprimer dans les mêmes conditions que ce soit les élus ou le grand public ou les structures professionnelles. Toute voie est égale. Enfin, j'évoquais l'argumentation : nous n'attendons pas de votre part une prise de position dès lors qu'elle n'est pas argumentée, mais nous avons besoin de faire remonter au maître d'ouvrage vos arguments. Tous les arguments seront reportés sur ce point. Je n'irai pas plus loin en présentation initiale et laisserai la parole à François GILLARD qui va animer cette première partie de réunion.

80

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

C'est à moi que revient la charge de vous présenter l'organisation du débat. Deux séquences seront observées : la première séquence sera le diagnostic, la situation d'aujourd'hui. Nous avons déjà amorcé les questions, cette liste n'est pas exhaustive cependant et sera complétée par vos questions ce soir. Dans un deuxième temps, nous aborderons le projet d'aménagement à long terme qui sera présenté par mon collègue Jérôme LAURENT. Sans attendre, je laisse la parole au maître d'ouvrage, M. CUVILLIER.

Denis CUVILLIER, directeur de projet NFL long terme SNCF Réseau – Direction territoriale

90 Bonsoir à tous. Cette présentation sera réalisée par deux personnes. Ce nœud ferroviaire lyonnais a des enjeux à partir d'aujourd'hui sur le court et moyen terme et a bien sûr des enjeux sur le long terme, c'est l'objet même du débat. Avant de parler de long terme, il est intéressant de savoir ce qui se passe aussi aujourd'hui. Je me présente : Denis CUVILLIER, directeur de projet de la partie long terme.

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes

Je suis Cyril REBOULET, je travaille à la Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes de SNCF Réseau. Pour ma part, je coordonne les opérations et investissements dans le nœud ferroviaire lyonnais pour les horizons de court et de moyen terme.

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

100 Démarrons la présentation. Qui est SNCF Réseau ? Vous savez que des réformes ferroviaires sont apparues, les rôles respectifs des entreprises ferroviaires ont été amenés à être fixés par la loi. Nous sommes SNCF Réseau ; pour comprendre, nous allons faire une analogie avec ce qui se passe dans le transport aérien qui est largement plus connu pour l'instant que SNCF Réseau. Dans le transport

110 aérien, des gestionnaires d'aéroport accueillent tous types d'avions de toutes les entreprises, toutes les compagnies aériennes. Nous avons ici présenté une tour de contrôle ; le gestionnaire d'aéroport régule le trafic aérien. Nous avons représenté une piste d'atterrissage ou de décollage qui permet de recevoir des avions ainsi que trois compagnies aériennes. Dans le transport ferroviaire, SNCF Réseau joue le rôle du gestionnaire d'aéroport. Il gère donc les gares à travers Gares & Connexion, filiale qui lui a récemment été confiée ainsi que toutes les voies ferrées sur lesquelles circulent différentes entreprises ferroviaires. SNCF TER est aujourd'hui la plus connue, notamment quand on parle de transport du quotidien. D'autres entreprises ferroviaires roulent également sur le réseau. Pour le fret, c'est déjà fait depuis un certain temps ; une vingtaine d'entreprises ferroviaires circulent même si Fret SNCF conserve aujourd'hui la plus grande part de ce trafic fret. D'autres compagnies font du fret en effet. Du reste, en matière de voyageurs, le marché n'est pas totalement ouvert à la concurrence. Cependant, des entreprises de voyageurs ont malgré tout l'autorisation de rouler sur les réseaux français pour des liaisons entre la France et des pays d'Europe. C'est ainsi que Renfe roule pour des liaisons entre la France et l'Espagne et Thello pour des liaisons entre la France et l'Italie.

Notre présentation s'articulera en trois temps :

- 120 - La dynamique territoriale que je présenterai ;
- Le contexte du nœud ferroviaire, le relais sera pris par Cyril ;
- Le projet NFL long terme, je reprendrai lors le micro, objet même du débat.

LA DYNAMIQUE TERRITORIALE

La place de Lyon au sein de la région Rhône-Alpes, de la France et de l'Europe est une place très particulière. Lyon est un carrefour de grands réseaux d'échanges à la fois pour du voyageur et pour du fret. De Lyon, on peut aller aujourd'hui dans la plupart des grandes capitales européennes. À partir de Lyon, on peut aussi se rendre dans la zone périurbaine de la métropole et c'est la plupart des trajets domicile/travail. Autour de cette ville de Lyon se concentrent des enjeux locaux à l'échelle de la Métropole, mais aussi des enjeux régionaux à l'échelle de la Région Rhône-Alpes, des enjeux nationaux et des enjeux européens.

130 Le nœud de Lyon est un nœud très complexe parce que c'est le centre de convergence de 12 lignes ferroviaires avec tous ces trafics divers qui convergent vers Lyon et qu'il faut gérer au sein du nœud. La Région Rhône-Alpes est une région qui a plusieurs caractéristiques. La première est que ce territoire est multipolaire : 85 % de la population régionale habite dans une grande aire urbaine, Lyon, mais également Grenoble, Saint-Étienne ou Clermont-Ferrand pour ne citer qu'elles. La deuxième caractéristique vise les distances domicile/travail qui sont de plus en plus longues. Les personnes travaillent dans les centres-villes, encore aujourd'hui pour la plupart, mais vont habiter de plus en plus loin des centres-villes. De plus, c'est un territoire très dynamique. La croissance démographique est soutenue depuis 20 ans et est largement supérieure à la croissance nationale. Entre 1995 et 2018, en Auvergne-Rhône-Alpes, la croissance a été de 17 %, le reste de la France étant à 12 %. Pour fixer un ordre de grandeur, notez qu'un million d'habitants supplémentaires est attendu en 2040. Outre sa spatialisation, le dynamisme de ce territoire est à souligner. Une forte activité économique régionale y est relevée : près de 3,5 millions d'emplois en 2017. La région se trouve qui plus est sur le podium à peu près sur tous les grands critères. C'est la première région pour l'investissement en recherche et développement, deuxième place pour le PIB national, deuxième place régionale en nombre d'emplois, deuxième région touristique, troisième région exportatrice. Cette région est donc très dynamique et bénéficie de l'attractivité de la Métropole de Lyon.

150 D'autre part, une troisième caractéristique découle des deux premières : la forte croissance des besoins de déplacement. Les projections que nous avons faites font ressortir un besoin de déplacement pour 2050, tous modes confondus, sur la couronne périurbaine de Lyon de + 20 %. La seule partie des transports de marchandises dépasse l'échelle de la couronne périurbaine de Lyon : la demande de croissance des besoins de transports s'élève à près de 50 %. Compte tenu du contexte de cette région, nous savons déjà que cette croissance sera essentiellement portée par le ferroviaire. Un des points importants dans le contexte actuel est la sensibilité accrue à la qualité de vie et à l'environnement. Parmi les grands défis à relever, il nous faut améliorer la qualité de l'air. En région Rhône-Alpes, et considérant les vallées alpines et plus près de nous, la vallée du Rhône et la vallée du Gier, l'amélioration de la qualité de l'air est un vrai sujet. Un défi plus général existe : lutter contre

160 le réchauffement climatique. Tous les grands documents de planification du territoire ont des objectifs de baisse d'émission. Vous observerez sur un graphique les émissions de CO2 par voyageur par kilomètre parcouru : le meilleur mode de transport est le train (8 g), un autocar longue distance émettra 23 g, un covoiturage en remplissant une voiture – ce qui est mieux qu'une seule personne – émet 69 g, l'avion est à 108 g et la voiture à une seule personne à 207 g. Au vu des caractéristiques de cette région multipolaire, dynamique, avec une démographie galopante, le ferroviaire constitue une réponse durable pour cette région.

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes

Après le contexte territorial, je vais vous parler du contexte ferroviaire ; on parle de nœud lyonnais congestionné. Ainsi que Denis CUVILLIER l'a indiqué, nous recensons une douzaine de lignes selon la façon de compter, ou 15 suivant les ramifications et environ 1 200 trains par jour, dont 51 % de TER, 18 % de TGV, 15 % de fret et 16 % de circulation technique (trains vides). Une multitude de services est accueillie.

170 Ensuite, la saturation dégrade la qualité de service ferroviaire. En effet, de nombreux trains ont été mis et finalement, nous avons réussi à faire une belle caisse de résonance dans le cœur du nœud ferroviaire lyonnais avec des répercussions importantes et en cascade lorsqu'un incident se produit au sein du cœur du nœud ferroviaire lyonnais. Par exemple, un train sur 5 a plus de 5 minutes de retard. Les TGV traversent en transit, comme le Paris – Marseille s'arrête à Lyon ; 16 % de ces TGV perdent du temps en passant à Lyon. Globalement dans la Région, on a une certaine volumétrie de retard, un tiers ayant son siège au cœur du nœud ferroviaire lyonnais. En outre, à Part-Dieu, lorsque l'on prévoit les réceptions sur certaines voies des trains, une fois sur 4, ce qui était prévu la veille n'est pas respecté. Du côté des voyageurs, on s'en rend moins compte. En heures de pointe, il est extrêmement difficile, voire impossible, d'ajouter des trains.

180 Une diapositive spécifique a été réalisée pour Givors puisque nous nous y trouvons. Celle-ci montre la localisation des pertes de temps sur les relations Firminy – Perrache et Saint-Étienne-Châteaureux, Lyon – Part-Dieu. Les zones en vert signifient que les trains respectent peu ou prou leur temps de parcours, en orange, ils commencent à perdre du temps et en rouge, ils perdent beaucoup de temps et ne respectent pas leur temps de parcours prévisionnel. Nous nous rendons compte que nous ne sommes pas trop mal concernant Lyon – Perrache avec quelques difficultés à Givors et à Perrache. À Saint-Étienne – Lyon Part-Dieu. Dès que nous arrivons vers Sibelin, zone de Guillotière et de Part-Dieu, des difficultés surgissent en plein cœur du nœud. C'est bien dans le cœur du nœud que les problèmes se posent. Je vous rassure, sur d'autres axes, nous rencontrons des phénomènes similaires.

190 COMMENT AMELIORER LE SERVICE FERROVIAIRE A COURT ET A MOYEN TERME ?

200 Depuis 2013, des études ont été menées puisque le Conseil général de l'environnement et du développement durable nous a demandé de travailler sur ces sujets de manière assez fine. Le premier point est l'optimisation qui ne nécessite pas d'investissement et qu'il est possible de mener pour peu cher. Une meilleure organisation des trains est visée, une meilleure conception des plans de transports. D'autre part, des investissements sont requis. À court et à moyen terme, près de 500 millions d'euros d'investissement sont programmés et pour lesquels certains travaux ont parfois commencé. Ces investissements constituent en quelque sorte une remise à niveau de l'infrastructure par rapport à la hausse des trafics et de la fréquentation qui, depuis quelques années, arrive à un niveau relativement élevé. Ces investissements se répartissent à la fois dans l'espace et dans le temps. Nous avons vu l'intérêt majeur de travailler sur le cœur du nœud ferroviaire lyonnais. C'est pourquoi les premiers investissements lourds ont commencé à Lyon – Part-Dieu notamment, et serviront à toutes les branches de l'étoile ferroviaire de Lyon.

Sur l'axe qui nous concerne, et dans le contrat de plan État-région, l'ouverture de la halte d'Irigny est prévue, nouveau service qui n'est pas forcément lié à l'amélioration de la régularité. En revanche, nous avons plusieurs types d'opérations notamment à Rive de Gier, une voie qui n'est pas ouverte au TER arrive que nous voulons réhabilitée pour permettre de mieux gérer les circulations. De même, des possibilités d'allongement de quais sont inscrites au plan État-région sur lequel nous reviendrons un peu plus tard, ce qui permettrait d'accueillir des trains un peu plus capacitaires. C'est là une première réponse pour le court et moyen terme et c'est surtout une réponse pour « mieux de trains »

210 et pas « pour plus de trains ». C'est un investissement de remise à niveau pour ramener le système qui permet de répondre en qualité aux trains qui circulent déjà sur le réseau.

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur REBOULET. Le débat commence. Après cette présentation sur la situation actuelle, nous allons vous demander si vous souhaitez poser des questions, je suppose que vous en avez. Je vous rappelle la règle : vous présenter, limiter votre intervention à 3 minutes. Si vous refusez d'être filmé, mais que vous souhaitez poser une question, des questionnaires sont remis à l'entrée pour la poser par écrit, la question sera alors mise sur le site.

Bernard CHIPIER, adjoint au maire de Grigny

220 Bonsoir. Votre dernière proposition retient notre attention pour Lyon – Saint-Étienne que je trouve un peu décevante et je dirai nettement en dessous des attentes que nous pouvons avoir. En ce qui nous concerne, à Grigny, depuis 2014, nous portons un projet de RER sud avec l'accord de l'ensemble des maires du secteur qui vont de La Mulatière jusqu'à Condrieu en prenant Givors, Oullins, Irigny également, et ceci, avec une vision élargie du nœud ferroviaire. On ne doit pas s'intéresser qu'à Lyon intramuros, il est important de prendre en compte Lyon et la région de Lyon. Cette ligne potentielle concerne quand même 120 000 habitants. Les gares sont présentes, sont situées dans chaque commune et ne nécessitent pas particulièrement de création de grands parkings. Le seul chantier d'envergure serait celui du traitement de la difficulté du passage à niveau à Vernaison estimé à 15 millions d'euros. Ces travaux ne sauraient pas constituer un frein, mais un programme ambitieux d'autant que de ce que l'on peut savoir, la fréquentation est proche aujourd'hui de l'obligation de la SNCF Réseau de traiter ce passage au vu du nombre de voitures qui passe tous les jours. Il s'agit là
230 d'un projet pouvant rapidement être mis en œuvre. Il est possible de le mener en plusieurs temps, il peut y avoir tout d'abord Perrache – Loire-sur-Rhône, puis Perrache – Condrieu parce que nous ne voulons pas oublier les personnes du sud du département. Un cadencement toutes les 10 minutes à 15 minutes permettrait une offre de services particulièrement appropriée. On peut également se dire et dire que ce projet s'inscrit parfaitement dans le cadre des RER à la lyonnaise demandés par tout le monde et prévus à l'horizon 2030 par le Scot – si ce document est encore une référence et présent dans le débat du nœud ferroviaire lyonnais. Le RER sud doit aussi se décliner sur l'ensemble du territoire, vers l'est notamment. La desserte de l'est à partir de Givors n'est actuellement pas très bonne.

240 Après l'annulation du projet A45, ce sujet a suscité un vif intérêt tant au niveau de la Région, de l'État et du Ministère des Transports. C'est quelque chose qui est plus simple que la liaison Givors – Brignais pour laquelle de lourds travaux seraient nécessaires avec des ouvrages à reprendre et notamment la présence de 6 ou 7 passages à niveau. De toute façon, il apparaît évident que la SNCF dans l'ensemble du financement qu'elle peut prévoir n'a pas aujourd'hui la volonté de remettre cette ligne en service.

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

Voyons ce que répond le maître d'ouvrage.

Bernard CHIPIER, adjoint au maire de Grigny

250 Je termine. Par ailleurs, nous sommes également favorables à une extension de la ligne de métro B qui va bientôt arriver aux hôpitaux Lyon sud. Il nous paraît assez intéressant de voir de quelle manière envisager une extension du métro B qui pourrait venir jusqu'aux Sept chemins avec dans la foulée des bus cadencés pour Mornant. Ainsi, nous mettrions deux intervenants sur cet important sujet des mobilités : la SNCF pour le RER sud et le Sytral pour une future extension du métro vers les Sept chemins.

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, monsieur CUVILLIER ou monsieur REBOULET.

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

Nous allons répondre à deux, il y a beaucoup de questions dans cette question générale. Je comprends la question de la réouverture aux voyageurs de la ligne de la rive droite du Rhône, au sud

- 260 de Givors. Une question est également posée sur la réouverture d'une ligne fermée qui est Brignais – Givors, ce sont bien les deux volets de votre question. Je répondrai à la partie traitant de la réouverture de la rive droite au trafic de voyageurs qui est en fonction puisqu'elle reçoit du fret. Cyril prendra la partie au nord. Au sud de Lyon, la situation sur le plan des infrastructures ferroviaires est quasi idéale en Europe. Nous avons trois lignes entre Lyon et le Sud : la ligne de la rive droite du Rhône pour le trafic fret, la ligne de la rive gauche qui fait fret et voyageurs et la ligne à grande vitesse qui descend ensuite au sud de Saint-Exupéry. C'est la meilleure situation possible pour un gestionnaire d'infrastructures parce que chacune de ces lignes est spécialisée à un type de trafic. Ce qui gêne le fonctionnement d'une ligne et surtout du nœud lyonnais est justement l'hétérogénéité des trafics. Quand sur une même ligne, on met des trafics à grande vitesse qui roulent à 300 km/h, du TER qui roule à 100, 120 km/h et du fret qui souvent est en dessous de 90 km/h, ces trafics très différents ne nous permettent pas d'optimiser la ligne au mieux comme nous souhaiterions le faire. Au sud de Lyon, nous avons donc cette situation idéale. Avant de revenir sur ce choix d'affectation de trafic par ligne, nous voulons être bien sûr que les intérêts pour la collectivité sont présents. En tout état de cause, si l'autorité organisatrice décidait de lancer un groupe de travail sur la réouverture de la ligne rive droite pour les voyageurs, bien sûr, nous étudierions le sujet avec la plus grande attention. Voilà ce que je peux vous dire aujourd'hui dans le contexte que je vous ai précisé avant. Est-ce que je réponds à votre question sur ce point ?

Bernard CHIPIER, adjoint au maire de Grigny

- 280 Vous répondez en partie, il faut répondre au cadencement. Si un train est proposé tous les trois quarts d'heure, il est bien évident que les personnes continueront à prendre la voiture parce que ce n'est pas satisfaisant. C'est la raison pour laquelle en dehors de la réouverture que je conçois tout à fait, c'est le renforcement du cadencement qui est important pour donner de l'intérêt au train et ainsi diminuer les personnes qui viendront en voiture. C'est le vrai problème. Nous portons ce point depuis 4 ans et nous sentons que le discours que nous pouvons avoir maintenant commence à prendre un peu, soit auprès de la région, soit auprès de l'État, soit auprès du ministère des Transports. C'est un cadencement auquel je rajouterai l'autre problème qui est financier : le ticket unique. C'est une affaire financière. Il faut également grouper avec le ticket unique, autrement, cela n'a pas grand intérêt. Dépenser 6 € pour aller à Lyon est un peu trop cher pour prendre le train, et le tram et le métro à Lyon.

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

Là, ce sont les autorités organisatrices. Justement, pour la ligne B, à moins que vous ne vouliez compléter.

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

Pour compléter sur la partie cadencement, augmentation de la fréquence : nous sommes dans la partie qui va suivre s'agissant des hypothèses prises pour développer l'offre de service TER sur le long terme. Nous y reviendrons juste après.

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

Des représentants du Sytral se trouvent dans la salle pour répondre à la ligne B.

Philippe BOSSUET, Sytral

- 300 J'entends bien cette proposition d'extension aux Sept chemins. Sur les points qui sont à ce jour un peu actés ou prévus sur le sujet, vous avez remarqué que dans le dernier plan de déplacement urbain traitant de l'ensemble des sujets de mobilité de l'agglomération lyonnaise, la métropole, la CCEL et un certain nombre d'autres communes à l'ouest de la métropole, il est prévu d'étudier l'opportunité d'un prolongement au-delà des hôpitaux sud de ce métro. Ce sujet avait été abordé lors de la concertation, avant la mise en chantier de cette extension aux hôpitaux. Il est donc prévu de regarder ce sujet, l'objectif étant de regarder l'intérêt de poursuivre a priori jusque l'A450. Pour donner un ordre d'idée, sans conclure ou fermer tous les regards qui pourraient être portés, les hôpitaux sud – Sept chemins représentent à peu près 7 km, soit un budget de à peu près 1 milliard d'euros, environ la moitié ou 40 % du sujet que nous traitons aujourd'hui sur l'ensemble du nœud ferroviaire lyonnais. C'est évidemment
- 310 une dépense importante pour les collectivités locales que représente Sytral. Dans cette étude d'opportunité, l'ensemble des modalités possibles sera bien pris en compte, l'important étant de

320 regarder l'intérêt ou la différence de rabattre, si je peux me permettre, les habitants du bassin de vie que vous évoquez et que nous connaissons bien sur les hôpitaux sud, au-delà, à l'A450 ou éventuellement encore plus loin et de comparer l'intérêt de ces scénarios, leurs coûts et ce que cela pourra proposer aux différents utilisateurs potentiels. Dans les documents de cadrage que je citais, que ce soit le Scot en matière de développement d'habitat et du plan de déplacement urbain, il est également prévu d'envisager au minimum d'utiliser éventuellement l'A450 pour rabattre de façon très facile et très rapide par des bus à haut niveau de service, par exemple, ou ce genre de moyen de transport vers ce métro. Il faudra alors comparer l'intérêt, la rapidité, la fréquence possible au regard des coûts d'investissements et d'exploitation. Je comprends qu'un train tous les trois quarts d'heure ne répondrait pas au sujet. À l'inverse, j'aurais tendance à dire qu'un métro toutes les 3 minutes avec les coûts d'investissements et d'exploitation que cela représente serait peut-être un peu surdimensionné. L'objectif sera donc de placer le curseur et d'en débattre là où il sera le plus intéressant à la fois pour les finances publiques, l'intérêt pour les populations, le développement et le maillage de ce réseau de transport dont on comprend bien l'intérêt de points de connexion et de rabattement par rapport aux populations qui sont un peu au-delà des parties denses de l'agglomération.

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci monsieur.

330 **Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes**

Nous n'avons pas complètement répondu à votre question sur Givors et Brignais. Votre question est légitime, il y avait une voie de chemin de fer, pourquoi ne pas la rouvrir après tout. Je ne répondrai pas sur l'opportunité proprement dite de votre suggestion de réouverture de ligne. En revanche, j'apporterai un petit éclairage : depuis la réforme ferroviaire, la capacité d'investissement de SNCF Réseau est limitée par la loi pour tout ce qui est réouvertures de lignes ou infrastructures nouvelles. Par ailleurs, nous avons beaucoup de mal à entretenir les lignes de desserte fine du territoire. Il faut savoir qu'un plan de sauvetage est mis en œuvre sur ces lignes-là qui sont exploitées et en danger. C'est juste un éclairage, je ne juge pas de l'opportunité, il convient d'avoir ces éléments en tête.

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

340 Merci, monsieur REBOULET.

Jean-Louis AMBROSINO, vice-président association le Fer autrement

Dans ce dossier, comment prenez-vous en compte les problèmes que pose le nœud ferroviaire givordin, en particulier le cisaillement des trains sur les liaisons Saint-Étienne – Lyon et Lyon – la vallée du Rhône par la rive droite ?

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

350 Dans ce dossier, nous sommes déjà dans le long terme. La question se pose si effectivement, nous voulons faire croître le niveau de fréquence des TER au-delà de ce qu'il est aujourd'hui. Cela a été évoqué tout à l'heure : vous verrez que dans les objectifs de long terme, nous n'avons pas prévu de forte augmentation de la fréquence sur cette ligne, notamment pour aller jusqu'à Saint-Étienne. Nous en débattons, certaines personnes peuvent regretter que nous n'ayons pas pris d'hypothèses d'un niveau de service supérieur à celles que nous avons prises. Quoi qu'il en soit, dans le cadre des hypothèses prises, il y a des cisaillements dans le nœud de Givors, mais nous sommes capables de les gérer. La question se posera si nous voulons aller au-delà de ce niveau de service.

Bruno MARCHESINI, association des usagers du TER en vallée du Rhône

J'ai posé ces questions sur le site, mais n'ai pas obtenu de réponse.

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

Quinze jours pour répondre.

Jean-Louis AMBROSINO, vice-président association le Fer autrement

360 J'ai eu une réponse, pas de normand, mais un peu vache : « Nous allons prendre en compte votre question, merci de la poser lors de la réunion publique ». Je n'ai donc pas de réponse. Estimation de

l'augmentation du trafic : les chiffres de l'augmentation du trafic voyageur entre 2017 et 2030 sont en dessous de l'augmentation des 5 années références pour les gares. Je n'ai pas trouvé d'augmentation du trafic dans le dossier, mais ai trouvé des chiffres d'augmentation de nombre de voyageurs sur les gares. Les augmentations de fréquentation des gares sont de l'ordre de 17 %. Considérant Givors – Saint-Étienne, l'évolution du trafic est portée à 2 % sur 2017-2030, Vienne à Valence 6 %, Lyon à Vienne 9 %. Je pense donc que nous sommes complètement à côté de la plaque, complètement à côté du transfert qui va se faire en matière de voitures vers trains. Nous sommes à contretemps de tout ce qui est demandé ici par les maires, par les riverains, par les usagers par les personnes qui en ont assez de la pollution. Comment ces évolutions sont-elles calculées ?

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

Plusieurs questions portent en fait sur le volet long terme du projet. Passons-nous au long terme tout de suite ?

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

Nous notons votre question, nous y répondrons à la deuxième séquence.

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

Je ne l'oublie pas et répondrai par la suite.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière

380 Je souhaite compléter pour votre question : nous organisons aussi des ateliers débats que j'évoquerai en fin de réunion avec le calendrier. Un atelier débat portera sur le décryptage des chiffres qui crédibilise les chiffres que la SNCF a pu mettre dans son dossier et qui en vérifie, non pas la véracité, je ne pense pas que la SNCF triche sur les chiffres, mais qui explicite les chiffres donnés, les hypothèses retenues. On peut ainsi les vérifier en matière de projection et d'évolution du trafic. Je vous invite à y participer le moment venu, ce sont des ateliers sur inscription qu'il pourrait être intéressant d'approfondir.

Agnès MARION, conseillère régionale Auvergne Rhône-Alpes

390 Je vous remercie de cette organisation. J'habite à Saint-Genis-Laval et suis conseillère régionale Auvergne Rhône-Alpes. J'associe à mon intervention de ce soir Antoine MELLIES qui est conseiller municipal de Givors, également conseiller régional et membre de la commission transport, mais qui n'a pas pu se rendre disponible pour des raisons professionnelles. Ma question, et plutôt mon interpellation, est la suivante et s'adresse aussi bien aux représentants de l'État qu'à l'exécutif de la région Auvergne Rhône-Alpes : le réseau ferroviaire sud-lyonnais est aujourd'hui saturé, il ne constitue pas une alternative crédible aux problèmes de congestion autoroutière de l'A47 et de l'A6. C'est pour cette raison que je demande d'intégrer au débat public au nœud ferroviaire lyonnais l'alternative à l'A45 qui englobe également le volet ferroviaire, car tout est lié lorsque l'on parle des mobilités d'autant que l'État, qui a déjà organisé des groupes de travail avec les maires du bassin de vie ainsi que les parlementaires, a déjà donné des avis là-dessus. Il serait donc de bon augure que les débats de ces groupes de travail puissent être communiqués à la Commission qui organise le débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais. En qualité de conseillère régionale, je déplore le refus de l'exécutif régional de participer à ces groupes de travail afin de faire valoir la position de la région concernant les mobilités de demain sur le bassin du Gier, celles-ci s'expliquant notamment par un soutien inconditionnel au projet d'autoroute A45 qui ne sera jamais financé et donc, très certainement abandonné. L'exécutif régional avait promis 130 millions d'euros sur le projet de l'A45. Je demande ce soir qu'une partie substantielle de ces 130 millions d'euros soit reprogrammée pour la mise en sécurité de l'A47, mais aussi sur le réseau ferroviaire de la vallée du Gier. Je souhaiterais que cette demande soit inscrite au compte rendu de ce débat public.

400 Vous le savez, la vie d'un usager de la gare TER de Givors est parfois un enfer. Pour commencer, cet usager aura de grandes difficultés pour stationner. Quand il arrive à se garer, il risque ensuite de ne pas pouvoir accéder au train, car oui, il est avéré que la SNCF ne respecte pas tout le temps son contrat lorsque par exemple, elle ne fait pas circuler des trains Regio 2N deux niveaux, comme cela est pourtant prescrit dans la convention TER. Aujourd'hui, non seulement le train n'attire pas de nouveaux usagers, mais pire, il est boudé par d'anciens usagers qui lui préfèrent désormais la voiture.

410

420 Je rappelle aussi qu'à cause des travaux de la gare de Lyon – Part-Dieu, la ligne Lyon – Saint-Étienne a perdu 12 trains par jour, que la suppression de la ligne omnibus entre Givors et Lyon – Perrache a entraîné un rallongement des temps de parcours de près de 8 minutes. Dans la vie d'un usager, c'est beaucoup. La situation n'est donc pas meilleure qu'avant, pire, elle se dégrade à l'heure où l'on blablate sur l'urgence de promouvoir des mobilités durables et non les maîtrises de gaz à effet de serre. Je vous ferais quelques préconisations concernant ce nœud ferroviaire. Il faut investir sur un réseau express métropolitain qui exploite le potentiel de tout le réseau ferroviaire existant, car oui, en 2019, des lignes sont toujours fermées alors que leur réouverture permettrait de désengorger l'axe Givors – Lyon – Part-Dieu. Il faudrait que la ligne Lyon – Saint-Étienne ou a minima la ligne Givors – Lyon – Perrache devienne un réseau express régional avec un doublement des fréquences. Cette ligne doit se prolonger jusqu'à Condrieu et ainsi rouvrir la rive droite du Rhône. Par ailleurs, il faut remettre en route la ligne Givors – Brignais afin de reconnecter le bassin du Gier à l'Ouest lyonnais et à la gare de Gorge de loup et de Vaise, c'est-à-dire qu'il faut dessiner enfin un contournement ferroviaire de l'ouest lyonnais digne de ce nom. J'espère que mes demandes seront traitées avec attention et vous remercie de votre intérêt.

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, nous allons essayer. Pour la partie routière, des autoroutes, une dernière séquence sera consacrée en fin de débat.

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

Je retiens beaucoup de volets dans votre question, tous très intéressants. Le premier est lié à une alternative ferroviaire au projet A45. L'abordons-nous tout de suite ou bien en fin de débat ?

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

Plutôt en fin de débat. Je crois qu'une dernière question sera posée dans la salle, nous passerons ensuite au projet long terme.

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

Vous avez posé une question sur la desserte de Givors, vous avez eu ces mots, que la contractuelle n'était pas respectée, les Regio 2N. Dans la salle, une personne compétente en matière de TER pourrait répondre. Nous avons répondu juste avant concernant la réouverture de Givors – Brignais.

440 **Sophie THIERION DE MONCLIN, TER Rhône-Alpes**

Pourriez-vous préciser votre question concernant les Regio 2N ? Je n'ai pas bien compris ce que vous remettiez en cause. En fait, la desserte entre Saint-Étienne et Lyon – Part-Dieu est assurée à 99 % avec les UM de Regio 2N. Quelques trains sont effectivement assurés avec un autre type de matériel, mais généralement, c'est en heures creuses, autrement, la couverture est vraiment plutôt fiable. Nous partageons ces chiffres avec la région Auvergne Rhône-Alpes, notre autorité organisatrice. Il est vrai qu'au début de la mise en place des Régio 2N, il y a eu une montée en puissance de ce type de matériel et pendant un certain temps, nous avons eu du déverminage sur cette série. Effectivement, pendant cette période, nous n'avions pas forcément deux engins qui étaient systématiquement assurés sur nos trains. Nous sommes maintenant relativement fiables. Nous pouvons vous prouver et vous fournir des chiffres de disponibilité. Un train n'est pas assuré cependant en UM 2N, celui qui arrive à 9 h 6 à Lyon – Part-Dieu et qui dessert la gare de Givors à 8 h 48.

Agnès MARION, conseillère régionale Auvergne Rhône-Alpes

C'est une heure de trafic très dense pour les personnes qui travaillent.

Sophie THIERION DE MONCLIN, TER Rhône-Alpes

C'est la fin de la pointe. Nous effectuons très régulièrement des comptages pour vérifier que le nombre de places assises est en adéquation avec le besoin. Sauf quand il n'est pas avec les deux engins qui sont des 82 500, autrement, le nombre de places assises et places debout correspond au nombre à peu près fréquemment constaté de clients sur ce train.

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

460 Merci, une dernière question avant de passer à la deuxième séquence. Gardez vos questions pour la fin du débat, je reviendrai vers vous plus tard.

Joël DUBOS, vice-président de la Fnaut régionale Auvergne Rhône-Alpes

J'ai noté dans votre présentation, monsieur REBOULET, que nombre de retards étaient dus à des problèmes sur le nœud ferroviaire lyonnais. Nous sommes satisfaits de la tenue de ce débat, mais la question ne se pose pas de savoir s'il faut mettre une ligne en aérien ou en souterrain comme c'était présenté au départ dans les premiers éléments du projet du débat. La question, pour nous, est de savoir comment on passe de l'étoile lyonnaise à la toile. Si ces retards consécutifs à certains incidents peuvent se produire dans le nœud lyonnais, c'est parce qu'effectivement, tout converge vers deux gares aujourd'hui, mais surtout vers la gare de la Part-Dieu en passant par le fameux goulet de la Guillotière – Saint-Clair. La question est de savoir si on peut remettre sur l'ouvrage le scénario E qui avait été étudié parmi les 6 scénarios lors des concertations organisées sous l'égide de Marie-Line MEAUX qui a donné son rapport en 2011.

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

Pourriez-vous rappeler ce qu'est ce scénario ?

Joël DUBOS, vice-président de la Fnaut régionale Auvergne Rhône-Alpes

Le scénario E est celui qui permet d'utiliser toute la potentialité des gares à la fois de Perrache, de Part-Dieu, de Saint-Exupéry, mais également d'avoir des arrêts dans les gares périphériques qui sont en connexion avec le réseau urbain. Il me semble d'ailleurs qu'il faudrait un peu plus de concertation entre la SNCF, les autorités organisatrices des transports, que ce soit pour la région, la métropole, le Sytral, de façon à ce qu'on ait une cohérence dans ce réseau. J'ai indiqué le 11 avril, et c'est dans votre dossier, que 12 % des usagers de TER qui arrivaient à la Part-Dieu prenaient une correspondance ferroviaire, que 45 % prenaient une correspondance TCL et que 43 % finissaient à pied. La question est de savoir où nous pouvons nous arrêter, quelles sont les destinations de ces personnes ? Où est-il possible de les arrêter ? En périphérie éventuellement, Vénissieux, Oullins, Vaise. Certaines gares sont très bien connectées aujourd'hui. Il faut donc une concertation avec le Sytral pour augmenter les capacités du réseau urbain de façon à ce qu'il y ait une réelle synergie entre les ces deux réseaux.

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

Avant de passer à la séquence suivante, monsieur.

490 **Hervé CULLERON, mobilité Vienne Condrieu et sauvegarde du pays Rhône Gier**

Au niveau des objectifs lus au début, on parle de désenclaver les territoires, de besoins de transport au quotidien, le train plutôt que la voiture, la pollution de l'air, la mobilité. Nous habitons sur la rive droite du Rhône, Condrieu, il en était question tout à l'heure, et sommes totalement déshérités en matière de transports collectifs. Il n'y a plus de transports collectifs sur notre zone. Quand je parle de notre zone, il ne s'agit non pas seulement jusqu'à Condrieu comme disaient des personnes, ce n'est pas vrai, c'est de Péron jusqu'à Lyon. Nous n'avons pas d'alternative pour prendre les TER sur la rive gauche. Pourquoi n'avons-nous pas d'alternative ? Parce que toutes les personnes qui descendent du plateau du Pilat, Pélussin, Annonay, les hauteurs de Condrieu, les hauteurs de Loire n'ont pas en face une gare qui leur permet de les accueillir parce qu'il n'y aura pas de parkings suffisants, Saint-Rambert-d'Albon, le péage du Roussillon, Les-Roches-de-Condrieu, Vienne également pour traverser le pont. Nous n'avons donc aucune autre solution que la voiture. Or, la voiture, à Ampuis, c'est 18 000 à 19 000 véhicules par jour. Est-ce acceptable aujourd'hui ? Nous, les habitants, disons non. Nous attendons la réouverture de cette ligne, non pas limitée à Condrieu, mais bien sur l'ensemble du secteur parce que c'est la seule manière de répondre aux besoins du territoire. Les personnes qui sont sur les plateaux descendent dans la vallée et utilisent la RD386 pour rejoindre l'autoroute à Ampuis. C'est quelque chose qui est fondamental à envisager de mettre en place au service de la population. Ne parlons plus de la pollution de l'air, 45 000 décès par an, ne parlons plus de cela, agissons. Quand vous dites que la SNCF a des difficultés pour envisager ce type d'opération, moi, je vous dis que nous avons des élus, ces élus souhaitent que l'on mette ce service pour les voyageurs.

510 Après, c'est à vous de faire votre travail. Vous êtes des techniciens, vous avez la possibilité de le faire. Nous, c'est ce que nous attendons, c'est fondamental. Je vous remercie.

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

Merci monsieur.

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

520 C'est une nouvelle demande de réouverture de la ligne de la rive droite au transport de voyageurs à laquelle il a déjà été répondu. Comme vous le soulignez, c'est une question à poser aux élus, de manière à ce qu'elle soit prise en main par les autorités organisatrices de transport. Même chose pour les sujets de transports en commun urbains et rabattement sur les gares ferroviaires. Ce sont des sujets qui ne concernent pas que la SNCF, mais bien entendu, la SNCF est au service de la collectivité pour instruire toute demande de ce type.

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes

Pour compléter, pour qu'il n'y ait pas de méprise, mon propos tout là l'heure était sur les réouvertures de lignes vraiment fermées telles que Givors – Brignais. Je ne fais pas rentrer dans ce lot la rive droite qui est aujourd'hui exploitée. Lorsqu'il y a des travaux sur la rive gauche, il peut y avoir des détournements de trains et des trains de voyageurs peuvent circuler sur la rive droite. Les conditions d'accueil ne le permettent pas aujourd'hui. Nous vous remercions de votre contribution pour ce débat.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière

Pouvons-nous approfondir un peu Givors – Brignais pour compléter un peu votre réponse donnée précédemment ?

530 **Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes**

Je disais sur Givors – Brignais qu'une ligne a été fermée. À un moment donné, lorsque nous avons fait les études du tram-train de l'ouest lyonnais, le choix a été fait de s'arrêter à Brignais. S'il fallait rouvrir cette ligne, celle-ci nécessiterait un fort investissement. C'est dans ce cadre où nous sommes un peu empêchés sur fonds propres ; SNCF Réseau ne peut pas décider d'investir pour rouvrir cette ligne.

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

Le Sytral souhaite-t-il apporter un complément de réponse sur l'interaction entre les différentes... ?

Philippe BOSSUET, Sytral

540 Merci, oui sur le volet de l'autre question concernant l'interaction et finalement les sujets d'interconnexion entre les réseaux qui vous sont chers, nous le savons bien. En propos liminaire, sans être trop long, je dirais que ce débat sur le nœud ferroviaire lyonnais, le projet soumis au débat public ne vient en rien perturber à la fois la stratégie de développement du réseau urbain TCL pour ce qui concerne un peu le sujet ce soir et qui rentre dans le cadre et des perspectives qui étaient décrites dans les différents schémas de développement, d'urbanisme, de transport, dont le PDU. C'est une certitude. Le maillage et l'interconnexion des nœuds, dans un nombre très important de gares de l'agglomération lyonnaise, sont une réalité sachant que le plus gros nœud est Part-Dieu aujourd'hui. Sans vous abreuver de chiffres, il faut savoir que par rapport à des personnes qui arrivent en train dans l'agglomération lyonnaise, 75 % des utilisateurs du ferroviaire se diffusent à moins de 15 minutes de leur lieu d'arrivée et majoritairement à pied. Par ailleurs, lorsque ces personnes arrivent

550 en train et procèdent à une correspondance avec le réseau transport urbain pour les grandes gares Part-Dieu, Perrache, Vaise, Gorge de loup, c'est pour aller ou rester à 80 % de ces correspondances dans Lyon – Villeurbanne.

560 Le sujet du scénario E que vous évoquez, lors des premiers travaux partenariaux auxquels l'ensemble des AOT participaient avec à l'époque le réseau ferré de France, puis maintenant SNCF Réseau, avait été regardé et écarté entre autres par rapport à ce genre de considération. Je crois qu'il est prévu que SNCF le regarde. C'est une chose d'emmener dans des trains dans des endroits moins saturés en matière de fréquentation de trains, c'en est une autre – à mon avis tout à fait complémentaire et essentielle – que de regarder l'intérêt que cela peut amener ou procurer aux utilisateurs de ces trains. Par rapport à ces sujets qui ne sont pas les seuls à être traités, et l'agglomération lyonnaise n'est pas la seule en jeu, nous parlons beaucoup de trafic « pendulaire » sur l'agglomération lyonnaise depuis tout à l'heure, de personnes qui vont travailler le matin et qui

repartent le soir : à peu près 300 000 personnes rentrent dans l'agglomération lyonnaise et 300 000 personnes en sortent chaque jour. Par rapport à cela, les emplois qui les intéressent sont pour à peu près 300 000 à Lyon Villeurbanne, 100 000 dans le grand ouest de l'agglomération à l'ouest du Rhône et de la Saône et 280 000 dans le grand est. Tout cela pour indiquer que les points « d'attraction » d'intérêt pour ces usagers du train sont principalement dans le cœur de l'agglomération lyonnaise. J'ajouterai que cela ne fonctionne pas dans un sens : en moyenne, pour trois habitants de l'extérieur qui viennent travailler dans l'agglomération lyonnaise, un habitant sort travailler à l'extérieur. Il y a donc un rapport de 1 sur 3, ce qui fonctionne également dans les deux sens. Nous voyons bien que les rapports de positionnement de la population lyonnaise sont un peu comme les emplois : Villeurbanne, c'est 600 000 habitants, et les territoires dans les conférences territoriales des maires se répartissent à peu près pour un nombre équivalent sur un territoire beaucoup plus vaste.

570

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

Un complément de réponse de la métropole ? Monsieur DA PASSANO ?

Jean-Luc DA PASSANO, Vice-Président Métropole de Lyon

Merci tout d'abord de cette belle organisation. Nous avons un débat sur le nœud ferroviaire lyonnais avec un certain nombre de réunions et la métropole, bien sûr, participe à l'ensemble de ces réunions. Il y en a quatre notamment, dont celle de ce soir, je crois, qui sont consacrées aux déplacements du quotidien. Ici, nous sommes au cœur du problème des déplacements quotidiens. La métropole de Lyon est effectivement complètement au cœur de la problématique qui est débattue ce soir et soutient à fond le NFL avec, vous le savez, une préférence déjà pour les lignes souterraines, mais je ne veux pas aller plus loin dans le débat. Pourquoi ? Parce que nous avons l'impression que c'est très loin. Pas du tout, si on crée ces nouvelles lignes, si nous arrivons à créer ces nouvelles voies à la Part-Dieu par effet domino sur la gare de Perrache, nous pourrons faire ce que disait fort bien M. CHIPIER, représentant de la mairie de Grigny, c'est-à-dire que nous pourrons passer de la fréquence de la demi-heure à la fréquence d'un quart d'heure, c'est dans le projet. Pour cela, un certain nombre d'améliorations doit être apporté, et notamment l'affaire du passage à niveau et du pont de Vernaison. Aujourd'hui, si on ne règle pas l'affaire du passage à niveau et du pont de Vernaison, même en faisant le NFL, nous n'y arriverons pas.

580

590

Vous savez que la métropole travaille sur un nouveau pont à Vernaison que nous espérons réaliser d'ici à 5 ans, 6 ans. Il sera donc probablement terminé avant que – je vois que vous m'approuvez – le NFL ne produise ses effets bénéfiques. Je voulais le rappeler parce que c'est une condition *sine qua non*. Le RER à la lyonnaise, le RER rive droite, nous y sommes tout à fait favorables. Si en tant que maire d'Irigny, je me suis battu autant pour avoir une gare à Irigny que nous inaugurerons en septembre, c'est bien que j'y crois, à ce RER rive droite et à cette desserte rive droite, sinon, à quoi bon faire une gare ? N'oublions pas que tout cela est lié également à la suppression du passage à niveau du pont de Vernaison parce qu'aujourd'hui, la situation est telle que si nous augmentions la cadence, nous ralentirions beaucoup le trafic est/ouest à ce niveau-là. Je rappelle qu'il y a très peu de traversée du Rhône entre Lyon et Givors. Il y a le pont de Pierre-Bénite qui est un pont autoroutier et le pont de Vernaison. Une petite information : au conseil de métropole de juin, nous allons passer un dossier concernant l'extension du P+R de Givors. Je crois que le P+R de Givors a 400 places et devrait passer à 600 places. Si ces travaux sont votés en juin, et je ne vois pas pourquoi ils ne le seraient pas puisque tout le monde y est favorable, ils pourraient commencer fin 2019. Environ 14 mois de travaux seront nécessaires. Le P+R, il faut déjà commencer par pouvoir stationner, cela a été rappelé tout à l'heure. Augmentation de fréquence liée quand même à ces travaux du pont de Vernaison et bien sûr, la volonté d'aller plus loin dans le dossier qui nous occupe ce soir, ce nœud ferroviaire lyonnais dont chacun connaît la très grande saturation.

600

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

Je vois que des mains se lèvent encore, nous avons noté, ne vous inquiétez pas. Nous verrons un peu plus tard et allons traiter la partie NFL du débat. J'appelle mon collègue, Jérôme, qui va prendre ma place.

610

Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière du débat public

Vous n'êtes pas venus seulement pour écouter le diagnostic en matière ferroviaire et le partager ou ne pas le partager. Nous allons passer directement aux aménagements ferroviaires à long terme afin que vous puissiez donner votre avis et poser toutes les questions nécessaires.

LE PROJET NFL LONG TERME POUR REpondre AUX BESOINS DE DEPLACEMENTS DE DEMAIN

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

620 Nous allons de nouveau parler en duo. Nous avons vu que le plan de mobilisation visait « mieux de trains », mais pas « plus de trains ». Nous avons vu les besoins de déplacements et notamment, les besoins liés au mode ferroviaire. Maintenant, nous voulons faire plus de trains. Plus de trains pour répondre aux besoins de transports durables du quotidien, plus de trains pour conforter le nœud lyonnais comme hub ferroviaire d'importance locale, régionale, nationale, internationale. Et, un point important, c'est aussi le rôle du ferroviaire : mettre en place les conditions de développement du fret ferroviaire. Les passagers du quotidien se rendent compte tout de suite le jour où il y a un dysfonctionnement : le train est en retard, il n'est pas là, il est supprimé. Tous les clients du fret ferroviaire subissent ces difficultés à la puissance 2 parce que dans les règles de priorisation de circulation des trains, on donne toujours la priorité, même si ce n'est pas forcément le cas des règles, aux voyageurs avant de parler du fret.

630 Sur la diapositive suivante, les hypothèses de service que nous avons faites sur le long terme sont présentées. Je précise bien que ce sont des hypothèses de réseau, ce ne sont pas des hypothèses validées par les AOT à ce stade. Ces hypothèses de services, point très important du débat, sont la première question qui sera posée dans le débat : la discussion sur ces hypothèses, ce que l'on appelle l'opportunité du projet. En tant que tel, c'est un premier sujet de débat. Nous nous sommes d'abord intéressés au transport du quotidien. L'idée est de passer toutes les gares du TER périurbain au quart d'heure. Nous avons mis les principaux terminus périurbains que nous envisageons de créer sur le long terme : Montluel, Bourgoin, Vienne, Givors, Saint-Étienne, Lozanne, Villefranche-sur-Saône. Le deuxième objectif vise les services au-delà de la partie périurbaine, c'est-à-dire les services vers les autres métropoles de la région. Le développement de ces services s'appuie sur les grands projets qui, à cet horizon-là, sont réputés être réalisés. Nous pourrions en reparler. Voilà pour l'instant les hypothèses que nous avons prises. À cette échéance des projets long terme, nous avons pris en compte la réalisation du contournement ferroviaire de Lyon essentiellement pour le Fret, mais aussi la réalisation des accès alpins pour donner des accès rapides entre Lyon et Annecy, Chambéry, Grenoble.

640 À cet horizon, nous avons aussi pris en compte la réalisation de Pocl qui donne la possibilité de faire des liaisons rapides entre Lyon et Clermont-Ferrand. En ce qui concerne le troisième point, pour le fret, nous avons pris en compte la réalisation du contournement. Et là, cela fonctionne à l'envers, ce ne sont plus des trains qu'on rajoute dans le cœur du nœud, ce sont des trains de fret que l'on retire de cœur du nœud au profit du développement de voyageurs. Nous avons mis dans le dossier du débat tout ce faisceau d'hypothèses, et le mettons au débat. Le but est de faire circuler plus de trains, les hypothèses de service que nous avons prises sont deux fois plus de TER, deux fois plus de TGV, deux fois plus de Fret. C'est simple à retenir, cette perspective de croissance est énorme. Dans les TER périurbain, c'est la desserte au quart d'heure, entre les gares lyonnaises et Villefranche-sur-Saône, Bourgoin, Montluel, Vienne Givors, Saint-Étienne plus des TER vers les métropoles régionales : Mâcon, Clermont, Valence, Grenoble, Chambéry et Annecy et plus de TGV à Part-Dieu nationaux et européens. C'est aussi plus de trains de marchandises. Ce niveau de service est très ambitieux. J'ai entendu quelqu'un dire qu'il n'y en avait pas assez ; c'est au débat. Nous passerons aux questions/réponses juste après.

650 L'image suivante est un zoom sur l'évolution de la desserte des gares périurbaines. Sur cette carte, ce sont les gares qui sont desservies par au moins 4 trains par heure cette année. Il y a Ambérieu-en-Bugey, Saint-Germain-au-Mont-D'or, Villefranche-sur-Saône, Givors, et toutes les gares jusqu'à Saint-Étienne, Vienne et côté est, Bourgoin-Jallieu. Dans les hypothèses que nous proposons au débat, voilà toutes les gares que nous proposons d'être desservies au quart d'heure. Il y a une petite subtilité, le premier cas, nous disons 4 trains par heure et les clients nous feront la remarque que ce n'est pas un quart d'heure, une demi-heure, trois quarts d'heure et l'heure. Quelquefois, en fonction de la grille de circulation, nous adaptons la grille et la fréquence et par forcément au quart d'heure.

670 Dans les hypothèses de long terme, nous essaierons d'être réguliers sur le cadencement au quart d'heure. Je ne dis pas que nous y arriverons à chaque fois. C'était les hypothèses sur lesquelles nous avons travaillé.

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes

Puisque nous sommes à Givors, faisons un petit zoom sur les axes qui nous concernent ici. Par hypothèse, nous avons repris l'évolution pour que vous ayez l'historique en nombre de trains par heure, par sens, sur les heures de pointe. Bien souvent, dans les infrastructures, on essaie de répondre à un service au regard de l'heure de pointe, du nombre de trains que l'on veut faire passer par sens sur cette heure de pointe et ensuite, on regarde comment adapter l'infrastructure pour permettre ce service. Nous avons montré sur l'axe Perrache – Saint-Étienne la progression ou la non-progression prise en hypothèse. Une diapositive est sur Lyon – Saint-Étienne et après, nous en aurons une sur Givors.

680 Concernant Perrache – Saint-Étienne, vous observerez deux liaisons par heure et par sens, pas dévolution, toujours par hypothèse. Concernant Part-Dieu – Saint-Étienne, une légère évolution pour arriver depuis Saint-Étienne soit vers Perrache, soit vers Part-Dieu à 5 trains par heure et par sens. Ce sont les hypothèses sous-jacentes en matière de services, hypothèses de SNCF Réseau pour le long terme. À partir de Givors, nous avons pris comme hypothèse du quart d'heure périurbain un fort développement avec jusqu'à 6 trains par heure et par sens. Tout à l'heure, nous avons vu que deux passaient depuis Firminy, Givors, Perrache. Nous rajoutons quatre trains supplémentaires entre Givors et Perrache en arrêt dans chaque gare. C'est côté Perrache. Nous avons juste rappelé pour que vous ayez les deux branches les deux trains par heure et par sens sur Givors-Ville en heure de pointe. Voilà les hypothèses sur cet axe-là qui ont sous-tendu les études d'infrastructures.

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

Parlons des infrastructures pour accueillir cette croissance de trafic, nous nous sommes concentrés d'une manière un peu basique, vous nous direz : nous avons regardé là où ça coïncait. Deux zones du réseau métropolitain coïncent, en tout cas coïnceront dès que nous augmenterons le nombre de trains : c'est la traversée nord/sud, la tranchée de la Guillotière entre la gare de Saint-Clair au nord et Saint-Fons au sud où, pour répondre à cette croissance, nous proposons de rajouter deux voies supplémentaires en nord/sud et au passage de la gare de la Part-Dieu, de créer des quais supplémentaires pour arrêter ces trains supplémentaires. Nous proposons deux options au débat : une option de surface où la gare est étendue à niveau et où les voies nouvelles sont mises à côté des voies existantes et une option en souterrain où les deux voies sont construites en souterrain, sous

700 Lyon, y compris la gare elle-même.

Le deuxième point où les trains sont en saturation est la ligne Lyon – Grenoble jusqu'à son carrefour avec la ligne à grande vitesse au sud de Saint-Exupéry. Au départ de Lyon, nous avons quatre voies et tombons ensuite à trois et à deux. Dans nos études, nous avons pris l'hypothèse de passer toute cette section à quatre voies. C'est le projet mis au débat. Nous sommes dans l'attente des avis exprimés pour ensuite construire notre décision de maître d'ouvrage à l'issue de ce débat. Sur la partie nord/sud, pour la traversée du cœur de Lyon et avec la gare de la Part-Dieu, les coûts varient entre 1,5 milliard d'euros et 3 milliards d'euros – les 3 milliards d'euros se rapportent évidemment au scénario souterrain qui est plus cher. Sur la partie Saint-Fons – Grenay, il y avait 800 millions d'euros. Une seule option et une seule estimation financière ressortent. Un volet aménagements complémentaires de 500 millions d'euros ressort qui ne sont pas des aménagements dans le cœur du nœud, mais à partir du moment où nous voulons développer les services, les aménagements ne doivent pas être faits uniquement dans le cœur de Lyon. Il faut en faire aussi aux extrémités et notamment dans le cadre des développements au quart d'heure des TER périurbains, il faut aménager les terminus à Montluel, à Bourgoin, partout aujourd'hui où il n'y a pas de terminus périurbains. C'est une enveloppe qui est aussi importante même si elle n'est pas comparable à ce qui se fait au cœur de Lyon.

710

Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, messieurs, un petit film est diffusé maintenant.

Diffusion d'un film.

720 **Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière du débat public**

Ce petit film n'est pas suivi d'un entracte, nous allons passer directement aux questions. Un intervenant de la Fnaut a posé une question sur l'hypothèse E du rapport de M^{me} MEAUX à laquelle nous pouvons répondre. J'avais aussi noté des questions, des bras levés, je ne sais pas si vous maintenez vos questions. Nous passerons ensuite à d'autres questions. Je propose de répondre maintenant à la partie de la question qui n'a pas trouvé de réponse tout à l'heure.

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes

730 Je vais demander la diapositive 81 pour répondre à la question de la Fnaut. Quid du scénario E dans le rapport de Marie-Line MEAUX ? Marie-Line MEAUX est la personne du Conseil général du développement durable, ingénieure de haut niveau, qui avait lancé la première phase de réflexion sur l'avenir du nœud ferroviaire lyonnais. Le scénario E est celui du milieu : c'était un scénario qui recherchait un rééquilibrage des trafics entre les gares lyonnaises et qui en fait, correspondait à une perte du rôle central de Part-Dieu. Des années ont passé et cette question est revenue. La ministre a demandé que dans le cadre de ce débat, le rôle et l'avenir de la gare de Saint-Exupéry soient abordés. Nous sommes en train de terminer des études sur ce sujet. Ce sont des études que nous pourrions produire, je suis désolé, seulement à partir de la semaine prochaine. Il est prévu que nous les présentions à la réunion publique de Pusignan.

740 Je rebondirai simplement à la remarque de Philippe BOSSUET tout à l'heure du Sytral qui a dit que l'on pouvait déporter des trains vers des gares qui sont actuellement moins fréquentées sur le plan du nombre de trains, où il reste des créneaux disponibles. La question à vérifier, et ce sont les études que nous sommes en train de faire, est est-ce que la clientèle va accompagner ce déplacement des trains ? Je pense que nous ne pouvons pas en dire plus ce soir.

Kamel GRAINAT, riverain

750 Bonsoir, j'habite dans les monts du Lyonnais de côté de Mornant. Nous avons à peu près les mêmes problématiques que Condrieu en matière de transport. En voiture, il nous faut presque plus de temps pour faire Mornant – Lyon que Lyon – Marseille en TGV par moments. Idem pour les transports en commun quand on doit prendre les transports dans les monts du Lyonnais. Je voulais rebondir sur la voie de chemin de fer Lyon – Brignais – Givors. On nous dit que ce n'est pas possible, qu'il n'y a pas d'argent. Un monsieur proposait de l'argent pour le métro de Pierre-Bénite aux Sept chemins. La voie de chemin de fer existe déjà, il n'y a donc pas de problème, vous pouvez la rouvrir. On peut la réaménager sans aucun problème. Faire un parking aux Sept chemins serait une super idée plutôt que de mettre la gare dans Brignais où nous sommes obligés de rentrer à l'intérieur de Brignais, se payer les bouchons. C'est un vrai problème, cela a été mal étudié, mal fait. Deuxième question : la gare de Givors-Canal. J'habite à Mornant, quand je dois aller à Part-Dieu, je suis obligé d'aller à la gare de Givors-Ville et pas à la gare de Givors-Canal. Pourquoi au moins un train par heure ne s'arrête-t-il pas pour aller à la gare de Part-Dieu au départ de Givors ? Deuxième truc : l'état de la gare de Givors-Canal, merci de penser à nous.

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes

760 Il y a un représentant de Gares & Connexion, je serais tenté de lui passer le micro pour répondre sur la question relative à la gare de Givors-Canal, ce qui nous permettrait de réfléchir sur la partie Brignais.

Denise FARJOT, directrice des gares de la Loire Gares & Connexion

Givors est intégré à mon périmètre, Givors-Canal également. Effectivement, aucun projet d'amélioration de cette gare, qui est plutôt une halte, n'est envisagé puisque nous n'avons plus de bâtiment voyageur existant ayant cette fonction du moins. Une remise en peinture a été réalisée. Il faudrait que les autorités organisatrices nous rappellent à l'ordre là-dessus pour redonner un coup de frais à cette gare. Je ne pense pas que l'on puisse faire autre chose. Il y a peut-être un sujet de parking également à Givors-Canal.

Kamel GRANIAT, riverain

770 J'habite à Mornant, je dois rentrer dans Givors pour prendre le train. Je pense que la ville de Givors a déjà suffisamment de problèmes de stationnement et de circulation, nous avons une gare qui est

périphérique qui s'appelle la gare de Givors-Canal. Il n'y a pas grand-chose à faire en aménagements pour la rendre utile à tout le monde.

Denise FARJOT, directrice des gares de la Loire Gares & Connexion

Par rapport au nombre de trains qui s'arrêtent dans cette gare pour l'instant, nous ne sommes pas en raccord avec la fréquentation de la gare puisque peu de trains s'y arrêtent. Si dans le futur, plus de trains s'arrêtaient, je pense, nous nous poserions la question du réaménagement et des services dans cette gare. Les travaux sont en cours à Givors-Ville pour la mise en accessibilité, l'agrandissement du parking a également été évoqué. Merci de votre question et de votre proposition, je pense que c'est quelque chose à étudier.

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

Juste un complément : pourquoi s'arrête-t-on à une gare et pas à une autre ? C'est aussi l'objet du débat que vous exprimez sur les politiques de desserte. Lorsque des études sont demandées pour faire des évolutions de politique de desserte comme les nouveaux arrêts en gare d'Irigny, par exemple SNCF Réseau remet l'ouvrage sur le métier. Nous y travaillons. La gare de Givors-Canal, par exemple, est sur un nœud où nous avons des cisaillements de différents flux. Il faut regarder de près si d'autres trains devaient s'arrêter. Je crois savoir que lorsqu'il y a des travaux sur la rive droite, cette gare par le passé a été rouverte pour permettre à des TER de passer par là. Techniquement, tout s'étudie. C'est forcément en lien avec la politique d'offres et de desserte.

Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière du débat public

790 Merci. Êtes-vous satisfait de la réponse, monsieur ? À moitié. Précisez éventuellement des points.

Kamel GRANIAT, riverain

Nous sommes toujours en train de nous dire qu'il n'y a personne quand on parle de transports. Mais s'il n'y a pas d'offres, personne ne vient. On peut continuer comme ça pendant très longtemps pour nous dire qu'à Givors-Brignais il n'y a personne, qu'on ne peut pas investir dessus. Une partie du département du Rhône et de la métropole riche ont droit à plein de transports, plein de projets, et nous, qui sommes à l'ouest, les oubliés, et au sud, de l'autre côté, Condrieu, pareil.

Laurent AUBELEAU, représentant régional des cheminots CGT

800 Je voulais intervenir dans ce débat en disant que l'objectif prioritaire est bien sûr d'éviter l'engorgement et la saturation de Lyon, mais il faut le faire par des contournements avec la création de nouvelles dessertes, mais aussi – et ça ne doit pas être tabou – la réouverture de lignes. Délimiter les aménagements à mener à la seule agglomération lyonnaise serait de notre point de vue réducteur. En effet, il existe d'autres points où les circulations ferroviaires rencontrent des difficultés d'écoulement. S'il est indéniable que le cœur du complexe ferroviaire lyonnais accumule les difficultés, l'origine de celles-ci se situe parfois au-delà des limites de l'agglomération. Le manque d'équipements de certains axes freine leur développement malgré un potentiel significatif eu égard au bassin de population traversée ou à la saturation des axes routiers parallèles. D'autre part, ces insuffisances en matière d'infrastructure génèrent des problèmes de régularité ou de production avec à la clé un effet boule de neige et des conséquences sur d'autres lignes. Le projet en l'état, tel qu'il nous est présenté, vise à agrandir et augmenter le débit des arrivées et des départs à Lyon – Part-Dieu accentuant de notre point de vue ainsi cette saturation de l'espace. Nous proposons donc d'organiser plus de dessertes de l'espace à partir des autres gares, notamment la gare de Lyon-Perrache, Lyon-Jean-Macé, Oullins et Vaise ainsi que de créer deux nouvelles gares entre l'aéroport de Saint-Exupéry et la gare de Part-Dieu connectée au réseau de Sytral. Pour le territoire qui nous concerne, autour de Givors, évidemment, il faut envisager immédiatement, et ne pas attendre 2040, la remise en circulation des trains omnibus Givors-Ville et Lyon-Perrache et récupérer aussi les budgets à la suite de l'abandon du doublement de l'autoroute Lyon – Saint-Étienne et de les flécher pour améliorer la desserte SNCF entre Saint-Étienne et Lyon.

820 Je voudrais aussi revenir sur la ligne fermée Brignais – Givors dont on a beaucoup parlé. Cette ligne faisait partie d'un grand axe reliant Paris à la Méditerranée délestant ainsi l'axe de la rive gauche. Jusque dans les années cinquante, ce n'est pas si vieux, le trafic de marchandises, notamment en transit, y était soutenu. Après, évidemment, on a démonté certaines installations, mis en voie unique

par endroit et complètement fermer. C'est pour nous un immense gâchis. La nature et les travaux des équipements à prévoir sur cette ligne seraient la régénération de la ligne, la remise à double voie, l'électrification et la signalisation automatique. Dans le débat, j'ai noté que la réforme ferroviaire ne permettait plus l'ouverture de lignes. Je soumetts donc cela à l'approbation de l'assemblée.

Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière du débat public

Il va falloir conclure.

Laurent AUBELEAU, représentant régional des cheminots CGT

830 Je conclus également sur le sujet de la rive droite du Rhône : pour nous, il faut voir l'ouverture de cette rive droite du nord jusqu'au sud et pas simplement par petits bouts. L'intérêt de la réouverture de la rive droite est sur le périmètre Auvergne Rhône-Alpes de Givors, mais jusqu'à la région Occitanie, c'est tout l'intérêt de la réouverture de la rive droite de bout en bout.

Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, vous pouvez confirmer par des cahiers d'acteurs ou des contributions, ce sera d'ailleurs rappelé à la fin.

Nicole MAVRIDORAKIS, présidente Sauvegarde rive droite

840 Je reviens à la première partie où je n'ai pas pu m'exprimer, sur le fait qu'il est complètement regrettable que les populations hors métropole de la rive droite du Rhône soient entièrement ignorées en ce qui concerne leurs déplacements quotidiens. La circulation sur la départementale 386 est saturée entre Condrieu et le rond-point de Saint-Roman-en-Gal, voire Givors aux heures de pointe provenant essentiellement de trajets domicile/travail et scolaires. Comme Hervé l'a déjà dit, nous n'avons aucun transport sur cette rive droite du Rhône. L'existant transport voyageurs trains se situe sur la rive gauche avec un accès très difficile compte tenu de la saturation des ponts. Les riverains et les habitants des hauteurs Pilat, Pélussin, certains travaillant à Saint-Étienne se voient dans l'obligation d'utiliser la gare de Givors qui offre un cadencement régulier aussi bien pour Saint-Étienne que Lyon, mais cette gare est pénalisée par un parking saturé. Alors, pourquoi ne pas rouvrir la ligne aux voyageurs rive droite pour éviter la pollution et les embouteillages ?

850 Je reviens sur la partie fret et je vois qu'effectivement, la rive droite du Rhône n'est vue nulle part. Ma première question est combien de trains fret circulent par jour sur chaque rive du Rhône ? La rive gauche et la rive droite. Comment se fait le partage entre les deux rives ? On nous parle, dans le dossier, d'un second pont ferroviaire à Givors. Selon votre dossier, je constate une prévision de 60 % d'augmentation du fret. La rive droite est-elle dédiée à devenir l'autoroute du fret ? Quels types de produits allez-vous transporter ? Quelles sont les conséquences pour les riverains sur cette ligne historique Lyon – Nîmes qui, je rappelle, traverse les villages au pied des vignobles, passe à côté des écoles pour certaines en bordure de voie, franchit les passages à niveau, trois entre Saint-Roman-en-Gal et Serrières, et là, aucune précision ni sur les risques et les nuisances dans votre dossier. SRD s'opposera fermement au transport de produits dangereux sur cette ligne historique.

Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, madame d'avoir respecté le temps de parole.

860 **Claude BOSIO, maire de Chasse-sur-Rhône**

870 Je voulais profiter aujourd'hui de la CNDP pour évoquer un problème qui nous touchera tous au quotidien dans très peu de temps : les travaux sur le pont autoroutier de Givors auront lieu. Pour le moment, ce sujet n'a pas du tout été évoqué. Une des solutions pour désengorger un peu les travaux qui vont arriver est d'augmenter le cadencement. Certains jours, le pont sera fermé. La plupart du temps, nous circulerons avec trois voies au maximum. C'est un sujet qui nous touchera tous et c'est l'occasion justement pour la SNCF de montrer que l'on peut augmenter le cadencement. Je pense que vous pouvez le faire, monsieur ALLARY l'a très bien expliqué jeudi dernier si j'ai bien compris en ne disant pas « plus de trains ». Mais le cadencement entre Saint-Étienne et Ambérieu-en-Bugey peut être augmenté. Ce serait l'occasion de le mettre en place, c'est une idée, ce serait un des leviers. Je reviens sur une autre chose : il y a très peu de liaisons entre la rive droite et la rive gauche. Si on part de Saint-Étienne et qu'on veut aller à Vienne, par exemple, il faut aller jusqu'à Perrache ou Part-Dieu.

Ne serait-il pas envisageable d'utiliser les lignes actuelles pour relier Givors à Chasse-sur-Rhône, par exemple ?

880 Je rebondis sur un sujet qui me tient à cœur comme beaucoup d'élus aujourd'hui : c'est le problème de mobilité sur le nœud de Ternay. C'est l'autoroutier. Un des leviers, bien sûr, pour moi, est le fer et il faut absolument l'envisager, l'augmenter. Nous sommes bien d'accord : les personnes regardent le temps qu'elles mettent pour aller d'un point A à un point B, que ce soit en train ou en véhicule. Si aujourd'hui, on peut augmenter le nombre de trains, il faut pour cela augmenter les capacités de nos parkings. Les parkings relais sont un problème important qu'il faut résoudre et qui n'a pas été envisagé. Vous ne l'avez pas présenté aujourd'hui alors que c'est quelque chose dont nous débattons assez fréquemment avec les élus en ce moment. Pour terminer, j'ai vu resurgir sur la diapositive en pointillé un autre sujet qui nous tient beaucoup à cœur, tous, surtout sur la rive gauche : le CFAL. J'en ai terminé.

Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, monsieur. Donc, réponses aux deux intervenants précédents.

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes

890 Une question portait sur les niveaux de trafic fret en rive gauche et en rive droite. L'image 24 permet d'y répondre. Voilà les chiffres de trafic fret : d'une manière générale, entre le nord et le sud de Lyon et à travers Lyon, c'est un trafic moyen journalier, c'est-à-dire que c'est un trafic moyenné sur l'année. Les jours où cela circule bien, ces chiffres sont 20 % supérieurs environ (le JOB : jour ouvré de base). C'est souvent ce que constate le riverain qui fait beaucoup plus attention aux jours où il y a un fort trafic qu'aux samedis et aux dimanches. Les trafics sont donc répartis au sud de Lyon pour deux tiers entre la rive gauche et un tiers entre la rive droite alors même que j'ai dit tout à l'heure que la ligne de la rive droite était une ligne fret. Cela tient essentiellement à des raisons d'organisation, de circulation fret et de capacités de l'infrastructure. Si ces deux lignes sont parfaitement entretenues et en bon état aussi bien en rive gauche qu'en rive droite, en revanche, au niveau de la puissance électrique, la ligne de la rive gauche est plus performante que la ligne de la rive droite. Par simplicité, on oriente les trains de fret notamment la nuit, je le regrette auprès des riverains de Vienne, plutôt sur la ligne de la rive gauche.

900 La question sur l'augmentation du cadencement entre Saint-Étienne et Ambérieu-en-Bugey pour augmenter le niveau de desserte rejoint les préoccupations sur l'amélioration de la desserte de Saint-Étienne. Nous la traiterons juste après. Les liaisons entre la rive droite et la rive gauche, la question d'un nouveau pont sur le Rhône : le nouveau pont sur le Rhône existe en projet, mais est lié au cantonnement ferroviaire de Lyon, l'agglomération lyonnaise. C'est le troisième maillon. Le maillon nord-est déclaré d'utilité publique, celui qui va d'Ambérieu-en-Bugey jusqu'à Saint-Pierre-de-Chandieu, la ligne de Grenoble en CFAL nord qui lui est déclaré d'utilité publique aujourd'hui. Il y a la partie sud dont le tracé n'est pas définitivement arrêté notamment au niveau de ces mesures d'insertion qui relie la partie nord à la ligne de la rive gauche du Rhône au niveau de Sibelin. Le troisième maillon est le nouveau pont sur le Rhône où nous n'en sommes pas encore à l'insertion, mais à la recherche de la meilleure localisation. Ce projet existe, nous y reviendrons juste après lorsque nous parlerons de l'amélioration de la desserte de Saint-Étienne.

910 **Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci, messieurs, vous aviez souhaité poser des questions.

M. JOUVE, association ADRD 07

920 Nous sommes des sudistes, nous avons fait un effort pour monter du fin fond de l'Ardèche. Il faut savoir que dans le département, je ne sais pas si vous le connaissez bien, 60 % de la population est concentrée dans ce couloir rhodanien, c'est à peu près 250 000 personnes sur les 300 000. Par jour, nous avons actuellement, ce sont les élus qui nous l'ont dit, à peu près 80 trains en moyenne. Nous avons eu des chiffres précédents de SNCF Réseau ferré de France qui en 2009, nous annonçait 32 trains en moyenne jour. Nos élus et vos écrits également nous signalent qu'en 2020, nous allons avoir à peu près 120 trains de moyenne jour et en 2030, nous aurons des perspectives de 245 trains, dont deux tiers sur la rive droite, ce qui nous fera environ 160 à 180 trains par jour. Je ne sais pas si dans votre développement financier...

Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière du débat public

C'est le développement de SNCF Réseau, je précise.

M. JOUVE, association ADRD 07

930 Oui, c'est cela. Dans le développement durable qui nous est présenté par le gouvernement, je pense que l'être humain n'a plus sa place. Je ne sais pas si vous allez pouvoir nous confirmer ces chiffres. Pour nous, ce sera une catastrophe, même sur un plan économique et environnemental. Les entreprises auront certainement de gros problèmes pour la suite. Je voulais savoir si ces chiffres étaient toujours valables pour le futur proche pour les populations ? De toute façon, notre association avec SRD 69 essaiera de voir ce qu'il est capable de faire surtout pour mobiliser nos élus.

Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Si c'est le même genre de question, vous la posez, sinon, nous laissons SNCF Réseau répondre. Un complément ? Rapide, s'il vous plaît.

Serge DAVIN, association ADRD 07

Quand comptez-vous faire une réunion pour vous expliquer ce qui nous attend, l'enfer que nous allons subir ? Que comptez-vous faire pour les pertes immobilières que nous allons subir ?

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

940 Concernant les chiffres de trafic sur la ligne de la rive droite du Rhône, pourrions-nous passer la diapositive 109 ? Je suppose que vous avez trouvé ces chiffres dans le dossier d'enquête publique du CFAL nord. C'est en tout à cas à cet endroit-là que nous avons communiqué sur les trafics fret au sud de Lyon. Voilà les chiffres qui figuraient dans le dossier d'enquête publique du CFAL. Au moment de la mise en service du CFAL nord, juste avant la mise en service, tous les trafics continuent de passer à la gare de Perrache, en rive droite, et par la gare de la Part-Dieu, en rive gauche, selon qu'ils viennent de la ligne Dijon – Mâcon ou selon qu'ils viennent de la ligne Bourg-en-Bresse – Ambérieu-en-Bugey. La mise en route du CFAL permet effectivement de libérer le verrou lyonnais et une croissance du fret ferroviaire qui est un des objectifs de SNCF Réseau. Sur le long terme, lorsque les projets prennent leur pleine puissance, on arrive à ces chiffres de trafic. Mais le fret ferroviaire n'est pas comme les voyageurs et est essentiellement lié à l'activité économique. Ce sont donc des hypothèses de capacité, c'est-à-dire ce que permettent de faire passer les tuyaux. En revanche, le fait de savoir si ces niveaux seront atteints à cette échéance est lié au développement de l'activité économique. On l'imagine, car il y a une forte volonté de reporter le fret du poids lourd vers le train, mais ce sont là aussi des projections de demandes de transport.

950

Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière du débat public

Merci. D'autres questions ? J'en vois trois, nous terminerons ensuite.

Frédéric SERRA, adjoint au maire de Grigny

960 Je voulais revenir sur la présentation que vous avez faite. Vous avez proposé notamment deux tracés : un en souterrain et un en surface. Le coût en souterrain paraît quand même extrêmement important. Je voudrais également dire par rapport au fret, ne faut-il pas envisager un vrai contournement de l'agglomération qui pourrait aller de Saint-Exupéry jusqu'à Salaise-sur-Sanne le long de la LGV et qui croiserait aussi Lyon –Turin si nécessaire. La problématique, monsieur, et vous nous l'avez dit à juste titre tout à l'heure est l'hétérogénéité des trafics. Ne faut-il pas aussi nous dire qu'un maximum de fret serait écarté pour libérer les trafics de voyageurs sur notre aire ?

Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière du débat public

Merci de la breveté de votre question.

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

970 Vous estimez que le scénario souterrain est cher, il l'est. Les travaux souterrains sont toujours plein de surprises. Nous prenons un coefficient de risques, d'incertitudes, appelez-le comme vous voulez, de 40 % sur les coûts bruts issus de l'étude. Nous avons rarement été démentis dans ces coefficients de risques très élevés, c'est même plutôt l'inverse qui se produit. Nous sommes donc toujours très

prudents avec les scénarios souterrains. Sur le CFAL et sur la spécialisation des lignes, le CFAL est une ligne à vocation essentiellement fret. Il a des fonctionnalités voyageurs liées à la desserte de la gare de Saint-Exupéry. Nous développerons ce sujet la semaine prochaine à Pusignan. Il est vrai que les niveaux de trafic voyageurs sur cette ligne n'ont rien à voir avec les niveaux de voyageurs aujourd'hui dans le cœur du nœud. Le CFAL reste une infrastructure à dominante fret, à priorité fret.

Claude MIACHON, responsable du collectif des cheminots PCF

980 Nous travaillons depuis très longtemps sur le développement du ferroviaire et nous ne pouvons pas être contre l'idée que l'on présente depuis tout à l'heure : plus de trains dans la région. Nous nous sommes assez battus pour y arriver. Simplement, nous pouvons faire quelques constatations. Première constatation : il y a 30 ans, il y avait deux fois plus de fret dans la région, on continuait de diminuer le fret ferroviaire, je parle bien de ferroviaire. Le fret ferroviaire est toujours en baisse. Les chiffres que vous donnez sont un peu bizarres, mais j'espère que vous avez raison et que le fret se développera dans la région. C'est pareil pour le voyageur. Nous avons eu un fort développement de voyageurs TER ces 30 dernières années. Aujourd'hui, il y a un frein volontaire de la part de la direction SNCF, y compris du gouvernement. Les contradictions sont assez extraordinaires entre les décisions politiques et ce que nous voyons aujourd'hui. Je prends acte : vous voulez développer plus de TER, je suis le premier à être content. Cela fait des années que nous nous battons pour le cadencement, si nous y arrivons, c'est génial. Sauf que la question est la suivante : qui finance ? Vous 990 avez fait des projections en financement qui sont intéressantes. Première question : d'où vient le financement ? Il faut trouver 4 milliards. Bien sûr, on nous dit qu'il y a des disponibilités liées à la disparition du projet de l'A45, mais pas que. J'ai entendu depuis tout à l'heure toute une série de propositions que nous faisons depuis des années : Givors – Brignais, rive droite et j'en passe, nous en avons d'autres à faire et nous vous les ferons parvenir. Sauf que là aussi, il faut financer. Quand on met tout l'argent sur le même endroit, comment financer ailleurs ? Deuxième question : comment trouver plus de financements ? Tous les projets proposés sont justes. Je suis convaincu que si demain, on vous donne deux fois plus d'argent, vous les ferez, ces projets. Nous pensons qu'il est possible d'avoir plus d'argent et pour répondre aux besoins des usagers dans ce pays et dans cette région.

1000 **Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière du débat public**

Merci, dernière question.

Cyril MATHEY, responsable groupe local EELV Givors Condrieu

1010 Voici notre contribution. Depuis 30 ans, les écologistes locaux s'opposent au projet autoroutier de l'ouest comme ceux de l'Est lyonnais. La mort annoncée de l'A45, mort qui reste à confirmer, est donc pour nous une très bonne nouvelle. Depuis 30 ans, nous travaillons à proposer des alternatives routières et autoroutières. Parmi ces alternatives, la principale sur le court et le moyen terme concerne le report modal de la route sur le rail. Un CFAL pour le fret, un vrai contournement sur une voie ferrée dédiée et non pas le tracé prévu aujourd'hui par Lozanne, Sibelin, Givors, Grigny et la rive droite du Rhône et bien sûr, des TER, RER pour les voyageurs. À ce titre, depuis 15 ans pour permettre et 1020 faciliter le report de la route sur le rail à la gare de Givors-Ville, nous proposons une modeste liaison par câbles de type télécabine entre la gare et un parking relais sur la gare du plateau de Mornant sans succès à ce jour. Aujourd'hui, avec l'arrêt de l'A45, la menace plane pour les riverains de l'A47, Givordins en tête. En effet, comme alternative proposée, toutes les autorités confondues n'ont comme principale réponse que le passage au grand gabarit du Casal, contournement autoroutier sud de l'agglomération lyonnaise, à savoir l'élargissement de l'A47 dans la traversée de Givors, l'augmentation des capacités de franchissement du Rhône, soit en élargissant le pont actuel, soit avec un nouveau pont, la reconfiguration du nœud de Ternay et pour couronner le tout, le passage à 2x3 voies de l'A46 sud. De tout cela, nous ne voulons pas. Nous savons tous qu'augmenter les capacités routières et autoroutières conduit inexorablement à plus de trafic. Alors que l'heure est à la lutte contre le réchauffement climatique alors que la pollution de l'air est reconnue comme un problème de santé publique majeure, c'est vers la réduction des trafics routiers et autoroutes qu'il faut aller et non le contraire.

Concernant particulièrement la pollution de l'air, depuis des lustres, les riverains de l'A47, particulièrement ceux de Givors, mais pas que, subissent une pollution chronique qui n'a rien à envier à celle de Lyon. Qui s'en soucie ? C'est pourquoi nous aussi, nous demandons le déclassement de

1030 l'A47 dans la traversée de Givors. Nous demandons aussi entre le pont de Morand et le bord du Rhône sur environ 1,3 km, une couverture de l'autoroute. Comme le déclassement de l'A6/A7 dans la traversée de Lyon ne doit pas conduire à reporter les trafics routiers sur l'A46, l'abandon de l'A47 ne doit pas conduire à plus de nuisances dans le bassin de Givors, Grigny et Chasse-sur-Rhône. Comment réduire les trafics routiers ? C'est la seule question à se poser. Aujourd'hui, de multiples pistes sont sur table, cela passe par la diminution de tous les déplacements contraints en relocalisant les activités, en offrant des services de proximité (télétravail, covoiturage, etc.). Cela passe toujours et dès maintenant par le report de la route sur le rail. C'est dans ce contexte que nous formulons un nouveau projet de télécabines entre les gares de Givors-Ville et de Chasse-sur-Rhône.

Jérôme LAURENT, membre de la Commission particulière du débat public

Merci, monsieur. Je vais rendre le micro à M. CUVILLIER et vous rappelle que vous pouvez aussi intervenir par contribution ou cahier d'acteurs parce que toutes les questions que vous avez posées ne relèvent pas de SNCF Réseau.

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

1040 À la question comment finance-t-on ces projets ? Le maître d'ouvrage n'a pas la capacité de financer seul ces très gros projets d'infrastructures. Une règle est simple : le maître d'ouvrage SNCF Réseau contribue au financement de ce projet à la hauteur de ce qu'il est capable d'amortir, en fait à la hauteur du volume de péage qu'il encaisse. L'objectif de SNCF Réseau pour notre équilibre économique est de faire circuler le maximum de trains. En matière de voyageurs, nous arrivons à 20 % du coût des infrastructures. Les 80 % restants doivent être assurés par des financements publics. Nous connaissons aujourd'hui l'état des finances publiques. Une question nous est aussi posée dans ce débat : au-delà de la présentation des projets, de la bonne alternative à prendre, au-delà d'une éventuelle répartition des trafics, au-delà des interconnexions entre les réseaux, quel est le meilleur ordre pour réaliser l'ensemble de ces investissements ? Le meilleur ordre n'est pas forcément de prendre tout le CFAL, tout le Lyonnais long terme. Des maillons ne doivent-ils pas être prioritaires dans la réalisation de ces grands projets ? Nous faisons des études là aussi que nous produisons au cours du débat dès début mai. Nous remettons ces études à la CPDP qui pourra le mettre sur le site du projet. Une question portait sur le CFAL pour le fret, le vrai contournement. Le CFAL est essentiellement un projet fret, il est fait pour cela, pour sauter le verrou lyonnais. Enfin, une question portait sur la baisse du fret ferroviaire dans la région qui est essentiellement liée à la difficulté pour les trains de fret de traverser le nœud lyonnais. Le CFAL et les aménagements long terme du nœud lyonnais ont aussi pour but de faire sauter ce verrou.

1050 **Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes**

1060 Pourrions-nous voir la diapositive 51 sur la dynamique du fret pour apporter un complément ? Une personne indiquait tout à l'heure que le fret baissait. Les parts de marché du fret sont ici présentées, les chiffres datant de 2015, le ferroviaire par rapport à la route. Il est important de regarder les perspectives de croissance en Rhône-Alpes. Un rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable a montré un fort potentiel en Auvergne Rhône-Alpes. Nous le voyons aujourd'hui dans les investissements, nous sommes accompagnés par des cofinanceurs au port Édouard-Herriot et nous envisageons des développements à Vénissieux. Ce sont des choses qui seront affichées dans le contrat de plan État/région. Il y a quand même des dynamiques, notamment dans le transport combiné et l'autoroute ferroviaire. On ne peut pas dire qu'il y a des baisses permanentes du fret, ce sont des dynamiques fortes suivant les segments de marché.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière

1070 Je compléterai en indiquant que demain, un atelier sur le fret se tiendra, quelques places sont encore disponibles si quelques personnes souhaitent s'y inscrire. Nous traiterons de l'expression des besoins, des commandes non pas par SNCF Réseau, mais par le monde économique qui exprime ses besoins et la manière dont on y répond. L'inscription se fait sur le site, la réunion aura lieu à la Maison de l'environnement à Lyon demain de 17 heures à 19 heures. Vous y êtes cordialement invités pour ceux qui le souhaitent. Nous espérons que nous pourrions vous apporter quelques réponses. Je voudrais reprendre la parole ; vous avez abordé tout autour de ces questionnements l'abandon de l'A45. La présentation que la SNCF a faite du projet NFL montre que l'augmentation du trafic ou des possibilités de desserte là-dessus restent relativement faibles par rapport aux éléments

1080 estimés. Je voudrais me tourner vers le représentant de l'État, qui est seul sous le feu des questions, et qu'il puisse aborder un peu ce point. Certes, on abandonne un projet autoroutier, mais que se passe-t-il derrière ?

Fabrice GRAVIER, chef du service mobilité à la Dreal Auvergne Rhône-Alpes

1090 Bonsoir à tous. La Dreal est un service régional du ministère de l'Écologie et du ministère des Transports. Aujourd'hui, le gouvernement a décidé de ne pas porter plus avant le projet d'autoroute A45 dans le cadre du projet d'orientation des mobilités, projet de loi qui fixe la programmation des financements d'infrastructures sur 10 ans que l'État porte. Dans ce cadre de projet de loi, la ministre a proposé que les 400 millions d'euros que l'État prévoyait d'investir dans la conception de l'A45 soient réutilisés sur une période de 10 ans pour améliorer la mobilité entre Saint-Étienne et Lyon, mais selon une approche pas uniquement routière ni uniquement ferroviaire, mais multimodale. J'y reviendrai. Sur le calendrier, le projet de loi a été voté au sénat début avril et est en cours d'examen à l'Assemblée nationale. En quoi la démarche NFL long terme et les démarches d'alternative à l'A45 sont-elles complémentaires ou cohérentes ? Soulignons que l'amélioration de la mobilité en alternative à l'A45 est bien sur un horizon de 10 ans avec une volonté de cadencer les réponses avec de premières mesures immédiates alors que le projet de NFL long terme est plutôt à 10 ans et plus, pour ne pas dire 15 ans et plus peut-être. Deuxième aspect : la réponse est multimodale. Sur le débat public NFL long terme, nous avons présenté uniquement la réponse en infrastructures ferroviaires pour un niveau de service donné, d'où d'ailleurs de nombreuses questions sur l'accès aux gares. Sur la démarche des alternatives à l'A45, l'idée est d'agir sur le mode ferroviaire en nous interrogeant sur les raisons pour lesquelles les usagers de la route ne se reportent pas sur le ferroviaire, au moins à offre ferroviaire constante. Je m'explique : sans forcément augmenter la fréquence des trains, de très nombreuses questions se posent sur l'accès aux gares, vous l'avez soulevé à plusieurs occasions, le fait d'avoir des parkings de plus grande taille, s'assurer aussi que les parkings soient réellement réservés aux usagers du TER. Les constats effectués montrent qu'à Givors, par exemple, le matin, seulement 60 % des véhicules parkés dans le parking sont des usagers du TER, 40 % ne sont pas des usagers du TER. Le deuxième élément est de dire qu'en ayant toujours la même fréquence, nous pourrions avoir des trains plus longs. Nous évoquons la question notamment des Régio 2N, le fait d'avoir des trains à deux étages. On peut aussi avoir des convois plus longs avec plus de voitures. On peut donc avoir une capacité d'emport supplémentaire sans forcément augmenter la fréquence des trains. Au-delà de cela, toutes les questions liées à la desserte ferroviaire ressortent et donc se pose la question de rouvrir certaines haltes sur l'axe entre Saint-Étienne et Lyon pour capter des usagers supplémentaires. À côté de cela, il faut aussi se poser la question à des échelles plus petites, comment renforcer l'usage des modes doux ? Puisque la question de l'accès aux gares se pose également, je pense que les usagers qui le peuvent vont à pied, mais aussi à vélo ou vélo à assistance électrique par exemple.

1100 La démarche a été lancée en juillet 2018, peut-être mettre le diaporama qui explique le dispositif de concertation. Le préfet de région a lancé en juillet 2018 une démarche de concertation qui anticipait d'ailleurs le débat parlementaire sur la Lom en vue de disposer d'alternatives au moment de ce débat. Les travaux ont été conduits selon quatre instances, trois routières et géographiques à Saint-Étienne, vallée de l'Andelle, vallée du Gier, à Givors, en particulier le nœud de Givors et nous pourrions y revenir ultérieurement, ce n'est pas forcément l'objet de la réunion de ce jour, et la question du plateau morantais et de l'arrivée sur Lyon. Une instance plus large se pose les questions du mode ferroviaire et de l'intermodalité. Je céderai ensuite la parole à SNCF Réseau pour l'expliquer.

1110 Un point important : les 400 millions d'euros sont bien pour améliorer tout de suite et sur 10 ans la mobilité tous modes entre Lyon et Saint-Étienne et n'ont pas vocation à financer le projet de NFL long terme. Une question avait été posée concernant les sources de financement. Pour Givors, et madame la maire s'est exprimée, nous souhaitons aujourd'hui regarder le réseau routier en renforçant l'offre ferroviaire pour permettre un meilleur accès aux trains et une plus grande attractivité, favoriser le covoiturage ne suffira pas à notre sens à répondre aux problèmes de congestion récurrents du nœud de Givors Ternay. Près de 90 000 véhicules circulent par jour ainsi que vous l'avez rappelé, madame la maire. Il faut faire quelque chose puisque l'amélioration de l'offre ferroviaire ne portera pas ses fruits dans les 2, 3 peut-être 5 prochaines années. Il est nécessaire d'agir sur le nœud routier. Les différentes solutions qui seront regardées sont certes dans une des variantes l'élargissement de l'A47,

1130

du pont sur Givors, mais aussi la question d'un franchissement supplémentaire du Rhône sur le réseau local.

Dans le plan de mobilisation court et moyen terme qui vise à redonner de la régularité au train, environ 70 millions d'euros sont financés et visent à accueillir des trains plus longs puisque pour accueillir des trains plus longs, il faut des quais de la bonne taille. Il faut donc allonger un certain nombre de quais dans les gares de l'axe et avoir une puissance électrique supérieure puisque les trains seront plus lourds.

1140 **Denis CUVILLIER, directeur projet NFL long terme SNCF Réseau – Direction territoriale**

Fabrice GRAVIER vient de nous parler de ce qui se fait tout de suite. Dans le cadre du NFL long terme, il nous a été demandé de regarder ce qui pourrait être fait en plus de ce qui avait été prévu au niveau du dossier. Aujourd'hui, la liaison entre Lyon et Saint-Étienne représente quatre trains par heure et par sens depuis Saint-Étienne vers Lyon, deux vers Perrache, deux vers Part-Dieu. Le renforcement d'un train supplémentaire à Part-Dieu a été pris en compte dans le NFL long terme, donc trois trains à Part-Dieu et deux trains à Perrache, soit un total de 5 trains par heure de Saint-Étienne vers Lyon. Ceci est possible grâce aux investissements du long terme. Nous avons étudié la possibilité d'aller au-delà, ce qui est récent. À quels coûts et dans quelles conditions pouvons-nous aller au-delà ? Nous avons testé un train supplémentaire par heure à Perrache et un train supplémentaire à Part-Dieu. Nous sommes donc à sept trains par heure entre Saint-Étienne et Lyon.

1150 Nous commençons à être même au-delà de ce que nous pouvons appeler un RER métropolitain ; sept trains par heure donnent un niveau de desserte très attractif. Des contraintes existent. À Part-Dieu, tout se passe bien. Avec les investissements du long terme, nous pouvons accepter ce train supplémentaire. À Perrache, des investissements limités sont à réaliser : un quai supplémentaire par rapport à ce qui était prévu dans le long terme. À Saint-Étienne, les aménagements sont relativement simples à hauteur de 70 millions d'euros : augmentation du nombre de quais. La traversée du nœud de Chasse-sur-Rhône – Givors est plus difficile. Nous n'avons pas la capacité d'accepter ces trains supplémentaires. Si nous décidons d'aller plus loin dans l'étude de ce niveau de trafic, deux grandes options apparaissent : soit ce sont des investissements lourds sur le réseau existant, notamment au niveau de Givors-Canal en site urbain, soit c'est la construction d'un nouveau pont sur le Rhône, probablement au sud de Chasse-sur-Rhône – Givors qui permettrait de mettre tout le fret qui va vers le sud et de délester le pont actuel de la Méditerranée au profit uniquement des trains de voyageurs.

1160 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière**

Nous vous laissons réagir à cette présentation pour ceux qui souhaitent avoir des précisions ou exprimer des commentaires.

Christiane CHARNAY, maire de Givors

1170 Je trouve que c'est une très bonne idée. Nous sommes opposés de toute façon à une 2x2 voies sur la traversée de Givors ou au doublement du pont de Givors. La proposition faite par rapport au ferroviaire est une très bonne idée selon moi, il faut donc la faire pour améliorer justement les dessertes Saint-Étienne – Lyon, que l'on mette au moins à l'étude. Il est vrai que les parkings sont insuffisants ; nous passerons de 400 places à 600 places, ce sera encore insuffisant cependant. Quand vous dites que seulement 60 % du parking sont occupés par des personnes qui prennent le train ; nous avons toujours sollicité pour que cet ouvrage soit réservé aux utilisateurs du train. Je pense l'utilisation de la gare de Givors-Ville pour prendre le train serait améliorée.

Bernardo CHIPIER adjoint au maire de Grigny

1180 Je crois que nous ne nous sommes pas très bien compris, monsieur CUVILLIER, sur l'histoire du CFAL. Il faut vraiment étudier le fait de passer complètement à l'extérieur de ce CFAL. Il n'est pas satisfaisant de faire arriver le CFAL à Loire-sur-Rhône ou autre chose. Il faut vraiment regarder l'extérieur total et l'arrivée à Salaise-sur-Sanne, c'est à regarder de près. C'est de ce côté qu'il faut aller voir. Les personnes de Salaise-sur-Sanne ne seront peut-être pas radieuses de cette idée, mais cela apparaît comme une éventualité qu'il faut regarder de plus près que vous ne l'avez fait jusqu'à présent.

Jean-Louis AMBROSINO, vice-président de l'association le Fer autrement

Étant à Fracture et au Fer autrement, je partage l'initiative que cette personne a soumise en ayant une vision générale. Puisque très peu de trains de fret ont à passer et à desservir Lyon, pourquoi ne pas faire complètement un contournement pour aller plus vite ? Pourquoi aller remettre encore plus de trains pour les Lyonnais, qui, le jour où un accident surviendra, vont crier au loup, mais il sera trop tard ? Aussi bien Le Fer autrement que Fracture sont pour cette initiative que vous avez étudiée, monsieur CUVILLIER, intéressante, mais pas sélectionnée.

1190 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière**

Nous reviendrons sur le fret et sur les tracés dans d'autres circonstances.

M^{me} BARBAROTTO, habitante de Solaize

Je trouve absolument aberrant qu'une voie dédiée au fret, le CFAL, arrive à Sibelin en pleine zone Seveso. Sur cette ligne, nous avons régulièrement des incidents graves. Plusieurs fois, des wagons avec des produits dangereux se sont déversés. Et là, on veut rajouter une voie avec un passage de fret de taille dans une zone qui est de plus en plus habitée et en pleine zone Seveso. Je veux bien qu'on parle du train en disant moins de pollution, plus de confort pour les habitants, pour qu'ils respirent mieux. Je crois qu'il faut vraiment être très attentif aux endroits où passent ces trains. Merci.

Jean-Louis FUGIT, député de la circonscription sud Rhône

1200 Bonsoir, monsieur le président, nous nous étions rencontrés il y a quelque temps pour parler de tous ces sujets. Je voudrais témoigner du fait que je suis assez satisfait de tout ce que nous avons pu entendre de la part de la salle ce soir. Je souhaiterais quand même vous poser une question précise : je suis assez satisfait de voir que vous êtes à l'écoute de nos demandes, notamment en matière de santé. Je prendrai cet angle ce soir, car dans ce territoire, nous avons un gros souci par rapport à l'impact des mobilités sur notre santé. C'est extrêmement important. Je m'exprime ici en tant qu'élu de ce territoire, mais aussi en tant que rapporteur de la loi des mobilités à l'Assemblée nationale sur la question de la mobilité propre, des mobilités plus propres et des mobilités dites actives. C'est d'ailleurs un titre que je vais proposer d'amender, car le titre n'est pas exactement ce que je crois qu'il doit être dans la loi, mais c'est un autre débat. Ce soir, vous avez entendu que nous avons un véritable problème de mobilité du quotidien. La loi des mobilités doit d'ailleurs répondre à cette question. Le débat sur le NFL interfère complètement avec ce sujet. Nous avons un gros problème, à la fois de santé, d'impact sur la santé et donc cette mobilité du quotidien.

1210 Vous l'avez entendu, nous avons d'ailleurs fait un diagnostic sur l'ensemble du territoire. Nous nous sommes réunis le 21 janvier dernier avec les élus locaux à la permanence et avons dressé une petite synthèse de tous les problèmes de mobilité inhérents à ce territoire. Le 1^{er} février 2018, j'avais adressé au préfet de région un constat sur toutes les problématiques sur les côtés que nous avons sur ce territoire. Je voudrais soulever quelques sujets qui n'ont pas été soulevés à ce stade. J'attendais de voir le débat, mais je n'avais pas prévu de m'exprimer. Deux points qui me tiennent à cœur n'ont pas été soulevés ce soir. Quand on réfléchit à l'aménagement de la liaison Saint-Étienne –

1220 Lyon, pour avoir beaucoup bataillé pour obtenir la ministre cet abandon de l'A45, sujet sur lequel je me suis battu depuis le début, je peux vous dire qu'il faut quand même regarder ce que l'on fait. La mobilité entre les agglomérations stéphanoises et lyonnaises est un vrai problème. L'A45 était une mauvaise réponse à un vrai problème. On l'évacue, c'est terminé, soyez rassurés. Je rassure M. MATHEY qui tout à l'heure se demandait si nous le confirmerions. Il n'y a pas de problème, ce sera largement confirmé dans le vote à l'Assemblée nationale début juin. Vous pouvez considérer que l'A45 est morte. Nous avons donc conservé les 400 millions d'euros que l'État devait mettre pour l'A45. Je suis d'accord avec une expression qui a été donnée tout à l'heure : il faudrait non pas les 400 millions d'euros de l'État, mais aussi les 400 millions d'euros que les collectivités territoriales voulaient mettre dans l'A45, à savoir 130 millions d'euros de Saint-Étienne Métropole,

1230 130 millions d'euros du département de la Loire et 130 millions d'euros de la région. Nous savons, malheureusement que le président de région qui a une ambition débordante pour lui-même, mais beaucoup moins pour les problèmes de mobilité du territoire, a déclaré qu'il ne voulait pas aider, venir en soutien des 400 millions d'euros de l'État. Je ne fais pas de politique, mais indique simplement ce qu'il a déclaré à madame la ministre. Un problème est posé de fait ; vous pouvez le lui dire les uns et les autres.

1240 Je voudrais aborder le sujet de la réouverture des gares. Il est bien de dire qu'il faut aller plus vite entre Saint-Étienne et Lyon. Je pense d'ailleurs que la véritable problématique de la mobilité du quotidien est de se poser la question suivante : est-ce que quand je vais d'un point A à un point B, avec les transports en commun, on me donne les moyens d'y aller aussi vite, voire plus vite qu'avec ma voiture ? Si jamais la réponse est non, beaucoup de personnes seront tentées de continuer à prendre leur voiture individuelle, ce qui est un problème. Aujourd'hui, en moyenne, nous relevons 1,08 passager dans une voiture. En fait, on déplace des masses de plus de 1 000 kg ou 1 500 kg, 2 t pour certaines, pour déplacer la totalité du temps des personnes en autosoliste alors que des voitures à 4 ou 5 places ont été faites. C'est un véritable problème. Sur cette histoire de mobilité avec les trains, je pense qu'il faut aussi penser à rouvrir des gares. Je pense à la vallée du Gier et plus particulièrement à Grand-Croix ou à Lorette et de l'autre côté, je pense à Ternay comme on pense à Saint-Pierre de Chandieu un peu plus loin dans la circonscription. Entre Saint-Pierre-de-Chandieu et Toussieu, c'est déjà à l'étude.

1250 Sur les 400 millions d'euros de l'État, la discussion que j'ai avec le ministre sur le sujet est que je souhaite, et elle est d'accord avec moi, que nous réservions au moins 10 % à l'intermodalité. L'idée est d'améliorer le trafic routier, là où nous pourrions le faire. Nous pourrions d'ailleurs débattre ; j'ai entendu les propositions de faire un autre pont ou non. Il faut aussi parler des problèmes de santé, je vais y revenir. Nous avons un problème de rabattement. Il ne faut donc pas mettre tous les 400 millions d'euros ou autres sur l'amélioration du ferroviaire ou l'amélioration du routier, il faut le mettre sur l'amélioration des deux et en même temps, rajouter l'intermodalité. Sur la question de la santé, je pense que nous avons un gros problème à Givors, un problème de proximité. Ce problème est constitué par les particules fines, et notamment les oxydes d'azote qui impactent les personnes qui sont à côté de l'A47. Je pense qu'il faut étudier entre autres la possibilité de couvrir une partie de cette autoroute pour traiter ces polluants de proximité. C'est un véritable sujet de santé publique.

1260 Nous avons de quoi faire sur ce point. Hervé CUVILLIER, je crois, a évoqué l'idée de 45 000 morts par an liés à la pollution de l'air. Or, ce ne sont pas 45 000, mais 67 000 en France tous les ans, s'agissant de morts prématurées liées à la pollution de l'air, notamment de proximité pour lesquels les transports sont très impactants. Dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, nous allons donner des outils aux collectivités. Cette loi est une loi d'orientation comme son nom l'indique. Les collectivités pourront ou ne pourront pas, voudront ou ne voudront pas se saisir de ces outils. Il sera possible de mettre en place des zones à faibles émissions, des voies réservées au covoiturage, de manière obligatoire, des parkings sécurisés pour les vélos et un marquage des vols. Sachez que nous avons 20 ans de retard en France en ce qui concerne les vélos, au minimum. Nous allons essayer de résoudre ce retard en proposant le marquage obligatoire des vélos d'une part, et d'autre part, il faut que vous sachiez que 400 000 vols de vélos par an ont lieu dans un pays comme le nôtre, ce qui est un frein véritable au développement du vélo.

1270 Nous avons tous participé à différentes réunions collectivement, en préfecture, sur les alternatives à l'A45 en disant que des possibilités devaient être étudiées. Une a été évoquée parmi d'autres ce soir et je tiens à dire qu'elle a bien été inscrite à ma demande par les services de l'État à l'étude : la traversée par le câble. Face aux problèmes de pollution, de congestion, il faut essayer de rechercher un pic de solution et surtout ne pas opposer le routier au ferroviaire. Il faut chercher des solutions multiples, chercher de la mixité. La mobilité à l'horizon 2040 est un autre objectif. Il ne s'agit pas de se dire de tout mettre sur un axe ou sur un autre, mais faire en sorte de tenir compte de toutes les mobilités possibles et ne pas oublier le télétravail. Pour cela, il faut développer les infrastructures numériques. Au-delà des infrastructures ferroviaires et routières, il faut aussi se poser la question des infrastructures numériques qui ne sont pas satisfaisantes dans notre territoire.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière

Vous m'avez fait déroger à ma règle des 3 minutes. Une question encore et je vous propose de clore. Je ne me prononcerai pas, je suis complètement neutre.

Jean-Louis AMBROSINO, vice-président de l'association le Fer autrement

Je souhaiterais poser une question à M. FUGIT. Vous avez proposé de faire une couverture...

Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière

Vous verrez après pour une question de ce type sauf si elle intéresse directement le nœud ferroviaire et le projet.

1290 **Jean-Louis AMBROSINO, vice-président de l'association le Fer autrement**

Elle intéresse tout le monde : si on concentre la pollution là-dessous, qu'en fait-on ? Mettrons-nous des capteurs pour ensuite capter tous ces polluants ou les rejeterons-nous à nos voisins ?

Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière

Une dernière question très courte.

René JAUVE

La SNCF est la plus grande consommatrice de France en glyphosate. Qu'en pensez-vous arrêter ?

Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière

Nous sommes un peu loin du débat.

René JAUVE

1300 Il était question d'écologie tout à l'heure, ce qui rentre dans le sujet. Nous sommes dans un département très viticole, plein de viticulteurs. On m'a demandé de vous poser la question. Je pense que les communes n'ont pas le droit d'utiliser le glyphosate.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière

Elle a été posée, je pense qu'elle ne rentre pas dans le cadre de ce débat. La SNCF pourra y répondre quand même.

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

Je propose de donner un micro à Didier LLORENS qui est notre spécialiste environnement et qui pourra répondre à cette question.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière

1310 Il va donc y répondre bien que ce soit un peu hors du champ.

Didier LLORENS, spécialiste environnement SNCF

Vous avez tout à fait raison. À titre individuel, SNCF Réseau est le plus gros consommateur. Nous utilisons à peu près une centaine de tonnes de glyphosate par an qui sont répandues sur les voies. Je tiens à préciser que cela représente moins de 0,1 % de tout ce qu'utilise le monde agricole aujourd'hui en épandage. Nous sommes à moins de 100 t par an sur l'ensemble du réseau ferré national qui représente quand même 30 000 km de voies, plus de 95 000 ha sont traités. En matière agricole, en indice de fréquence de traitement, ce qui correspond vraiment à la dose émise, nous sommes vraiment très faibles. Nous sommes comme tout le monde et faisons partie de la société civile et avons conscience de l'impact de ces produits sur notre environnement. Nous ne les appliquons pas n'importe comment, il faut savoir que des trains désherbeurs les appliquent. Nous respectons les zones de non-traitement qui concernent notamment le franchissement des cours d'eau, les zones humides et les périmètres de captage. Nous voyons aussi des évolutions réglementaires. Nous savons que dans l'avenir, il faudra certainement arrêter totalement le glyphosate. Plusieurs pistes sont donc à l'étude. La première est de changer nos référentiels d'entretien des voies ferrées pour diminuer et arrêter complètement cet épandage et donc tolérer peut-être sur les parties voies et pistes un peu de végétation. Nous réfléchissons à des solutions innovantes pour vraiment nous passer de ces produits néfastes pour l'environnement, notamment en matière constructive. Lors de renouvellement de voies, nous savons mettre des géotextiles sous la voie qui permettent d'éviter la pousse de la végétation donc, de ne plus avoir à traiter. Nous réfléchissons à d'autres solutions. Notre idée et notre ambition est d'arriver à terme à 0 phyto sur l'ensemble du réseau ferré

1320

1330

Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière

Je vous propose de clore les questions/réponses et tiens à vous rappeler les grandes étapes de ce débat et les réunions qui vont intervenir. Cette réunion de Givors était la première que nous faisons hors la réunion d'ouverture plutôt centrée sur les transports du quotidien. Treize autres réunions

1340 seront organisées qui s'enchaînent à raison de deux par semaine environ. Nos partenaires sont mis à rude épreuve sur ce point, je les en remercie. Un certain nombre d'entre elles porte sur le territoire, vous les avez sur l'écran, je ne les détaillerai donc pas. La prochaine réunion publique aura lieu dans deux jours à Anse et traite un peu l'Ouest lyonnais. Une autre suit sur l'Arbrelle, puis à Pusignan où nous aborderons plutôt les rôles de la gare de Saint-Exupéry et les problèmes de fret associés à l'Est lyonnais.

1350 Nous aurons trois autres réunions qui sont plutôt axées sur l'insertion urbaine du projet, les deux variantes : une réunion à Vénissieux, une à Villeurbanne et une à Lyon à proprement dit. Trois autres réunions publiques se tiendront : une à Clermont-Ferrand, une à Grenoble et une à Saint-Étienne qui portent essentiellement sur les grandes liaisons entre les métropoles, et notamment Saint-Étienne – Lyon que nous réaborderons à cette occasion sur ce point. Ces réunions publiques ne sont pas les seules et sont accompagnées d'ateliers débats, d'autres événements, des ateliers aux conférences-débats. J'ai évoqué tout à l'heure celle qui se tiendra demain sur la traversée de Lyon par le fret et les marchandises, à la fois sur les besoins exprimés par le monde économique, mais aussi les réponses

1360 qui sont apportées ou qui pourraient l'être, les impacts sur l'attractivité du territoire, d'autres sur l'atelier de décryptage sur les données et les chiffres que j'ai évoqués. Une dizaine d'ateliers débats aura lieu. Vous pouvez vous y inscrire, environ 30 personnes seront présentes. À cette occasion, nous rassemblons des spécialistes du domaine qui peuvent vous apporter un éclairage. Des conférences-débats sont ouvertes à tout le monde, certes sur inscription, mais avec un public beaucoup plus large. Une conférence-débat sera sur le fret, mais plutôt traitée à l'échelle européenne. Une conférence-débat portera ensuite sur la prospective, le nœud ferroviaire à proprement dit et les aménagements à long terme dans 15 ans, 20 ans. Nous ne savons pas ce que sera la mobilité dans 20 ans, 25 ans, 40 ans. Il était intéressant de faire un peu de prospective. Pour cela, nous allons nous appuyer sur un travail qui est conduit avec un collège de Givors qui vise à faire travailler les élèves de 3^e avec une association qui s'appelle Robins des Villes, que vous connaissez sans doute, qui fait travailler une classe de 3^e et qui en recherche une autre d'ailleurs, sur la prospective et sur la mobilité de demain.

Il y aura également des débats mobiles, nous irons à la rencontre du public dans les gares, dans les parkings relais, dans des restaurants d'entreprise, sur les marchés de façon à présenter ce projet et à obtenir les contributions ou les avis de chacun. Je vais conclure sur ce point. Je demanderais aux collègues qui étaient dans la salle de restituer la manière dont ils ont compris ce que vous disiez, de façon très courte. Agnès POPELIN, Frédéric SIMON et Francis BEAUCIRE se trouvaient dans la salle et vous ont entendu.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

1370 Bonsoir, c'est une réaction à chaud. Ce n'est pas une synthèse qui sera pour plus tard. Voilà ce que nous avons retenu de cette soirée qui a vu une forte participation. Les intervenants ont été très respectueux, ce qui est à noter. Une bonne nouvelle pour SNCF Réseau puisqu'apparemment, ici on aime prendre le train. Or, visiblement, le maillage du territoire ne répond pas aux besoins exprimés lors de cette réunion. Il y a donc une demande de réouverture de lignes, de gares désaffectées et une demande de desserte fine en transports en commun qui permettent le rabattement vers ces gares qu'on aime tant et qu'on réclame et une politique d'urbanisme mieux adaptée pour faciliter le fait de venir en voiture, en vélo, à pied. Faciliter les mobilités du quotidien, mais les faciliter dans le quotidien.

Francis BEAUCIRE, membre de la Commission particulière du débat public

1380 Bonjour à tous. Ni un résumé ni une synthèse, une réaction en temps réel. Je vois ressortir trois points. Pour le premier, même avant que M. le député soit intervenu sur les questions de santé, j'avais noté que vous êtes entrés, vous, plusieurs fois dans le débat par des questions de santé et par des questions d'environnement. Je pense que c'est un point important à noter, c'est quelque chose qui m'a vraiment intéressé. Vous y êtes effectivement revenus largement par la suite. Concernant le deuxième point, j'ai trouvé que le nœud ferroviaire au sens strict du terme, ce goulot d'étranglement entre Saint-Clair et Guillotière, avait quand même du mal à s'imposer comme personnage principal de cette séance. Au fond, vous avez évoqué autre chose et beaucoup d'autres choses avec cette idée que c'était peut-être difficile d'attendre 10 ans, 20 ans – je rappelle les délais que vous avez signalés tout à l'heure – et que finalement, vous avez des propositions. Comme le président l'a rappelé tout à l'heure, nous ne sommes pas d'ici et ne sommes pas non plus partie prenante en aucune façon. J'ai

1390 cru comprendre que vous aviez dans vos cartons, vous autres associations, étudié des solutions depuis longtemps et que vous les remettiez en selle, si je peux le dire comme cela, aujourd'hui. Je ne sais pas comment interpréter cette impression : soit le nœud ferroviaire lyonnais est une évidence pour tout le monde et il faudrait que vous précisiez votre pensée, soit au fond, ce n'est pas franchement votre problème parce que vous pensez que vous avez d'autres solutions sous la main que vous avez reproposées ce soir. C'est un point probablement à éclaircir, mais vous avez des cahiers d'acteurs pour lesquels vous êtes sollicités.

1400 Je suis désolée, je suis très bavard, j'ai été professeur d'université, on met 1 € et ça parle très longtemps. Le troisième point est le plus important pour moi : vous avez évoqué des questions de gouvernance. La gouvernance, c'est les relations entretenues entre les acteurs politiques. Nous l'avons vu, l'État a un rôle à jouer. Nous avons vu que la métropole et la région avaient à travailler ensemble, c'est ce que j'ai entendu dans votre bouche lorsque vous êtes intervenus et évidemment, toutes les collectivités. Quand on parle d'intermodalité, de parkings, de rabattement autour des gares, on parle de relations entre ce qu'un PDU métropolitain a prévu et ce que les plans locaux d'urbanisme peuvent mettre en œuvre de leur côté. Tous les niveaux de gouvernance sont impliqués par quelque chose d'important qui est la mobilité de demain plus intermodale et plus tournée vers des modes alternatifs à la voiture. Un petit mot pour finir : j'ai comme un petit feu follet qui est passé : j'ai vu passer Brignais – Givors à plusieurs reprises, évoqué, sans plus. Cela m'a intrigué. Nous allons devoir faire un rapport, un jour. Nous aimerions bien qu'il y ait un peu moins d'intrigue dans cette affaire et être un peu plus renseignés sur ce petit feu follet de Brignais – Givors.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

1410 D'autres remarques nous ont frappés : apparemment, dans le NFL à long terme qui vous a été présenté, des expressions de satisfaction ont été constatées dès qu'on a parlé d'une augmentation de la fréquence, assez de trains à l'heure pour faire plus qu'un réseau express régional. Il y a apparemment un accueil très favorable là-dessus, ce que nous pouvons comprendre au vu de ce que vous aviez exprimé précédemment. C'est très bien de pouvoir venir à Lyon, mais d'autres dessertes nous intéressent. Nous ne sommes pas tous en train de remonter vers Lyon, nous pouvons aussi vouloir aller vers d'autres connexions interrégionales. Nous l'avons retenu. Enfin, même si un atelier débat va arriver, la question du fret ne doit pas être oubliée avec un accord comme nous l'avons dit, tout le monde l'a exprimé, une nécessité des mobilités durables en même temps avec la prise en compte de la qualité de vie des riverains qui seront sur ces lignes de fret.

1420 Une interrogation demeure sur la révision de tracé CFAL sud. A priori, il y a un large consensus et une interrogation ou une mise en doute des hypothèses de développement du fret qu'il faudra vérifier dans le prochain atelier débat. Effectivement, vous demandez des chiffres, les perspectives réelles pour savoir à peu près s'il y a vraiment un avenir sur le fret et si c'est le cas, ce que cela impliquera dans le quotidien des personnes qui vivront sur ces futures lignes dont le tracé est remis en cause pour l'instant.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, président de la Commission particulière

1430 Merci, vous pourrez retrouver tout cela sur le site du débat. Vous pourrez poser toutes les questions que vous souhaitez, vous aurez une réponse qui ne sera pas déviée sur ce point. Il se peut que vous ayez posé la question avant que le site ne soit ouvert en interactif, c'est peut-être pour cela qu'on vous a demandé de la reposer. Nous le vérifierons. Vous pouvez avoir les informations, les actualités du débat, le verbatim de toutes ces réunions. Vous pouvez vous inscrire aux ateliers, obtenir les questions/réponses sur ce point, vous pouvez accéder aux réseaux sociaux. Tout cela s'affiche sur l'écran. Je vais conclure en vous remerciant, en remerciant tous les élus qui ont bien voulu participer à cette réunion et tous les partenaires de RFF et de l'équipe projet, cela va de soi, pour la qualité de nos débats. Merci de votre accueil, madame la maire et à bientôt dans une de nos réunions, vous y êtes cordialement invités.