

Débat public NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME Du 11 avril au 11 juillet 2019

Compte-rendu intégral Réunion publique Mardi 21 mai 2019 à Grenoble

SALLE / ADRESSE :	38000 Grenoble
PARTICIPANTS :	140 personnes
DÉBUT > FIN :	19h00 à 22h10 (durée du REC : 3h10)
QUESTIONS-RÉPONSES :	19 questions, dont 1 sur Twitter

En tribune :

CNDP

M.	Jean-Claude	RUYSSCHAERT	Président de la Commission particulière du débat public
M.	Francis	BEAUCIRE	Membre de la Commission particulière du débat public
M.	François	GILLARD	Membre de la Commission particulière du débat public
Mme	Agnès	POPELIN	Membre de la Commission particulière du débat public

Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

M.	Marc	RENNESSON	Coordinateur de Projets Pôle Prospective et Émergence SNCF Réseau
M.	Thomas	ALLARY	Directeur territorial Auvergne Rhône-Alpes
M.	Maxime	CHATARD	SNCF Réseau
M.	Denis	CUVILLIER	Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale
M.	Yves	SIMOND	SNCF Réseau

Intervenants :

M.	Éric	PIOLLE	Maire de Grenoble
M.	Olivier	LAURENT	Directeur adjoint Transport à Région Auvergne-Rhône-Alpes
Mme	Anne	DUBROMEL	Responsable du service des grands projet, Direction Transport à Région Auvergne-Rhône-Alpes
M.	Fabrice	GRAVIER	DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
Mme	Clémentine	HARNOIS	DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
M.	Jean-Claude	PEYRIN	Vice-Président du Conseil départemental de l'Isère
Mme	Patricia	VARNAISON	Directrice du département Mobilité - Grenoble-Alpes

Métropole

M.	Gabriel	JOURDAN	Maître de conférences en urbanisme
M.	Christophe	FERRARI	Président de Grenoble Alpes Métropole
M.	Yann	MONGABURU	Président du SMTC
M.	Luc	REMOND	Vice-Président du Pays voironnais
M.	Arnaud	COLOMBO	SNCF TER Auvergne-Rhône-Alpes

COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

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

Bonsoir à tous. Je préside la CPDP, qui est chargée d'organiser le débat sur les aménagements long terme du Nœud Ferroviaire Lyonnais. Avant de laisser la parole à Monsieur le Maire de Grenoble, je voudrais simplement vous signaler que cette réunion publique fait l'objet d'une captation vidéo et qu'elle est transmise en direct sur les réseaux sociaux et sur le site de la CNDP. Si vous souhaitez faire usage de votre droit à l'image et ne pas être filmé, vous vous signalez aux hôtes ou vous vous placez derrière les caméras. Bienvenue à tous les internautes qui sont sur le site. Vous pouvez poser des questions par écrit. Vous pouvez réagir en direct sur Twitter. Je vais laisser la parole à Monsieur le Maire de Grenoble, pour un petit mot d'accueil.

10 **Éric PIOLLE, Maire de Grenoble**

Merci beaucoup, Monsieur le Président. Bonjour à toutes et à tous. Cela fait plaisir de voir du monde sur un débat qui est important. Je salue ici le Vice-Président du département, le Président de Grenoble-Alpes Métropole, le Président du syndicat mixte des transports en commun, le Vice-Président du Pays voironnais en charge des mobilités, les représentants de SNCF et de SNCF Réseau, les associations et bien d'autres, dans vos qualités respectives.

D'abord, c'est un plaisir d'accueillir ce débat à Grenoble. Cela pourrait ne pas aller de soi, puisque nous sommes en train de parler du Nœud Ferroviaire Lyonnais, et pourtant, c'est un sujet qui nous préoccupe tous, parce que le Nœud Ferroviaire Lyonnais est un prérequis pour améliorer la desserte de notre bassin de vie, Pays voironnais, Métropole grenobloise, Grésivaudan et tout le Sud grenoblois. Ce sont des enjeux qui sont majeurs, pour notre vie quotidienne, les TER du quotidien, pour la grande accessibilité et pour le fret également. C'est en lien avec le plan de déplacements. C'est en lien avec le climat et la santé. C'est en lien avec le pouvoir d'achat. Bref, c'est notre quotidien. Nous avons porté collectivement, les collectivités et le syndicat mixte, une contribution à ce débat. Cette contribution marque aussi le travail qui est engagé par le territoire grenoblois sur la question du ferroviaire. Vous avez sans doute entendu parler du RER grenoblois, du travail qui est engagé autour de l'étoile ferroviaire grenobloise pour voir quels sont les paramètres. Tout cela est nécessaire, mais insuffisant, si on n'a pas les bonnes conditions pour le Nœud Ferroviaire Lyonnais.

La CNDP organise ces débats sur Lyon, mais également ici. Il y a un enjeu fort, pour nous, de participer à cela, de faire entendre notre voix, de marquer l'importance des Alpes, du sillon alpin et de la connexion du territoire grenoblois avec son voisin lyonnais et au-delà. Nous accueillons les conditions du débat. C'est important d'avoir la CNDP, parce que cela pose les conditions du débat. Cela pose une méthode qui permet aussi à chacun de s'exprimer. C'est ce que je vous souhaite ce soir. C'est ce que je vous invite à faire ce soir et après, parce que ce débat est majeur pour le développement économique, du quotidien, de notre santé et des enjeux climatiques que nous prenons à bras-le-corps. Tout cela est extrêmement connecté au Nœud Ferroviaire Lyonnais, et ensuite, à l'étoile ferroviaire grenobloise, qui est le sujet que nous portons également collectivement.

Je termine par dire que nous nous sommes, collectivités, alignées ces dernières années pour porter les priorités d'une même voix. Il faut le souligner. Cela n'a pas toujours été le cas sur le territoire grenoblois. C'est important pour faire émerger notre voix dans l'enjeu majeur qu'est le ferroviaire en France. Cette étape politique est faite. Nous pouvons avancer et faire porter collectivement, avec les associations, avec les acteurs économiques et avec les citoyens, la voix de Grenoble dans ce débat.

Merci beaucoup, Président. Nous sommes ravis de vous accueillir ici, et je vous souhaite de bien animer ces débats.

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

45 Merci beaucoup, Monsieur le Maire, de vos propos. Peut-être quelques mots de présentation, et d'une part vous présenter les trois personnes qui sont à ma droite. Agnès POPELIN, Francis BEAUCIRE et François GILLARD, qui sont membres de la CPDP. Ils vont m'assister ce soir dans l'animation de cette réunion. Nous avons d'autres personnes qui sont présentes et que nous allons faire intervenir. Nous avons les représentants de la maîtrise d'ouvrage, Yves SIMOND et Marc RENNESSON. Pour SNCF, on a d'autres acteurs qui sont présents dans la salle : Thomas ALLARY, Maxime CHATARD, Denis CUVILLIER, qui est chef de projet. Messieurs FILET et COLOMBO, qui représentent SNCF TER. Pascal ALLARY, Gares & Connexions.

55 La région est représentée par Olivier LAURENT et Madame DUBROMEL. La DREAL est représentée par Monsieur GRAVIER et Clémentine HARNOIS. Nous avons également souhaité faire intervenir, s'ils le souhaitent, le Conseil départemental représenté par Monsieur PEYRIN, la métropole en la personne de son président, Monsieur FERRARI. Voilà toutes les personnes qui seront peut-être amenées à intervenir au cours de ce débat et à répondre à vos questions.

60 Qu'est-ce que le débat public ? Ce n'est pas à Grenoble que je vais expliquer ce qu'est un débat public. Je pense, et je le rappelle, que c'est d'abord la mise en œuvre d'un droit constitutionnel qui précise que toute personne a le droit, dans les conditions définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. C'est un exercice démocratique avant toute prise de décision, qui nécessite l'information la plus large et la plus complète possible sur un projet. Il permet de recueillir les avis et les contributions sur l'opportunité (on fait ou on ne fait pas), les caractéristiques (on le fait comme ça ou autrement) et sur les impacts (y a-t-il des alternatives qui permettent de corriger les impacts de ce projet ?). Cet exercice vise essentiellement à éclairer la décision publique. C'est-à-dire qu'à l'issue de ce débat, nous rendrons un compte-rendu et un bilan qui sera communiqué au maître d'ouvrage dans les deux mois qui suivent la conclusion de ce débat. C'est-à-dire en septembre, au plus tard.

70 SNCF Réseau, maître d'ouvrage, aura trois mois pour décider de la suite à donner à ce projet. Soit un abandon total, soit la reprise totale du projet sans modification, soit au contraire un projet modifié et amendé en fonction des enseignements de ce débat.

75 Qui organise ce débat ? C'est la CNDP. Je rappelle que c'est une autorité administrative indépendante qui a décidé, compte tenu de l'ampleur du projet et de son importance sur le territoire, d'organiser un débat public. Elle nous a confié le soin d'en définir les modalités d'information et de participation du public, d'animer ce débat public et d'établir le compte-rendu que je viens d'évoquer par la CPDP, qui est constituée de neuf membres. Nous sommes quatre ce soir, mais cinq autres personnes se partagent les réunions publiques sur le territoire. Nous rendrons un avis collectif en fin de parcours.

80 Les principes de ce débat sont là aussi connus. C'est d'abord un principe d'indépendance. Nous n'avons aucune attache, ni avec le maître d'ouvrage ni avec les collectivités concernées. Nous n'avons aucun lien. Nous sommes neutres dans le dispositif. Nous allons nous prononcer, non pas sur le projet ni sur les avis que vous allez exprimer, qui sont légitimes, quels qu'ils soient. En revanche, nous allons nous assurer que ce débat ait lieu dans des conditions sereines et permette d'éclairer le maître d'ouvrage dans la transparence. C'est-à-dire que toutes les informations et interventions seront sur le site. J'ai dit tout à l'heure que notre séance serait filmée. Elle sera intégralement sur le site. Vous pourrez la consulter à nouveau. D'autres personnes pourront la consulter également.

85 Nous n'écartons aucun avis conforme à ce débat public. Toutes les questions qui seront posées seront transmises au maître d'ouvrage. Il y a un système de questions-réponses qui permet de poser une question par écrit. Le maître d'ouvrage apporte une réponse sous 15 jours, sous l'égide de la CPDP. Nous avons un principe d'égalité de traitement. C'est-à-dire que toutes les personnes qui sont ici dans cette salle ont voix au chapitre à la même hauteur, dans les mêmes conditions, et s'expriment tout à fait librement sur ce point, avec une petite nuance, c'est que nous ne souhaitons pas recueillir un avis subjectif, mais un avis à argumenter. Le principe d'argumentation est un principe de base du débat public. Ce qu'il cherche à faire, c'est de recueillir un maximum d'arguments en faveur ou en défaveur d'une solution, d'une alternative ou d'un projet, de façon à ce que le maître d'ouvrage, le moment venu, puisse décider en toute connaissance de cause.

100 Enfin, et nous le redirons tout à l'heure, le débat public n'est ni un pugilat ni un concours d'éloquence. Vous avez tous voix au chapitre, et vous pouvez vous exprimer lorsque vous l'entendez. J'ai évoqué quelques dates clés. Septembre 2019, nous rendons un compte-rendu. Décembre 2019, la SNCF répondra aux enseignements de ce point. Voilà les éléments que je souhaitais présenter en préambule. Vous avez évoqué, Monsieur le Maire, une étude qui était conduite par la métropole et d'autres collectivités locales associées dans le cadre de la préparation de ce débat. Nous avons effectivement souhaité que les collectivités qui ont élaboré ce document puissent le présenter au cours de cette séance. Il sera présenté par Patricia VARNAISON et Gabriel JOURDAN, à qui je vais donner la parole et qui vont présenter rapidement les grandes lignes de cette étude sur l'étoile grenobloise, mais surtout sur l'interface entre le Nœud Ferroviaire Lyonnais et le Nœud Ferroviaire Grenoblois.

Je leur laisse la parole.

110 **Patricia VARNAISON, Directrice du département Mobilité - Grenoble-Alpes Métropole**

Bonsoir à tous. Tout d'abord, rappeler que cette contribution est partagée par Grenoble Alpes Métropole, le SMTC, le Pays voironnais, le Grésivaudan, le SCoT de la région de Grenoble et la ville de Grenoble. C'est vraiment un travail qui a été partenarial et partagé.

115 Le premier point, c'est rappelé un petit peu les grands enjeux. On est sur un territoire qui représente 750 000 habitants et 320 000 emplois. C'est plus de 350 000 déplacements en échange avec la métropole qui sont aujourd'hui beaucoup réalisés en voiture, avec une offre ferroviaire qui aujourd'hui n'est pas tout à fait satisfaisante, parce qu'il y a un nombre de retards et une qualité de service qui sont connus pour être dégradés. Pour autant, vous savez tous que les besoins de mobilité augmentent, et qu'il y a des enjeux écologiques de transition énergétique qui font qu'il y a une nécessité assez importante d'avoir une desserte ferroviaire qui soit crédible par rapport aux déplacements en voiture.

120 Nous parlons de la région grenobloise. Les raisons de cette contribution, c'est parce qu'il y a une interdépendance importante entre le Nœud Ferroviaire Grenoblois et le Nœud Ferroviaire Lyonnais. Tout retard qui est pris dans le nœud lyonnais a des conséquences sur le nœud grenoblois, mais l'inverse est aussi vrai. Si on aménage uniquement le nœud lyonnais, on risque d'avoir des retards qui se répercuteront sur le nœud lyonnais. Les collectivités ont fixé trois objectifs prioritaires pour améliorer la desserte de l'aire métropolitaine grenobloise. Le premier objectif est un objectif de régularité pour l'usager, pour qu'il soit sûr de son temps de parcours, et que quand il va prendre le train, il soit sûr d'arriver 20 minutes après, quand il part de Voiron pour aller à Grenoble, et non pas 25 ou 30 minutes. Cette régularité de temps pour l'usager, cela veut dire une robustesse d'exploitation pour les lignes ferroviaires.

125 Un deuxième objectif, c'est de renforcer la desserte périurbaine pour avoir un niveau d'offres qui permette d'avoir une réelle desserte ferroviaire pour les transports du quotidien et pour les habitants du bassin de déplacements. Il y a dans le projet qui est développé trois lignes de RER grenoblois. Une ligne principale entre Rives et Brignoud, où il y aurait un terminus partiel à construire, qui serait au quart d'heure, et puis deux autres lignes à la demi-heure. L'une entre Saint-Marcellin et Gières, et une autre entre Clelles et Grenoble.

130 Un troisième objectif, c'est de jouer sur la question des temps de parcours, et notamment par rapport à la grande accessibilité de la région grenobloise, et donc d'avoir des temps de parcours diminués entre Grenoble et Lyon et entre Grenoble et Paris.

140 **Gabriel JOURDAN, Maître de conférences en urbanisme**

145 Du coup, quand on prend ces trois objectifs et que l'on regarde ce que cela induit en termes de nombre de circulations ferroviaires supplémentaires, on voit que l'on a des hausses de trains par jour sur les différentes portions de l'axe Lyon — Grenoble situées dans l'étoile ferroviaire grenobloise, qui sont au nombre de 30 à 40 % de trains supplémentaires. Du coup, cela inclut les trains du RER. Cela inclut aussi des liaisons supplémentaires entre Lyon et Grenoble, qui sont par ailleurs programmées dans les études du NFL. Cela inclut également des trains de fret supplémentaires. C'est vraiment bien l'ensemble des circulations ferroviaires qui est pris en compte.

150 Du coup, la section la plus critique est la section entre Grenoble et Moirans, qui est une section en
tronc commun entre plusieurs axes ferroviaires. Je vous montrerai une carte tout à l'heure. Vous avez
également toutes les autres sections, de Moirans à Rives et de Rives à Saint-André-le-Gaz, qui sont
également concernées par des choses significatives de trafic. Si je reviens sur Grenoble — Moirans,
155 nous avons actuellement 200 trains par jour environ. En circulation commerciale, c'est à peu près
autant que le nombre de trains entre Lyon et Grenay, donc l'entrée sud-est du Nœud Ferroviaire
Lyonnais.

Sur la question des infrastructures, si on prend l'axe Lyon — Grenoble dans sa globalité, il y a
plusieurs chiffres à retenir. Le premier chiffre, qui n'est pas sur la diapo, c'est que 63 % de la longueur
de l'axe est un accès tronc commun avec d'autres lignes ferroviaires. Si je pars de Grenoble, j'ai un
160 premier tronc commun de Grenoble à Moirans qui est commun avec la voie ferrée du sillon alpin et qui
relie Valence, Grenoble, Chambéry et au-delà. Ensuite, j'ai une portion qui n'est pas en tronc
commun. Ensuite, j'arrive à Saint-André-le-Gaz, et là, du coup, j'ai tous les trains qui viennent de
Chambéry et qui font Lyon — Chambéry — Annecy ou l'Italie qui empruntent cette portion. Ensuite,
j'arrive jusqu'à Grenay, qui est le point où on rejoint la ligne TGV vers Paris. C'est aussi le point de
165 tous les TGV qui viennent du sud de la France et qui rentrent dans Lyon Part-Dieu, arrivent sur le
réseau classique. Nous avons vraiment cet axe Lyon — Grenoble qui est un pivot du système
ferroviaire à l'échelle de tout le sud-est de toute la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Tout ce que nous allons faire sur le nœud lyonnais et le nœud grenoblois va fluidifier les trains à
l'échelle de toute la grande région. Du coup, les quelques statistiques sur l'axe Lyon — Grenoble, que
vous connaissez sûrement, sur une année (d'avril 2017 à mars 2018), sont que 17,5 % des trains
170 Lyon — Grenoble a eu au moins 5 minutes de retard à l'arrivée. On a 40 % des trains Lyon —
Grenoble qui part en retard de Lyon Part-Dieu. Un retard, c'est au moins une minute. 22 % des trains
Grenoble — Lyon part en retard de la gare de Grenoble d'au moins 1 minute. 20 % des trains qui
passent sur Grenoble — Moirans perd également du temps du fait de la saturation actuelle de cette
section.

175 Ce que l'on voit, c'est que l'aménagement du Nœud Ferroviaire Lyonnais est une condition
nécessaire, mais pas suffisante, pour améliorer la desserte de Grenoble, dans le sens où, comme l'a
expliqué Patricia et comme le montre la carte, il y a une forte interdépendance entre les deux nœuds
ferroviaires. Ce que nous retirons de la lecture du dossier du maître d'ouvrage, c'est que
180 l'aménagement long terme du nœud lyonnais permet de faire rentrer plus de trains dans le nœud
lyonnais, notamment en provenance de Grenoble et du sud-est de la région. Par contre, si on
n'améliore pas en parallèle la capacité dans le nœud grenoblois, notamment la section Grenoble —
Moirans et toutes les sections intermédiaires, on ne pourra pas mettre plus de trains au départ de
Grenoble, parce qu'ils seront coincés dans le goulet d'étranglement grenoblois.

Patricia VARNAISON, Directrice du département Mobilité - Grenoble-Alpes Métropole

185 Par rapport à ces éléments, les six collectivités partenaires de la contribution ont souhaité que des
investissements soient aussi prévus dans le nœud ferroviaire grenoblois dans le cadre de ce grand
projet de Nœud Ferroviaire Lyonnais, avec l'idée d'avoir des investissements qui soient phasés dans
le temps. Tout d'abord, et Gabriel en a parlé tout à l'heure, sur la question de la section Grenoble —
Moirans, qui est aussi chargée que celle du Lyon — Grenay, avec plus de 200 trains par jour
190 actuellement, l'idée est de dire qu'il est prévu un doublement des voies à l'entrée de Lyon. Il serait
assez logique d'avoir également un doublement des voies entre Grenoble et Moirans dans ce projet
de Nœud Ferroviaire Lyonnais long terme. À court terme, il y a sans doute des actions à engager plus
rapidement et dès que possible sur Grenoble, qui seraient tout d'abord d'augmenter la capacité
d'accueil des trains en gare de Grenoble, pour que l'on puisse apporter plus de trains périurbains.

195 Il faudrait améliorer également la circulation des trains, et on parlait tout à l'heure de robustesse
d'exploitation, par des mesures qui seraient plutôt du domaine de la signalisation ferroviaire et de
dispositifs d'exploitation. Cela permettrait de mieux exploiter les sections les plus chargées du Nœud
Ferroviaire Grenoblois, notamment la section Moirans — Grenoble — Brignoud. Un dernier point sur
l'aménagement de passages à niveau, qui sont potentiellement dangereux ou qui impactent
200 l'exploitation ferroviaire, puisque tout incident sur ces passages à niveau, c'est une des raisons de
retard qu'il peut y avoir sur des lignes.

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

205 Merci beaucoup pour cette présentation. Nous allons y revenir dans quelques instants. Je vais laisser la parole à Monsieur le Président de la métropole grenobloise et ensuite à Monsieur PEYRIN, pour qu'ils nous fassent part un peu de leurs attentes et de leur complément par rapport à cette étude.

Christophe FERRARI, Président de Grenoble-Alpes-Métropole

210 Merci, Monsieur le Président. Madame et Messieurs les membres de la commission, Mesdames et Messieurs les élus, Monsieur le Vice-Président du Conseil départemental de l'Isère, Monsieur le Président du Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC), Yann MONGABURU, Luc REMOND, Vice-Président du Pays voironnais, les collègues du Grésivaudan, les représentants du SCoT et le Maire de Grenoble représenté par Pascal CLOUAIRE dans cette instance. Je salue également les représentants de SNCF Réseau et de SNCF.

215 Quelques mots très rapides pour vous dire que c'est un immense plaisir d'être aujourd'hui ensemble pour évoquer le projet d'aménagement du Nœud Ferroviaire Lyonnais, sujet qui de prime abord pourrait apparaître comme éloigné de la région grenobloise, mais qui en réalité, et cela a été montré très clairement pas les chiffres, nous concerne très directement au regard de l'interdépendance des nœuds ferroviaires lyonnais et grenoblois. C'est également le cas pour l'insuffisance de la desserte ferroviaire de notre territoire, la grande région urbaine grenobloise.

220 En effet, la desserte ferroviaire de l'aire métropolitaine grenobloise ne répond plus aux enjeux d'attractivité de notre territoire et aux besoins des usagers qui souffrent d'une réelle insuffisance de l'offre ferroviaire aujourd'hui et d'une qualité de service dégradée caractérisée notamment par le manque de fiabilité qui pèse sur le quotidien des usagers, tout particulièrement sur la ligne Grenoble — Lyon. C'est la première ligne ferroviaire de la région Auvergne-Rhône-Alpes en termes de nombre de voyageurs, et qualifiée de malade en 2011 par Guillaume PEPY, Président du directoire de la
225 SNCF.

L'enjeu est donc immense, car la situation de saturation de la desserte ferroviaire de l'aire métropolitaine grenobloise déjà constatée risque de s'amplifier rapidement, alors qu'il importe
230 pourtant, au regard des impératifs écologiques et de santé publique, de rendre le train attractif. Il faut y attirer de plus en plus d'usagers, en particulier ceux qui dépendent aujourd'hui de leur voiture pour se déplacer et ceux qui pourraient récupérer du pouvoir d'achat en empruntant le train. C'est un pas à franchir pour certains, conditionné, d'abord et avant tout, à ce que le train soit fiable, que les horaires soient respectés, les fréquences régulières et renforcées, voire que les temps de parcours soient plus attractifs. Il s'agit d'une priorité pour la métropole, qui est particulièrement mobilisée en la matière et qui n'a eu de cesse depuis plusieurs années de sensibiliser l'ensemble des acteurs sur de tels enjeux.
235 C'est une mobilisation qui se traduit aujourd'hui, et cela a été dit, par une contribution collective au débat public sur le NFL, avec le Grésivaudan, le Voironnais, le SMTC de l'agglomération grenobloise, l'établissement public du SCoT de la région grenobloise et de la ville de Grenoble que je tiens à saluer.

240 C'est une mobilisation qui se traduit également depuis plusieurs mois, et je le répète, car la pédagogie, c'est l'art de la répétition, par une nouvelle dynamique partenariale unique avec les mêmes acteurs, mais aussi avec le Conseil départemental de l'Isère, à la région Auvergne-Rhône-Alpes, les parlementaires du territoire et l'État, en faveur tout simplement de la desserte ferroviaire de l'aire métropolitaine grenobloise, et plus particulièrement et plus précisément en faveur de l'amélioration de la ligne Grenoble — Lyon.

245 Une étude d'exploitation est d'ailleurs en cours et nous permettra, d'ici la fin de l'année 2019, d'identifier de façon précise collectivement les aménagements nécessaires et de phaser leur réalisation. Nos calendriers sont donc particulièrement adaptés. Dans ce contexte, et la métropole a largement sensibilisé son homologue lyonnaise en la matière, tout comme la CNDP, que je remercie pour l'organisation de cette réunion publique, il importe de relever que les nœuds ferroviaires lyonnais
250 et grenoblois sont profondément interdépendants et que toute dégradation ou amélioration sur l'un des nœuds ferroviaires se traduit par des effets réciproques sur l'autre nœud ferroviaire. Certains chiffres que vous avez vus précédemment l'attestent de façon très nette.

255 Dans ce contexte, si les opérations actuellement prévues dans le projet d'aménagement du NFL ont des répercussions positives sur la desserte ferroviaire de l'aire métropolitaine grenobloise, elles demeurent incomplètes. Elles demeurent insuffisantes pour améliorer la régularité des trains, comme

la capacité à renforcer l'offre en faveur des voyageurs. Il s'agit pourtant d'enjeux incontournables *a fortiori* dans la perspective de la mise en place à moyen terme d'un RER ferroviaire qui doit constituer la colonne vertébrale du réseau de transport collectif grâce à une desserte au quart d'heure aux périodes de pointe entre les gares de Rives et de Brignoud. Cela a été dit tout à l'heure, plus largement Saint-Marcellin, Gières, et à la demi-heure entre les gares de Grenoble et de Clelles.

Par conséquent, et c'est le sens de notre contribution collective, le projet d'aménagement du NFL doit être complété par la modernisation de la section Grenoble — Moirans, et notamment par un doublement des voies à moyen terme, à l'image du doublement prévu entre Grenay et Vénissieux à l'entrée du NFL. Les emprises, nécessaires pour un tel doublement sur la section Grenoble — Moirans, ont d'ailleurs été préservées par la métropole dans le cadre de son projet de plan local d'urbanisme intercommunal. Dans l'attente à court terme, il s'agit d'améliorer sur cette section les dispositifs d'exploitation, d'aménager les passages à niveau et de renforcer les capacités d'accueil des trains en gare de Grenoble.

Je ne serai pas plus long, et je laisserai mes collègues du Grésivaudan, du Pays voironnais ainsi que le Président du SMTC compléter les éléments pour porter cette dynamique collective, qui a fait que nous avons sur ce sujet-là, à cet instant-là, décidé de poser ensemble une contribution collective et commune. Merci à vous.

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

Merci beaucoup. Monsieur PEYRIN, je vous laisse la parole. Ensuite, vous aurez la parole. Agnès POPELIN animera ce débat. Nous vous préciserons tout cela tout à l'heure.

Jean-Claude PEYRIN, Vice-Président du Conseil départemental de l'Isère

Merci Monsieur le Président. Le protocole ayant été réalisé plusieurs fois, je vais le réduire à l'essentiel. Monsieur le Président, Madame et Messieurs les membres de la commission, Mesdames et Messieurs les élus, Président, Vice-Président, Mesdames et Messieurs et vous tous, en vos titres et qualités. Je vais commencer par répéter quelques éléments de contexte d'une façon peut-être un peu différente, en parlant au nom du département, sur un territoire qui comporte plus de 1,2 million d'habitants.

Le Nœud Ferroviaire Lyonnais joue un rôle majeur dans le fonctionnement des réseaux ferroviaires français et européens et dans l'organisation des déplacements de la région Auvergne-Rhône-Alpes et de la métropole lyonnaise, mais aussi du département de l'Isère. Nous allons y venir. Le département de l'Isère est le plus vaste territoire de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Grenoble est la deuxième métropole de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Le nord Isère est dans l'aire d'influence de la métropole lyonnaise, à la fois pour les relations domicile — travail et pour les activités logistiques.

Les enjeux de mobilité sur un territoire aussi dynamique sont donc multiples. Répondre aux besoins de déplacements au quotidien des Isérois et proposer une offre de services de qualité aux acteurs économiques (entreprises, touristes, etc.). Elle doit être garante de son attractivité, avec une connexion à l'aéroport international de Lyon Saint-Exupéry et une prise en compte d'INSPIRA à Salaise-sur-Sanne. Par ailleurs, les enjeux environnementaux et sanitaires sont au cœur des préoccupations du département de l'Isère, qui a adopté une stratégie air-climat-énergie ambitieuse.

Un usage renforcé du ferroviaire est bien une réponse pertinente, mais il est conditionné à une amélioration de l'offre et de la qualité de service. Vous comprendrez donc tout l'intérêt que le département porte à ce débat, et en particulier à la thématique du jour, la connexion entre métropoles régionales.

Quel est le constat partagé par tous sur la qualité de service et les infrastructures ? Les temps de parcours trop longs, que ce soit pour relier Grenoble à Lyon, de l'ordre d'une heure et demie, ou Paris en plus de trois heures. Un taux de ponctualité faible, bien en deçà de la moyenne nationale. Le Président de la métropole l'a rappelé. Une fréquence TGV sur Grenoble inadaptée au rayonnement du territoire. Aucun investissement d'ampleur ces dernières décennies sur l'infrastructure ferroviaire, ce qui explique la saturation du réseau qui a bien été expliquée, rendant impossible tout développement et générant des perturbations régulières.

Le département porte des ambitions dans le champ ferroviaire, et s'est engagé en ce sens. Les attentes locales sont fortes. Le département a délibéré le 30 juin 2017 pour exprimer son ambition

310 pour une amélioration significative de desserte ferroviaire voyageurs et fret portant sur le temps de parcours, la fiabilité et le report modal. C'est primordial pour le territoire isérois à l'échelle nationale et régionale pour maintenir et développer l'activité économique et touristique, et répondre aux besoins de déplacement des Isérois au quotidien, tout en agissant favorablement sur la qualité de l'air.

315 Les aménagements à prévoir sur la ligne Grenoble — Lyon doivent permettre à terme de mettre Grenoble à 2 h 30 de Paris et à 30 minutes de Lyon Saint-Exupéry avec le réseau grande vitesse, et à 45 minutes de Lyon Part-Dieu *via* le réseau TER. Il est nécessaire pour ce faire de mettre à quatre voies la section Saint-Fons — Grenay, projet intégré au présent débat, mais aussi la section Grenoble — Moirans, qui accueille autant de trains. Il faut réaliser les shunts de Rives et du Grand-Lemps et adapter les capacités des autres sections pour maintenir un fonctionnement du TER qui soit optimisé et amélioré.

320 Pour le fret, il convient de développer les plates-formes de report modal, afin de maintenir la compétitivité du secteur logistique et des zones d'activité économique. J'ai parlé de la plaine de Saint-Exupéry. J'ai parlé d'INSPIRA. Le département souhaite également que les travaux du CFAL et les accès français de la ligne mixte Lyon — Turin soient programmés de sorte qu'ils ne dégradent pas la desserte de l'Isère, tant dans les phases provisoires qu'à terme. Face à ces enjeux, et dans le souci d'avancer, le département de l'Isère participe, comme les autres partenaires, activement aux démarches engagées sur le nœud ferroviaire de Grenoble déjà cité et sur l'étoile ferroviaire de Vienne
325 il est très attentif au traitement du NFL, compte tenu du maillage du réseau.

330 Je vais maintenant vous donner la position du département sur le projet NFL après l'étude que nous en avons faite sur les propositions qui ont été mises au débat. Sur les ambitions du projet, l'Isère attend avec impatience la désaturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais au profit de la desserte de l'Isère, et en particulier sur les liaisons Grenoble — Lyon. Sur le périmètre du projet, le débat a le mérite de poser le sujet des liaisons entre métropoles régionales. Toutefois, le périmètre géographique retenu n'apporte une amélioration que sur la partie terminale de la liaison Lyon — Grenoble. La priorité partagée avec les partenaires locaux est bien de fiabiliser le fonctionnement de l'axe Grenoble — Lyon et d'améliorer les temps de trajet entre les deux métropoles. Le département
335 demande que le projet NFL à long terme intègre les aménagements que j'ai cités tout à l'heure sur l'ensemble de l'axe Lyon — Grenoble. Sur les propositions technico-financières, entre les options de l'aérien et du souterrain à proximité de Part-Dieu, le département demande, compte tenu du coût de l'option souterraine à un milliard et demi, que soient privilégiés les investissements en faveur de la connectivité des métropoles, et en particulier de la ligne Lyon — Grenoble. Ceci en considérant que la
340 problématique d'urbanisme de Part-Dieu devrait se traiter autrement que par les financements dédiés à la modernisation ferroviaire.

345 Concernant le rééquilibrage des flux entre gares, au vu des conclusions d'études sur l'évolution de la gare de Saint-Exupéry portée récemment au débat, le département demande que soit retenu le principe d'une connexion bidirectionnelle des liaisons TER entre la gare de Saint-Exupéry et la ligne Lyon — Grenoble, avec une optimisation de l'offre globale. Il faut que les temps de parcours soient compétitifs par rapport à la route. Le temps de 1 h 20 estimé dans l'étude n'est pas satisfaisant. En outre, il est nécessaire d'avoir une évaluation sur les éventuelles conséquences sur l'ensemble du réseau, une réalisation partielle du CFAL Nord, rendue nécessaire par la connexion TER vers l'Ouest et le report de certains TGV.

350 Concernant l'intermodalité pour le transport du quotidien, pour les déplacements du quotidien, il pourrait être opportun de réinterroger les terminus des TER en les positionnant sur les gares urbaines en correspondance avec le réseau de transport en commun urbain. Une telle option permettrait peut-être de limiter la charge en gare de Part-Dieu.

355 Concernant le transport de marchandises, le département de l'Isère, en partenariat avec la région et les collectivités locales, aménageurs de la plate-forme industrielle multimodale fer-fleuve-route-INSPIRA, incite les acteurs du ferroviaire à tirer le meilleur parti du fleuve et de la plate-forme pour désengager Lyon. Sur la performance des solutions proposées, le dossier ne comporte pas d'éléments quantitatifs sur les gains escomptés en termes de ponctualité de temps de parcours. Seules sont communiquées les informations sur la capacité et la fréquence. Le ratio coût/efficacité ne
360 peut être totalement appréhendé.

365 Sur le calendrier de phasage des travaux, les horizons annoncés à 2040 sont bien trop lointains. Le traitement de la gare Part-Dieu est complexe du fait du secteur urbain très contraint et du coût de l'opération. Je le redis d'une façon différente. Le département, dans un souci de service à l'usager, demande que soient dissociées la problématique urbaine de la Part-Dieu et la mise à niveau urgente de la liaison Lyon — Grenoble, et notamment son renforcement capacitaire.

370 Sur la phase des travaux et la coordination avec les autres projets ferroviaires structurants, le département est très attaché à ce que le CFAL soit réalisé dans sa complétude, ce qui n'est pas forcément le cas aujourd'hui dans les projets, et que le phasage des travaux Saint-Fons — Grenay, CFAL Nord et CFAL Sud soit conçu de telle sorte qu'il ne dégrade pas la situation des TER et de la grande vitesse par des reports de trafics inappropriés et engendrant des nuisances supplémentaires aux riverains.

Je vous remercie de votre attention. Ce n'est qu'un résumé. Nous vous communiquerons l'intégralité de notre travail dans les jours qui viennent. Merci, Monsieur le Président.

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

375 Merci beaucoup. Je vais laisser la parole à Agnès, qui va animer ce débat pour l'instant. Bien entendu, toutes les contributions seront sur le site. Cela va de soi. Nous vous invitons également à rédiger des cahiers d'acteurs, si vous le souhaitez, qui permettent de formaliser la position des collectivités en la matière.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

380 Merci, Jean-Claude. Bonsoir. Cela va être le temps pour vous de prendre la parole pour réagir aux propos, aux interventions et à la présentation qui vous a été faite. Tout d'abord, je vous rappelle quelques règles qui ont été posées et qui ont déjà été évoquées. Quand vous voulez intervenir, il faudra vous présenter, pour que l'on sache qui vous êtes, et surtout pour la retranscription écrite des Verbatim. C'est très utile pour nous. Intervenez brièvement, pour laisser le temps à tous, puisque vous
385 êtes nombreux (près de 200), de pouvoir à s'exprimer. Je vais aussi essayer d'intervenir brièvement. Si c'est possible, trois minutes. Essayons de donner des réponses brèves, quand on peut. Vous pourrez le faire par oral, avec vos mots. Tout le monde peut parler. Je vous rappelle qu'un débat public, c'est le débat de chacun. C'est votre débat. Si vous ne voulez pas parler, être filmé ou apparaître sur Internet, vous pouvez le faire par écrit. Enfin, toutes les questions qui sont posées
390 méritent une réponse. Si nous n'avons pas le temps de le faire, les réponses se font dans les 15 jours sur le site. Maintenant, c'est votre parole, donc ceux qui veulent lèvent la main. Je vous rappelle les maîtres mots du débat : écoute, respect, courtoisie et bienveillance.

Jérôme REBOURG

395 Je suis Président de l'ADTC Savoie, à quelque 50 km d'ici. Je trouve dommage qu'aucune réunion publique ne soit aussi organisée sur Chambéry et Annecy. Nous sommes autant concernés que Grenoble par la saturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais. C'est un peu dommage. En Savoie, nous aurions pu évoquer plusieurs points dans les répercussions, par exemple des travaux aujourd'hui sur la Part-Dieu, sur tout l'avant-pays savoyard. Il y a déjà plus de 50 % des trains qui ont été supprimés récemment, l'an dernier. Nous sommes directement concernés. Nous aurions pu aussi parler de la
400 difficulté pour les gens d'Annecy de venir à Lyon avec une voix unique. C'est toujours le cas entre Aix et Annecy. Nous avons quand même un certain nombre de problématiques qui sont liées au nœud lyonnais, mais qui ne seront pas évidemment évoquées ici. C'est un peu dommage.

405 Autrement, au point de vue de la globalité, il y a effectivement plus de 60 % des retards et des annulations du TER dans la région qui sont dus à la saturation de la gare la Part-Dieu. Il faut faire des choses. Effectivement, il y a deux voies supplémentaires qui vont être réalisées, qui sont en cours de réalisation, qui vont permettre d'améliorer les choses. C'est une bonne chose. Ensuite, et je pense qu'il faut vraiment faire attention à la priorité, j'ai beaucoup entendu parler du doublement de la voie entre Grenay et le centre de Lyon. J'ai participé aussi à des réunions à Lyon. L'objectif est de détourner le fret qui passe aujourd'hui dans la Part-Dieu. Il y a 15 % des trains qui passent dans la
410 Part-Dieu, qui est complètement saturée, et qui sont des trains de fret. Il faut pouvoir les sortir de Lyon et les faire passer, entre autres, de façon urgente, par le CFAL Nord. C'est vraiment la priorité, parce que cela va permettre de redonner des sillons de qualité aux trains de marchandises et d'améliorer le

passage des camions sur le rail. Cela va aussi permettre de désaturer la Gare de Lyon. C'est la première chose.

- 415 La deuxième chose, c'est la section la plus chargée aujourd'hui dans la région. Ce n'est pas entre Grenay et Lyon. C'est entre Grenay et Saint-André-le-Gaz. En plus des TER, il y a tous les TGV qui arrivent de Paris à destination de Chambéry et de Grenoble. L'urgence aujourd'hui n'est pas Moirans — Grenoble. C'est vraiment le doublement de cette voie entre Saint-André-le-Gaz et Grenay pour pouvoir en augmenter la capacité et diminuer fortement les bouchons. Aujourd'hui, il y a vraiment des choses à faire là-dessus. Ce sont les accès aux Lyon — Turin. C'est vraiment important aussi d'être en concordance avec le CFAL et avec le doublement entre Grenay et Saint-Fons.

- 425 Au point de vue des financements, il y a des financements, et il faut en parler un peu, parce que ce sont des projets qui coûtent excessivement cher, dont une partie doit être faite par le fret. Il faut vraiment parler de tout ce qui est redevance poids lourds. Aujourd'hui, il y a plus de 80 % des poids lourds qui passent au Mont-Blanc et au Fréjus, qui sont des poids lourds étrangers qui ne payent aucune contribution pour la pollution et la congestion qu'ils génèrent.

Si on fait un contournement ferroviaire de Lyon pour pouvoir mettre des camions sur les trains, il est important de mettre en place une eurotaxe, une « eurovignette », pour faire avancer les choses.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

- 430 Merci. Beaucoup de questions en une question. Beaucoup de questions qui regroupent aussi des interrogations qui arriveront plus tard, puisque pour l'instant, c'était la présentation de la proposition pour le Nœud Ferroviaire Grenoblois. Nous verrons plus tard le Nœud Ferroviaire Lyonnais, si vous le permettez. Il y aura des réponses en plusieurs temps. Pour l'instant, nous allons nous occuper du Nœud Ferroviaire Grenoblois et de la proposition qui a été faite. Si vous avez des commentaires, si vous considérez que cette proposition répond à vos attentes, ou si vous voulez poser des questions pour avoir plus d'explications, je vais aussi donner la parole au Président de la CPDP, puisque vous avez interpellé sur l'absence de réunion à Chambéry et Annecy, pour répondre.

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

- 440 Peut-être une première réponse, pour vous dire comment nous organisons ce débat. Je vais le faire très rapidement. Nous avons effectivement, pendant une période préparatoire d'octobre à avril, rencontré environ 250 personnes de façon à essayer d'élaborer le questionnement qu'il pouvait y avoir autour de ce projet. Nous avons également essayé de trouver quelles étaient les modalités les plus appropriées. Sur une période de trois mois, qui est relativement courte, nous avons effectivement complétées par un débat mobile sur quelques sites. Nous avons essayé d'irriguer l'ensemble du territoire d'Auvergne-Rhône-Alpes, voire au-delà, par le maximum de rencontres. Bien entendu, nous ne sommes pas capables de nous démultiplier. Nous avons effectivement choisi des réunions publiques sur chaque ligne de l'étoile ferroviaire.

- 450 C'est-à-dire qu'il y a 12 réunions publiques sur le territoire. Pour vous répondre sur Chambéry et Annecy, nous avons effectivement prévu un atelier sur Chambéry qui traitera de la problématique locale et du fret, au travers des accès aux Lyon — Turin. Voilà ce que je pouvais dire. Sur la deuxième partie, et Agnès l'a évoqué tout à l'heure, la SNCF présentera le nœud ferroviaire dans sa globalité, et vous pourrez avoir des réponses à ce moment-là sur ces points.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

- 455 D'autre part, je rappelle qu'il y a SNCF Réseau. Il y a beaucoup de représentants de SNCF pour les autres sujets. Il y a aussi des représentants de tout ce que l'on appelle les AOT (autorités de transport). Vous avez plusieurs intervenants au niveau de l'État, de la région, du département, plus la métropole et la commune de Grenoble. Beaucoup de personnes peuvent répondre à vos questions. Y a-t-il, parmi les AOT, certains qui veulent répondre à la question de Monsieur ?

- 460 Y a-t-il d'autres questions ?

Bruno CAPON

Bonjour. Je suis un particulier. Je me demandais s'il a été étudié un shunt entre les communes de Moirans et Beaucroissant, qui ferait environ 10 km, et un deuxième shunt entre Le Grand-Lemps et

465 Cessieu, qui ferait environ 23 km. Cela permettrait d'éviter tous les méandres de la voie. Et ensuite, ma deuxième question est pour tous les présidents de collectivités. Quels financements êtes-vous prêts à apporter pour aider à développer le projet ? Parce qu'on voit bien que SNCF Réseau, et SNCF dans sa globalité sont chargées d'une dette lourde et que ce sont des aménagements publics. Merci.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

470 Déjà, je vais demander à Monsieur JOURDAN et Madame VARNAISON. Dans votre étude, avez-vous pu étudier, ou pas du tout ?

Patricia VARNAISON, Directrice du département Mobilité - Grenoble-Alpes Métropole

Ce sont peut-être les élus qui pourraient répondre.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

475 Je vais donner la parole à SNCF Réseau, à Monsieur RENNESSON, et ensuite aux élus, qui vont effectivement répondre aussi pour les financements.

Marc RENNESSON, Coordinateur de Projets Pôle Prospective et Émergence SNCF Réseau

480 Est-ce possible d'avoir la diapo 13 du diaporama ? Nous allons un petit peu anticiper la présentation de tout à l'heure. En fait, pour répondre plus précisément aux deux questions relatives au shunt qui viennent d'être posées, ce sont effectivement deux shunts qui ont été étudiés par le passé. Aujourd'hui, comme cela a été évoqué, nous avons une étude que nous menons de façon partenariale. Je ne vais pas citer l'ensemble des partenaires. Ils ont été cités à plusieurs reprises. La vocation est triple, d'améliorer la robustesse de la ponctualité, de développer les dessertes périurbaines et d'améliorer les temps de parcours, ceci à trois horizons de temps. La réponse va venir de cette étude d'exploitation qui est engagée. L'objectif est de bien partir des services que l'on veut obtenir, et à partir de là, de définir quelles sont les infrastructures à aménager pour répondre à ces services. Nous étudierons la question de ces shunts dans le cadre de cette étude d'exploitation.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

490 Je vous remercie. Donc, étude sur les infrastructures. Maintenant, les moyens, le financement. La question a été posée. Voulez-vous répondre, Monsieur FERRARI ? Après, je poserai la question à la région et à l'État.

Christophe FERRARI, Président de Grenoble Alpes Métropole

495 C'est une réponse qui est une réponse aujourd'hui peu précise, puisque justement, les éléments d'études sont en cours, de priorisation, d'évaluation financière. Nous avons un calendrier qui est donné d'ici la fin de l'année pour avoir ces éléments. Cela va nous amener dans le cadre des grands documents de contractualisation que nous pouvons avoir entre l'État, la Région, les collectivités, qui s'appellent les contrats de plan, notamment État-Région. Finalement, comment ces éléments s'inscrivent-ils dans la contractualisation ? La métropole et l'ensemble des territoires s'impliqueront évidemment financièrement dans cette dynamique collective. Nous avons d'abord besoin de poser, mais n'imaginons pas que ceci se bouclera dans un seul contrat de plan État-région. Nous savons bien comment les choses se font. Néanmoins, cela se traduira à ce moment-là.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

500 Merci. Je passe maintenant la parole à la Région. Je demanderai après à l'État de parler, parce qu'il y a le financement et les taxes poids lourds.

Olivier LAURENT, Directeur adjoint Transport à Région Auvergne-Rhône-Alpes

505 Bonsoir à tous. Sur la question du financement, la Région est autorité organisatrice du TER. Elle est en charge de l'exploitation du service. Elle participe aussi au financement des infrastructures. Elle le fait dans le cadre de dispositifs contractuels partenariaux, notamment les contrats de plan État-région. Vous donnez un ordre de grandeur, sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais, la région Auvergne-Rhône-Alpes met plus de 100 millions d'euros. Il y aura évidemment une contribution régionale sur le nœud grenoblois, dont les montants sont à définir dans le cadre de l'étude. Il y a une petite confusion de vocabulaire dans ce qui a été dit. C'est une contribution des acteurs de la plaque grenobloise. Il y a une étude qui est en cours. Nous avons plusieurs rendez-vous, et nous aurons une vision plus claire à

515 la fin de l'année à différents horizons de temps, comme cela a été dit. Quels sont les aménagements qui sont nécessaires ? Combien ces aménagements coûtent-ils, pour aller progressivement vers ce qui a été exprimé ici. C'est-à-dire une logique de RER autour de Grenoble et le renforcement de la qualité et du temps de parcours entre Lyon et Grenoble.

520 Cette étude est en cours. Ce que je peux confirmer du point de vue de la Région, c'est que l'ensemble des éléments qui ont été exprimés par les six collectivités dans la contribution qui est faite aujourd'hui est intégré au cahier des charges de l'étude. Cela a été dit. Il y a une parfaite convergence entre les différentes collectivités pour aller vers cet objectif. Il faudra effectivement du temps et du financement. Ce qui a été présenté comme contribution est aujourd'hui étudié. Le débat sera terminé, mais nous serons en mesure de restituer à la fois les financements, les horizons de temps et ce que nous saurons faire à partir de cette étude.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

525 Monsieur GRAVIER et Madame HARNOIS, qui représentent l'État, il y a des questions sur le financement, sur les taxes poids lourds. Pouvez-vous répondre aussi ?

Fabrice GRAVIER, DREAL

530 Bonsoir à tous. Je travaille dans un service régional du ministère de l'Écologie et du ministère des Transports. Comme vous le savez peut-être, actuellement, un projet de loi d'orientation des mobilités est en cours d'examen à l'Assemblée nationale, après un premier vote au Sénat. On est en phase d'examen des propositions d'amendements. Aujourd'hui, les différents amendements proposés en vue de remettre en place une taxe poids lourds ont été rejetés par les parlementaires. Il se pose toujours la question de définir de nouvelles recettes, de nouvelles ressources pour pouvoir équilibrer la programmation des investissements que l'État souhaite conduire sur une période de 10 ans dans le cadre de cette loi d'orientation des mobilités.

540 Je souhaiterais rajouter qu'aujourd'hui, dans le cadre du débat public sur le NFL long terme aussi bien que sur la question de la programmation des aménagements de l'étoile ferroviaire de Grenoble, on a besoin d'avoir une vision programmatique sur plusieurs décennies, puisqu'effectivement, il y a un enjeu à pouvoir phaser ces aménagements et réaliser ceux qui apporteront le plus de bénéfices de manière progressive. Nous savons qu'il faudra les financer sur plusieurs décennies dans le cadre de différents contrats de plan. Il y aura peut-être d'autres outils créés d'ici là. L'enjeu aujourd'hui est moins de connaître la participation financière de chaque collectivité année par année que d'assurer un schéma de programmation, de le concrétiser dans le temps, et ensuite, à chaque étape, de définir les participations financières de chacun.

545 **Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public**

Je vous remercie. Pour l'instant, considérez-vous que nous avons répondu à vos questions ? Très bien.

François LEMAIRE

550 Je suis de l'ADTC. Finalement, on partage tous ces besoins, tous ces projets, pour améliorer Lyon — Grenoble. Je voudrais intervenir sur deux points. Les priorités et les financements. Les priorités, il y a quelque chose dont on ne parle pas. C'est la ligne d'accès Lyon — Turin. Jérôme REBOURG en a parlé. C'est quand même une ligne pour le fret, mais il y a une composante ferroviaire. Au point de vue de la capacité entre Grenay et Saint-André-le-Gaz, là où se développe le périurbain, il y a beaucoup de trafic. Il y a besoin de beaucoup de capacités. C'est une ligne qui va réduire le temps de parcours, plus vite, mais essentiellement par la réduction d'arrêts. C'est d'ailleurs peut-être la seule solution technique pour réduire un temps de parcours. C'est une ligne qui améliore la régularité, puisqu'il n'y aura pas de passage à niveau. Elle a les trois composantes : capacité, temps de parcours et régularité. Cette ligne a été déclarée d'utilité publique en 2013. C'est une ligne qui pourrait être faite à un horizon de 5 ou 10 ans. Cela n'a rien à voir avec les autres projets dont nous parlons, où nous sommes à 2020, 2030 ou 2040. Je ne sais pas encore.

Ce que nous ne comprenons pas, c'est que dans les propositions pour améliorer la ligne Lyon — Grenoble, il n'y a pas cette composante voyageurs de cette ligne d'accès aux Lyon — Turin, parce que c'est sans doute la plus efficace au point de vue de l'amélioration de la ligne Grenoble. Deuxièmement, cela peut être fait dans un temps raisonnable. C'est-à-dire une échelle de 5 à 10 ans.

565 Une deuxième intervention sur les financements. Tout ce dont nous parlons coûte extrêmement cher. C'est faramineux au niveau des sommes. Je voudrais faire la comparaison avec l'Île-de-France. En ce moment, en Île-de-France, on est en train de dépenser plus de 35 milliards pour faire un Grand Paris express. C'est-à-dire 200 km de métro automatique. En même temps, que fait-on ? On fait une nouvelle ligne de RER qui va traverser l'ensemble de Paris. Cette ligne RER, c'est la version souterraine de Lyon Part-Dieu. Ce sont des tunnels et des gares souterraines. En même temps, on fait du tramway et des prolongements de métro. Pourquoi arrive-t-il à faire cela ? Parce qu'ils ont les financements classiques, État, Région, contrat de plan, mais ils ont aussi mis en place des ressources dédiées. Il me semble que, dans ce débat public, il faudrait réfléchir, puisque la région Rhône-Alpes est la deuxième région de France, à des financements innovants qui permettront de faire l'ensemble de ces projets, qui sont tous aussi indispensables les uns que les autres, comme le CFAL, dans un temps raisonnable.

Tout ce que nous expliquons en ce moment, c'est 2040. Sans financements spécifiques, on ne fera sans doute pas grand-chose. Il me semble que le débat public devrait faire émerger ces solutions de financement.

580 **Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public**

Solution de financement. Vous avez interpellé la région là-dessus. SNCF Réseau, est-ce que vous pouvez répondre ?

Marc RENNESSON, Coordinateur de Projets Pôle Prospective et Émergence SNCF Réseau

585 Sur les accès français du Lyon — Turin, nous allons regarder la diapositive 129. Les accès français du Lyon — Turin ont été effectivement déclarés d'utilité publique en 2013, comme cela a été évoqué. Il y a deux phases qui ont été déclarées d'utilité publique. Une première phase permet de relier, pour faire simple, de Saint-Exupéry à Chambéry. Elle est bien sûr reliée au centre de Lyon. Elle se raccorde également à la ligne Lyon — Grenoble au niveau de La Tour-du-Pin. Cela permet effectivement de doubler les infrastructures de transport entre Grenay et La Tour-du-Pin. Concernant
590 la programmation des accès français Lyon — Turin, je préférerais que ce soit l'État qui réponde.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Vous avez interpellé la région pour les financements. Je me permettrai d'interpeller l'État pour les financements et la programmation.

Olivier LAURENT, Directeur adjoint Transport à Région Auvergne-Rhône-Alpes

595 Sur ce sujet que vous connaissez bien, les collectivités sont effectivement, comme d'autres, preneuses de toute opportunité d'améliorer le financement des infrastructures. Je voudrais rappeler ici que la région n'est ni propriétaire ni gestionnaire du réseau ferré national. Elle contribue effectivement à son amélioration. Je veux me tourner vers mes collègues de l'État. Effectivement, si nous trouvons
600 d'autres sources ou ressources, on a évoqué la taxe poids lourds, et il peut s'en trouver d'autres, la Région comme d'autres collectivités seront preneuses de tout dispositif d'accélération des aménagements.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Maintenant, Madame et Monsieur les représentants de l'État.

Fabrice GRAVIER, DREAL

605 Sur le Grand Paris express aujourd'hui, pour expliquer le mode de financement, le Grand Paris dispose aujourd'hui d'une recette affectée, qui est une taxe spéciale d'équipement. Aujourd'hui, ce type de dispositif n'a pas été déployé sur d'autres grands projets en France, à ma connaissance. Rien n'empêche de penser qu'à l'avenir, un dispositif équivalent peut être créé. Cela nécessite un dispositif de niveau réglementaire avec une décision de l'État.

610 Sur la question du Lyon — Turin, un petit rappel. Aujourd'hui, le Lyon — Turin, c'est trois objets. C'est un tunnel international d'environ 57 km, qui est porté par un promoteur public franco-italien, dont les travaux sont déjà en cours et dont la mise en service est visée à horizon 2030. C'est ce tunnel qui permettra d'offrir des caractéristiques de pente de plaine, qui permettra d'assurer des conditions

615 économiques favorables au report des marchandises de la route vers le rail. J'essaye de faire assez simple. Ceci fait l'objet d'un accord entre la France et l'Italie.

620 Il y a les accès du côté italien qui permettent de raccorder ce tunnel à l'agglomération turinoise et les accès alpins français qui permettent de raccorder ce nouveau tunnel avec l'agglomération lyonnaise. Sur ces accès alpins, ils sont aujourd'hui découpés en deux grandes phases. La première phase a été effectuée en 2013. Elle représente à peu près 7,5 milliards d'euros. Cet aménagement pose effectivement la question de son financement également, puisque c'est un objet également important. La ministre chargée des transports a souhaité confier une commande à SNCF Réseau, de redéfinir la consistance et la programmation de ces accès, tout en regardant également comment, dans un premier temps, moderniser la ligne existante entre Dijon, Ambérieu et Modane, pour commencer à accompagner une augmentation du trafic fret entre la France et l'Italie et le relancer. Je ne peux pas tellement vous en dire plus, puisqu'aujourd'hui, le Préfet de région va réunir toutes les parties prenantes fin juin pour relancer cette démarche, qui va s'inscrire sur plusieurs années.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

630 Vous êtes nombreux dans la salle, mais il y a aussi des internautes qui nous suivent *via* Twitter. Nos amis qui nous suivent sur les réseaux sociaux peuvent également nous poser des questions. François GILLARD, membre de la CPDP, va retransmettre une question. Je vous rappelle que le premier temps d'intervention qui vous est dédié concerne l'étude de la métropole et de ses partenaires. Nous aborderons ensuite les propositions pour remédier à la congestion du Nœud Ferroviaire Lyonnais long terme.

François GILLARD, membre de la Commission particulière du débat public

635 Pour l'instant, cela concerne un peu la deuxième partie du débat. C'est une question sur Twitter.

« Un renforcement du trafic sur l'axe Grenoble — Valence ne permettrait-il pas de soulager le trafic sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais ? »

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Nous verrons après. Une autre question sur cette étude ?

640 **Christophe LEURIDAN**

645 Je suis de l'ADTC (Association pour le Développement du Transport en Commun) Grenoble. Concernant la section Grenoble — Moirans, l'urgence est de réserver les emprises. Ce n'est pas forcément immédiatement de mettre des voies supplémentaires. Les voies actuelles permettent d'absorber le trafic. Le nœud lyonnais, c'est vraiment attendu, et c'est vraiment urgent. Je voudrais quand même signaler que quand on va à Lyon, ce n'est pas seulement pour aller à Lyon. C'est aussi pour prendre des correspondances avec d'autres TER ou avec des TGV, pour Strasbourg, Rouen ou Nantes. Quand j'entends une proposition suggérant d'arrêter les trains avant Lyon pour donner une correspondance avec les transports en commun urbains, cela me fait bondir.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

650 Il y avait la question sur les emprises.

Yann MONGABURU, Président du SMTC

655 Je suis Président du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise, l'une des collectivités partenaires de la contribution que nous vous présentons ce soir. C'est pleinement le sens de la contribution que nous présentons au débat public. Celle d'indiquer tout le soutien que nous apportons aux investissements prévus dans le Nœud Ferroviaire Lyonnais, parce qu'ils apporteront un gain de service, y compris pour la région grenobloise, et la nécessité d'avoir de façon complémentaire des investissements sur le Nœud Ferroviaire Grenoblois. C'est l'interaction que nous avons soulignée et soulevée qui nous invite à cela. Vous nous invitez aux réserves foncières pour permettre le doublement de la ligne entre Grenoble et Moirans. Je veux dire avec la plus grande transparence que cette réserve foncière est réalisée par le biais du plan de déplacements urbains et du plan local d'urbanisme intercommunal. Nous avons justement fait le choix de mettre les emplacements réservés qui permettent à terme le doublement de la ligne Grenoble — Moirans.

665 Permettez-moi un complément, néanmoins. De la même façon que vous le dites, nous estimons que
sans attendre le doublement de la ligne entre Grenoble et Moirans, il y a la possibilité à court terme
d'avoir des investissements qui permettraient un gain de robustesse et de services. C'est le cas des
aménagements en gare de Grenoble pour faire sauter le bouchon que représente la gare de
Grenoble. C'est le cas de changement de système d'exploitation que nous sollicitons pour justement
670 augmenter la capacité de ces infrastructures. Néanmoins, tous ces investissements que nous
sollicitons à court terme permettraient évidemment d'améliorer la robustesse et la capacité de la ligne
au vu du trafic actuel, pour pouvoir absorber le trafic que nous souhaitons développer à l'échéance du
RER à la grenobloise. Le doublement des voies entre Moirans et Grenoble nous semble une
nécessité à moyen terme, si on veut augmenter la capacité. Donc, des investissements à court terme,
pour rendre le réseau plus robuste rapidement, et des investissements à moyen terme pour pouvoir
mettre en œuvre le RER à la grenobloise que nous portons.

675 **Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public**

D'accord. Sur la question pour Valence, on posera après.

Frédéric VERGEZ

680 Je suis un ancien élu régional et un habitant de l'agglomération grenobloise. L'enjeu, c'est vraiment
d'améliorer les transports. La situation est dramatique, tant dans la région urbaine grenobloise que
dans l'accès à Grenoble. La deuxième voie d'accès à l'agglomération grenobloise est un élément
essentiel, tant dans les relations avec le Voironnais que dans l'accès avec Valence et dans la
robustesse avec Lyon. En 2000, lors des discussions sur l'amélioration de l'infrastructure Grenoble —
Valence, les améliorations d'infrastructures légères nous avaient été vendues après un premier
685 exposé de Pierre LERVOIRE sur un doublement. Quelques semaines après, il était venu avec une
solution d'amélioration de performance du système de signalisation. Très dubitatif, je m'étais abstenu.
Force est de constater aujourd'hui que les solutions alternatives moins coûteuses ne répondent pas à
l'enjeu et ne répondent pas au besoin. Je crois, contrairement à ce qui a pu être dit, qu'il y a vraiment
une nécessité de prévoir et de planifier l'accès de la deuxième voie sur l'agglomération grenobloise.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

690 Monsieur SIMOND et Monsieur RENNESSON, que pouvez-vous répondre justement entre les
solutions à moyen terme et les solutions de nouvelles voies ?

Yves SIMOND, SNCF Réseau

695 Par rapport aux solutions à moyen terme, on va anticiper un peu notre présentation. Excusez-nous.
C'est un peu décousu, mais c'est quand même intéressant de le faire. Regardons la diapo 14. Il existe
des solutions en lien avec la modernisation de l'exploitation. Je vais vous parler des nouveaux
systèmes de signalisation qui est le support du réseau haute performance et qui a le nom barbare
d'ERTMS. C'est un nouveau système de signalisation. Aujourd'hui, il faut savoir que l'espacement des
trains est fixe et calculé sur la base des trains ayant les moins bonnes performances, notamment en
700 termes de freinage et d'accélération. Sur l'image du haut, nous avons représenté un train de fret. Avec
l'ERTMS, on fait tomber la signalisation classique. L'espacement entre les trains est réduit, car il est
adapté en fait à la capacité de freinage propre de chaque train.

705 De ce point de vue-là, par rapport à un réseau, quel qu'il soit, cela permet de tirer le meilleur parti de
ce réseau-là. Si nous passons à la diapositive suivante, ce système est en train d'être déployé sur la
ligne à grande vitesse Paris — Lyon. Les gains sont réels. On parlait tout à l'heure de régularité et de
capacité. La régularité, ce sont des trains qui arrivent à l'heure et qui disposent de facultés à rattraper
un retard. La capacité, c'est mettre plus de trains. En l'occurrence, ce système ERTMS est en cours
de déploiement. Le projet a commencé en 2018. On vise un horizon de déploiement à 2025. C'est
sept ans pour déployer sur la totalité de la ligne à grande vitesse entre Paris et Valence. En termes de
710 potentiel de capacité, qui est avéré pour cette ligne-là, on pourrait passer de 13 trains par heure et par
sens à 16 trains. Nous avons donc une capacité d'augmentation d'un peu plus de 20 %.

De ce point de vue-là, on peut très bien réfléchir à ce genre de choses sur les axes entre Lyon et
Grenoble, pour apporter des solutions rapides. Il faut quand même préciser que ce système nécessite
un équipement du matériel roulant qui circule sur ces lignes. C'est plus facile sur la ligne à grande
vitesse entre Paris et Lyon, parce qu'on n'a que des rames de TGV. Si on déploie ce système sur le

715 réseau classique, cela voudrait dire que pour tirer plein parti de ce système, il faudrait équiper l'ensemble du matériel qui circulerait sur ces lignes.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Quel est le coût ?

Yves SIMOND, SNCF Réseau

720 Nous sommes au début du déploiement, donc nous avons un coût unitaire pour le matériel roulant qui est assez important, parce que c'est de l'ordre d'un million par rame. Après, c'est la volonté de SNCF Réseau de tirer le meilleur parti de son réseau. De favoriser ces solutions, nous pouvons imaginer que le coût sur les rames futures pourrait légèrement baisser.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

725 Entendu. Une autre question ?

Luc REMOND, Vice-Président du Pays voironnais

730 Je suis chargé de la mobilité. Bonsoir à tous. Je voulais intervenir sur trois aspects qui ont été abordés sur les réserves foncières au niveau de la ligne Moirans — Grenoble. Je peux vous dire que ces réserves sont faites depuis un certain nombre d'années, par ce que le Préfet avait, il y a cinq ou six ans, pris un arrêté. Aujourd'hui, c'est retraduit dans le PLU. Le PLU de Voreppe tient une grande place dans ce morceau de ligne. Il a prévu toutes les emprises nécessaires. Elles sont réservées. Il n'y a pas de problème à ce niveau-là en cas de besoin.

735 Deuxièmement, sur les financements, le Pays voironnais passera bien sûr, comme tous ses partenaires, au financement, comme il l'a fait pour la ligne de Valence dans le doublement de l'électrification. On continuera bien évidemment, à la vitesse où on nous le permettra, à investir là-dedans. Pour dire tout l'intérêt du Pays voironnais pour ces études et l'étoile ferroviaire de Grenoble, puisque je rappelle que le Pays voironnais est à la porte nord-ouest de l'agglomération, et que nous sommes sur les deux lignes de Valence et de Lyon. Nous avons sept gares ou haltes ferroviaires sur lesquelles nous avons investi des sommes importantes depuis 20 ans. Nous avons aujourd'hui
740 80 000 personnes qui se rendent tous les jours sur l'agglomération grenobloise. C'est un chiffre important.

745 Cela veut dire que le ferroviaire a une capacité à pouvoir répondre à ces besoins, sachant qu'il y a également des besoins dans l'autre sens. Tout le monde ne va pas qu'à la métropole. Il y a des gens de la métropole qui viennent travailler sur le Pays voironnais, notamment à Centr'Alp, qui est une zone économique parmi les plus importantes de l'agglomération. À un moment, il faut donner un peu de perspective à nos concitoyens. Quand on leur reparle de 2035 ou de 2050, je peux vous dire que cela les laisse parfois un peu pantois. Je crois qu'il est important de donner la perspective de ce qui va pouvoir être fait à court terme, où il n'y a pas forcément une augmentation du nombre de trains, mais qu'en tout cas, il y ait cette fiabilité et cette robustesse que tout le monde demande. Cela
750 permettra de reconquérir aujourd'hui des parts de marché auprès de nos concitoyens.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Merci pour cet éclaircissement. Je vous demande de passer le micro derrière. Ce que je propose, c'est que l'on présente ensuite le NFL.

Laurent THOVISTE

755 Merci. Je suis conseiller communautaire. Je suis également, et c'est à ce titre que je voulais intervenir, usager de cette ligne depuis plus de 20 ans. Je fais partie de ceux que Luc REMOND vient d'évoquer. C'est-à-dire ceux qui habitent l'agglomération grenobloise et qui vont travailler sur le Voironnais. Je ne vais pas redire, puisque je suis conseiller communautaire, l'intérêt de l'étude, puisque je l'ai votée. J'appuie bien évidemment toutes les remarques de Christophe FERRARI et de Jean-Claude PEYRIN.

760 Je voudrais répondre au Monsieur de l'ADTC. Bien sûr, Luc MONGABURU l'a dit, non seulement à terme, le doublement de la ligne est important pour absorber ce que nous voulons faire. C'est-à-dire un RER sur l'agglomération grenobloise. Aujourd'hui, quand un train est bloqué entre Moirans et Grenoble, il n'y a plus rien qui circule. Il faut savoir que quand on fait du domicile — travail, ce sont des enfants que l'on ne peut pas aller chercher, etc. La régularité et la capacité, pour que l'on soit sur

765 un niveau de service, sont essentielles. C'est aujourd'hui plus cela qui pèse, plutôt que des retards de 5 ou 10 minutes que nous arrivons à absorber.

Je voudrais poser deux questions. La première, c'est que j'ai le sentiment que, sans attendre 2030 2040, nous avons peut-être des choses à revoir sur le cadencement. Il me semble, pas plus tard qu'il y a un an ou un an et demi, que nous avons un meilleur cadencement qu'aujourd'hui. Il y a des trains
770 qui ont été supprimés, notamment sur les horaires creux. Entre 7 h 00 et 9 h 00, cela va. Entre 17 h 00 et 19 h 00, cela va à peu près, mais pour le reste, il y a quand même eu une réduction de service. Je ne comprends pas pourquoi. Je pense qu'il y a un effort à faire là-dessus. Il y a parfois deux trains qui se succèdent à 5 ou 10 minutes, et après, il y a des trous. Je ne comprends pas trop. Je pense que nous pouvons revenir sur des suppressions qui ont été faites.

775 La deuxième chose, et j'attire votre attention là-dessus, c'est qu'il y a beaucoup de salariés aujourd'hui qui prennent les transports en commun, qui font du vélo+train, parce que nous ne sommes pas forcément à côté de la gare. Les capacités des trains sont aujourd'hui sont ... Dès que vous mettez plus de trois ou quatre vélos, il n'y a plus rien qui rentre. Le matin, sur les quais, et je pense que cela participe aux retards, on n'arrive plus à rentrer dans les trains, parce que les capacités des
780 rames ne sont pas à la hauteur. Je pense qu'il y a l'étude que nous engageons, mais qu'il y a quand même vis-à-vis de SNCF ou de la Région, je ne sais pas qui est compétent, des efforts à faire pour améliorer le service. Merci.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

785 Le cadencement, je vais vous demander de nous rappeler ce que c'est. Après, vous allez répondre sur la multimodalité, etc.

Yves SIMOND, SNCF Réseau

Un cadencement, c'est un train à une heure précise qui se répète de façon précise, par exemple dans l'heure. Dans un cas de lancement au quart d'heure, vous pouvez trouver votre train à 17 h 15 pour
790 une destination particulière, et vous aurez, s'il est au quart d'heure, la même destination toutes les 15 minutes. Ce train est cadencé. Dans la question qui est posée, vous parlez des heures creuses et de la fréquence des trains. Ce n'est pas SNCF Réseau qui définit l'offre de services, mais nous avons quand même des éléments de réponse. Quand nous parlons de RER, nous parlons souvent de fréquence en heure de pointe, et on oublie souvent de parler de la fréquence entre ces heures de pointe. Effectivement, quand on définit un service de RER type métropolitain, il faut définir l'amplitude
795 horaire de ce service, la fréquence qui est en heure de pointe, mais aussi la fréquence entre ces heures-là. C'est un équilibre à trouver pour permettre la meilleure attractivité de ce service.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Je cherche dans la salle Monsieur FILET et Monsieur COLOMBO, parce que je pense que SNCF TER pour répondre à vos questions.

800 **Arnaud COLOMBO, SNCF TER Auvergne-Rhône-Alpes**

Juste par rapport à la problématique de trains sur Lyon — Grenoble que vous évoquiez, elle est directement liée cette année aux travaux du Nœud Ferroviaire Lyonnais, les travaux à Lyon Part-Dieu, la création des deux voies. On a effectivement réduit et maintenu 80 % de la circulation sur la partie
805 Lyon — Grenoble. On a notamment des trains en heures creuses qui ont été supprimés. On a, on va dire, environ deux tiers des trains qui vont sur Lyon Part-Dieu et un tiers qui vont sur Lyon Perrache. Vous avez effectivement peut-être ressenti, en tant que client, une diminution de l'offre de 20 %. Elle est réelle. Elle est due aux travaux de Lyon Part-Dieu. Nous retrouvons les conditions d'offres que nous avons avant à partir du service prochain.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

810 Merci. Une autre question ?

Sébastien ROGÉZ

Je suis de la Commission accessibilité de la ville de Grenoble. Je suis la seule personne à mobilité réduite ce soir. Je me désolé qu'il n'y ait pas d'autres personnes handicapées avec moi pour faire entendre leur voix. Je me pose plusieurs questions par rapport à la SNCF et par rapport au Conseil

815 régional que je voudrais d'abord remercier. Je devais partir jeudi à Lyon pour faire une fête avec des camarades. Je suis obligé de prendre une voiture, parce que les cars de substitution que vous avez mis à la place du train, maintenant il n'y a plus de train à partir de 9 h 14 pour les personnes handicapées. Ce sont des cars de substitution de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Je respecte beaucoup les élus, mais je vous tire un peu les oreilles. Excusez-moi. D'autre part, je me posais la question par rapport au personnel dans les petites gares, parce que cela fait deux fois que je veux aller à Voiron un week-end et que je ne peux pas, parce qu'il n'y a plus de personnel, soit pour me monter dans le train, soit pour me descendre du train. C'est pour la SNCF. Il faudrait faire un schéma d'accessibilité pour les seniors et pour les personnes handicapées entre Lyon et Grenoble.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

825 Je vous remercie. Effectivement, la population vieillit. Il y aura de plus en plus de personnes qui auront besoin d'aide. SNCF Mobilités, on parle aussi des cars affrétés par la Région, donc deux réponses, s'il vous plaît.

Arnaud COLOMBO, SNCF TER Auvergne-Rhône-Alpes

830 Monsieur, vous avez souligné des problèmes sur les trains, de remplacement de trains par des cars. Dans les horaires que vous avez cités, je suis désolé, mais il y a encore des trains qui circulent derrière. On pourrait peut-être regarder la problématique que vous avez soulignée. Je ne sais pas quel problème vous rencontrez à Voiron, mais on a du personnel, et c'est une gare qui est accessible. Je suis d'accord avec vous sur la partie car. On est en train de renouveler la flotte de cars TER en améliorant l'accessibilité de ces cars. On les rend accessibles aux personnes à mobilité réduite. Des efforts sont faits. C'est sans doute loin d'être suffisant, mais c'est quelque chose que nous travaillons et dont nous avons pleinement conscience. Nous essayons d'améliorer au jour le jour.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

840 Et pour les horaires ? Il y a non seulement l'accessibilité, mais c'est aussi pouvoir rentrer le soir. Comme le disait Monsieur, il faut qu'il parte la veille ou en voiture, parce que les horaires ne sont pas compatibles. Comment peut-on faire ?

Arnaud COLOMBO, SNCF TER Auvergne-Rhône-Alpes

845 Sur les horaires de train, il y a des services. Sur Lyon — Grenoble, la desserte est quand même assez étendue. Nous sommes, sur un service normal, à plus de 28 allers-retours. Cela va de tôt le matin à relativement tard le soir. La desserte est là. Pour faire plus d'étendue et plus de trains, c'est le sujet qui est évoqué aujourd'hui. En tous les cas, sur la desserte ferroviaire, je pense aujourd'hui que sur Lyon — Grenoble, l'offre existe. Elle peut être améliorée, sans doute. Elle commence tôt le matin et finit relativement tard le soir.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

La Région.

850 **Olivier LAURENT, Directeur adjoint Transport à Région Auvergne-Rhône-Alpes**

855 Je pense que vous avez eu les principaux éléments de réponse. Il y a des aménagements qui sont faits, aussi bien au niveau des gares qu'au niveau des points d'arrêt routiers, qui sont faits avec des investissements relativement massifs depuis plusieurs années. Il n'en demeure pas moins que dans des situations perturbées, on sait très bien que nous ne sommes pas en capacité à affréter des autocars qui sont systématiquement accessibles. On peut avoir des cas particuliers, comme celui que vous subissez. Malgré ces investissements, on continue effectivement à avoir des échos de personnes à mobilité réduite souhaitant que cela aille plus vite et que cela se déploie plus efficacement. Il y a effectivement des aménagements qui sont faits. Cela prend peut-être plus que temps que ce que vous souhaitez. Nous le regrettons.

860 **Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public**

Je vous remercie. Je vais laisser la parole au maître d'ouvrage, qui va nous présenter le projet qui est soumis au débat public.

Yves SIMOND, SNCF Réseau

865 Je vais rapidement présenter SNCF Réseau et la place qu'il occupe au sein du système ferroviaire français, une place de pivot, en faisant une comparaison avec le transport aérien. Un aéroport est gestionnaire, entretient, développe et exploite ses infrastructures aéroportuaires. Il les met à disposition de compagnies aériennes qui sont privées. De la même façon, SNCF Réseau gère, exploite, entretient et développe un réseau ferroviaire. Il met à disposition des créneaux d'utilisation, que l'on appelle des sillons, à des entreprises ferroviaires qui sont progressivement ouvertes à la concurrence. Ouverture à la concurrence, c'est déjà le cas pour le fret. Le fret SNCF n'est plus seul à pouvoir faire circuler des trains sur son réseau. Cela va être le cas progressivement, notamment pour les TER et pour les grandes lignes.

Quels sont les grands objectifs de SNCF Réseau ? Le premier est de faire circuler le plus de trains possible sur son réseau. Le deuxième, c'est d'entretenir et de moderniser son réseau.

875 **Marc RENNESSON, Coordinateur de Projets Pôle Prospective et Émergence SNCF Réseau**

Effectivement, dans le cadre de cet entretien et de la régénération du réseau, nous avons aujourd'hui un contrat de performance avec l'État, qui fait que nous avons un niveau d'investissement qui est très élevé, comme vous pouvez le voir sur cette diapositive. En 2019, il y a 2,8 milliards qui sont investis en régénération sur le réseau, comparés au milliard qu'il y avait en 2000. Ce sont des chiffres nationaux, dont je vous parle, bien évidemment. Ce montant de régénération va aller jusqu'à 3,2 milliards en 2022. Vous voyez que c'est un effort très conséquent pour remettre le réseau à niveau.

885 Concernant Auvergne-Rhône-Alpes, en 2019, nous avons 750 millions d'euros qui sont investis sur le réseau, dont 400 millions pour la régénération. Les 350 autres millions étant des projets de développement. Si on vient plus spécifiquement sur la partie étoile ferroviaire grenobloise au sens un petit peu large, on vous a mis ici un certain nombre d'investissements ou de projets qui sont déjà programmés. Il faut rappeler qu'en 2018, il y a eu une amélioration du renouvellement de voies entre La Tour-du-Pin et Moirans. Je vais essayer d'aller assez vite. En 2019, on a des travaux importants sur Saint-André-le-Gaz. Ces travaux vont permettre d'améliorer la connexion au niveau de Saint-André-le-Gaz entre la ligne de Chambéry et la ligne qui vient de Grenoble pour fluidifier les circulations.

890 Nous avons la mise en accessibilité du quai numéro 1 en gare de Grenoble, et puis d'autres travaux autour du pôle d'échange multimodal, notamment les modifications de passage à niveau. Sur les programmations 2020-2021, nous avons des ouvrages dénivelés en gare de Goncelin et de Lancey qui sont prévus pour favoriser la sécurité pour la traversée des voies. Ce seront bien évidemment des ouvrages qui seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Il y a également des questions de mise en accessibilité sur la gare de Rives en 2021. En 2021 il y a un gros projet concernant l'échangeur du Rondeau, qui est un projet routier qui impacte le ferroviaire et qui va mobiliser pas mal de ressources.

900 À partir de 2022, nous avons l'amélioration du système de suivi des trains dans l'étoile ferroviaire grenobloise. C'est un dispositif qui doit aussi contribuer à améliorer la régularité, et en tout cas, l'exploitation. Pour terminer, dans le cadre du développement périurbain, et ils sont déjà bien avancés, le terminus de Brignoud et la halte de Domène aux horizons 2024-2025.

Yves SIMON, SNCF Réseau

905 On en arrive au cœur du sujet et la raison pour laquelle vous êtes là, le Nœud Ferroviaire Lyonnais. Je vais faire une présentation en quatre parties. La première est rapide, parce que vous avez déjà évoqué ces sujets, les dynamiques territoriales et en quoi elles sont propices au développement des trafics ferroviaires. Les contextes et les difficultés du Nœud Ferroviaire Lyonnais, son état de congestion. Les actions d'ores et déjà engagées pour améliorer les mobilités à Lyon et à Grenoble. Le projet en tant que tel de NFL long terme pour augmenter les capacités et pour pouvoir faire circuler plus de trains dans Lyon.

915 Le contexte territorial. Il faut savoir que le Nœud Ferroviaire Lyonnais est au cœur des échanges, qu'ils soient internationaux ou pas. Par exemple, pour le fret, vous avez deux grands corridors, un corridor Nord — Sud, Europe du Nord — Europe du Sud, et un corridor Est — Ouest. Vous avez aussi depuis Lyon la possibilité d'aller dans toutes les capitales européennes, d'où l'importance internationale. C'est aussi la colonne vertébrale du réseau national à grande vitesse. La première

ligne à grande vitesse qui a été créée entre Paris et Lyon qui s'est prolongée par la suite jusqu'à Marseille. C'est aussi, de par la nature qu'il supporte, un nœud d'importance régionale. Plus de 50 % des trafics du Nœud Ferroviaire Lyonnais, ce sont des TER.

920 Le contexte territorial dans lequel se trouve le nœud, nous avons mis une carte qui présente les populations de la région. C'est une région multipolaire. Vous avez 4 agglomérations de plus de 400 000 habitants, Lyon, Clermont-Ferrand, Saint-Étienne et Grenoble ainsi qu'une multitude d'autres agglomérations, dont la population est comprise entre 100 et 400 000 habitants. Il y a donc de nombreux échanges entre ces différents pôles d'habitation. Dans le contexte territorial également, les liaisons domicile — travail augmentent de plus en plus. Le dynamisme de la région se traduit également par une augmentation forte de la population. Les projections de l'INSEE tablent sur 1 million d'habitants supplémentaires sur la région pour 2040. Ce contexte est propice à l'augmentation des déplacements. Nous avons fait un modèle de déplacements, qui nous indique que nous devrions avoir une augmentation des besoins de déplacement de 20 % tous modes confondus à l'horizon 2050.

930 Pour ce qui concerne le transport de marchandises, on a aussi des perspectives de croissance importantes. C'est le Commissariat Général au Développement Durable (CGDD), une émanation du ministère de l'Équipement, qui prévoit une augmentation de plus de 50 % des besoins de transport de marchandises à l'horizon 2030. Ces besoins de déplacement, et vous le disiez, Messieurs les élus, s'inscrivent dans un contexte environnemental, dont un certain nombre de défis sont à relever. D'un point de vue global, le défi est de lutter contre le réchauffement climatique, donc diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Vous voyez sur le schéma de droite qu'une voiture conduite par une personne émet plus de 200 g de CO₂ pour 1 km parcouru, tandis que le train, c'est 8 g par personne.

935 D'un point de vue un peu plus local, dans toutes les vallées alpines et dans les agglomérations, l'enjeu est d'améliorer la qualité de l'air. En ce sens, le ferroviaire apporte une réponse durable à ses besoins de déplacement.

Marc RENNESSON, Coordinateur de Projets Pôle Prospective et Émergence SNCF Réseau

940 Je vais aller assez rapidement, parce qu'il y a déjà eu beaucoup de choses de dites. En fait, il y a 12 lignes qui convergent dans le Nœud Ferroviaire Lyonnais. Cela représente plus de 1 200 trains par jour qui circulent. Cela explique les questions de congestion dont nous avons déjà parlé. Sur ces 1 200 trains, comme Yves l'a dit, 50 % sont des TER. L'étoile ferroviaire grenobloise a déjà été largement décrite, avec ses quatre branches en direction de Lyon, Valence, vers le nord en direction de Montmélian et Chambéry et en direction de Gap vers le sud. Sur cette ligne Lyon — Grenoble, il y a bien évidemment plusieurs points de singularité. Moirans, et on l'a déjà dit, à la conjonction avec la ligne de Valence. Du coup, la section Grenoble — Moirans est très chargée. L'autre point de conjonction à Saint-André-le-Gaz, on retrouve toutes les circulations venant de Grenoble et de Chambéry à destination de Lyon ou de Paris. Et bien évidemment, le nœud de Grenay, où on vient se raccorder à la ligne à grande vitesse. Tous les TGV en provenance ou en direction du sud qui passent par Lyon se retrouvent sur la section entre Grenay et Saint-Fons.

Yves SIMOND, SNCF Réseau

945 On le disait, un nœud congestionné par le nombre important de ces circulations et aussi par l'hétérogénéité de ces circulations. La moitié des circulations sont des TER. Ensuite se répartissent, entre 15 et 17 %, des trains de fret au travers du nœud, des trains à grande vitesse et des circulations techniques qui sont nécessaires à la mise en place des services. Du coup, dans ce contexte-là de congestion, le Nœud Ferroviaire Lyonnais se comporte comme une caisse de résonance. Le moindre incident, vous le disiez tout à l'heure, a de fortes répercussions sur les autres circulations qui l'entourent. Un train sur cinq dans le nœud lyonnais à plus de cinq minutes de retard. Un tiers des retards dans tout le périmètre de la région Auvergne-Rhône-Alpes prend son origine au nœud lyonnais. Dans la relation entre Lyon et Grenoble, un certain nombre de retards est causé par le NFL.

960 Du coup, l'ensemble de ces constats fait que la ponctualité en Auvergne-Rhône-Alpes est l'une des moins bonnes de France. Dans ce contexte-là, bien évidemment, il n'est plus possible d'insérer des trains supplémentaires en heure de pointe dans le nœud lyonnais.

970 Que fait-on pour améliorer ce constat, notamment au niveau du nœud lyonnais ? Il y a en ce moment
des travaux qui sont importants dans le nœud lyonnais et qui font partie d'un ensemble qui s'appelle
le plan de mobilisation et qui correspond à 500 millions d'euros d'investissement sur la période 2015-
2025, en partenariat avec la région et les collectivités. Il vise à un retour un système fiable avec moins
de retards et plus de confort et de sécurité. Cette photo correspond à la création d'une voie
supplémentaire, la voie L. Pour réaliser ces travaux, vous le souligniez tout à l'heure, on est obligé de
975 réduire le nombre de trains qui arrivent à la Part-Dieu pendant quelques années. Cela provoque un
certain nombre de désagréments pour les usagers.

Marc RENNESSON, Coordinateur de Projets Pôle Prospective et Émergence SNCF Réseau

980 J'en dis un mot, même si cela a été très largement évoqué. Cette étude est lancée et est en cours sur
l'étoile ferroviaire grenobloise. Je vais aller très vite, puisque nous avons déjà tout dit. J'ai déjà
commenté tout à l'heure. Elle a bien vocation à être sur la base de niveau de service qui a été
collégalement définie avec l'ensemble des collectivités et également l'Etat pour définir, par rapport à
ces niveaux de service que l'on veut à différent horizon de temps, quelles modifications de
l'infrastructure il va falloir aborder. Du coup, il va falloir hiérarchiser les besoins d'aménagements
complémentaires sur l'infrastructure. Cela a déjà été largement développé. Je ne vais pas prendre
985 plus de temps.

Yves SIMOND, SNCF Réseau

Il y a également la possibilité d'agir sur la signalisation pour des gains en capacité de circulation
supplémentaires ou en ponctualité, avec les nouveaux systèmes d'exploitation.

990 J'en arrive aux projets de long terme. SNCF porte au débat public des hypothèses de développement
des services ferroviaires très importantes. La première question qui est posée dans un débat public,
Monsieur le Président vous l'expliquait tout à l'heure, c'est l'opportunité. Vous avez déjà exprimé un
certain nombre de sujets par rapport au service qu'il vous semble important de développer dans
l'agglomération grenobloise. À ce titre, nous vous en remercions. Nous avons trois grands objectifs
qui concourent au projet que nous présentons.

995 Le premier, c'est de répondre aux besoins des transports durables du quotidien. C'est donc en
mettant en place des liaisons périurbaines au quart d'heure entre Lyon et les principales villes
périurbaines de l'agglomération.

Le deuxième objectif, c'est conforter le nœud lyonnais comme un hub d'importance nationale et
internationale en accueillant deux fois plus de TGV en son sein.

1000 Le troisième objectif, vous en avez parlé. C'est le fret. C'est redonner de la capacité dans le nœud
lyonnais pour la circulation de nouveaux trains de fret, et donc pour deux fois plus de trains de fret qui
pourraient traverser l'agglomération. Nous avons des besoins pour développer le fret en longue
distance, mais aussi le fret local, l'accès aux sites en bordure de l'agglomération. Vous parliez de
Salaise-sur-Sanne. C'est l'un des objectifs également. C'est de libérer la capacité dans le cœur du
1005 nœud pour desservir ces sites. Je vous parlais tout à l'heure d'un modèle de trafic. On a testé les
hypothèses qui sont explicitées. Avec ces hypothèses, cela permettrait d'obtenir un doublement de la
fréquentation des voyageurs à l'horizon 2050.

1010 Je vais aller un peu plus dans le détail des aménagements qui sont proposés. Nous avons un certain
nombre de points de congestion dans le nœud lyonnais, qui sont dans la traversée Nord — Sud de la
Part-Dieu et dans la traversée Est — Ouest entre Saint-Fons et Grenay. Ce qui est proposé au débat,
la deuxième question qui est posée, c'est : le projet répond-il aux besoins qui sont exprimés dans le
débat public ? Le projet qui est présenté au débat, c'est d'inscrire deux voies supplémentaires dans la
traversée Nord — Sud de la Part-Dieu, avec deux options, soit en surface, soit en souterrain. Je
reviendrai sur les coûts tout à l'heure.

1015 Dans le même temps, on étendrait la gare de la Part-Dieu. On rajouterait deux voies à quai
supplémentaires pour l'option surface, et quatre voies à quai pour l'option en souterrain. Sur la section
entre Saint-Fons et Grenay, le projet qui est porté au débat, c'est de doubler le nombre de voies et de
porter à quatre voies cette section de ligne. Nous avons également dans le projet inscrit un certain
nombre d'aménagements complémentaires qui permettent d'accueillir les trains supplémentaires qui

1020 sont envisagés, notamment au niveau de la gare de Perrache, qui est la gare des trains périurbains, nous avons besoin d'ajouter des quais supplémentaires pour pouvoir réceptionner ces trains.

1025 Ces projets, qui sont des projets d'ampleur, je vous en présente les coûts. Pour l'option surface, nous sommes sur des montants de 1,450 milliard d'euros. En souterrain, nous sommes sur des coûts de 3 milliards d'euros. La mise à quatre voies de la ligne Saint-Fons — Grenay, c'est 820 millions d'euros. On a un certain nombre d'aménagements, des aménagements complémentaires. Je parlais tout à l'heure de ceux de la gare de Perrache. Ce sont des aménagements qui sont répartis sur le territoire, et notamment au niveau des terminus périurbains, pour permettre la réception de ces trains supplémentaires. Ce sont des aménagements en gare de Vienne, par exemple, en gare de Bourgoin-Jallieu ou en gare de Montluel. Au total, le projet porté au débat, c'est environ 2,8 milliards d'euros pour l'option en surface, et 4,3 milliards d'euros pour l'option en souterrain.

1030 Nous allons aborder des choses qui ont déjà été évoquées tout à l'heure. C'est que la croissance de ces services a été étudiée en tenant compte de la réalisation d'un certain nombre de grands projets. Vous voyez sur cette carte des points et des traits bleus qui correspondent au développement des services périurbains. Sur les gares périurbaines à l'agglomération lyonnaise, Montluel, Bourgoin-Jallieu, Vienne, Givors, Lausanne et Villefranche-sur-Saône, l'objectif est d'arriver à une cadence au quart d'heure pour ces dessertes-là.

1035 Sur cette diapositive, vous avez ici un certain nombre de grands projets sur lesquels peuvent être développés un certain nombre de services à grande vitesse, qu'ils soient régionaux ou classiques. Au nord-ouest, vous avez le Paris — Orléans — Clermont-Ferrand — Lyon qui double la ligne à grande vitesse Paris — Lyon et qui permettrait des liaisons entre Lyon Part-Dieu et Clermont-Ferrand, des liaisons rapides. Complètement à l'ouest, vous avez les accès alpins au Lyon — Turin, dont on a évoqué tout à l'heure le sujet, et qui permettraient de développer une liaison rapide vers les grandes métropoles alpines (Grenoble, Chambéry ou Annecy). Vous avez aussi, par le fait de la capacité qui serait libérée par ce grand projet sur les lignes à grandes vitesses, la possibilité de développer des liaisons rapides vers Valence ou vers Macon.

1040 La prise en compte du fret, on a aussi évoqué le sujet. Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise est un projet de ligne nouvelle qui relie les deux lignes de la vallée du Rhône à la ligne Lyon — Ambérieu-en-Bugey. Ce faisant, il permet de libérer de la capacité pour le fret, qui actuellement traverse la gare de la Part-Dieu. Une autre fonctionnalité du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, c'est que relié aux accès alpins, il permet une desserte de l'Italie pour le fret.

1045 Il faut savoir que la loi d'orientation des mobilités que nous avons évoquée tout à l'heure, lors de sa préparation, le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) avait proposé et mis en avant l'importance de la désaturation des nœuds ferroviaires, dont le nœud lyonnais, d'une part. D'autre part, il avait proposé de prioriser les investissements aux transports du quotidien. Pour alimenter le débat par rapport à la priorisation des investissements, et pour éclairer le débat, nous avons étudié des configurations où le NFL serait réalisé avant les grands projets. Dans ce cadre-là, on a étudié quels seraient les bénéfices apportés par le NFL sur les circulations.

1050 Je vais illustrer cela sur la branche entre Grenoble et Lyon. En termes de services, voir comment on pourrait maintenir deux options, qui ont été largement évoquées en première partie de réunion, la desserte rapide supplémentaire de Lyon et la desserte TER de Saint-Exupéry, qui est une demande assez récurrente d'un certain nombre d'acteurs du territoire. Pour illustrer cet aspect-là, je vais présenter la desserte actuelle. Depuis Grenoble, vous avez deux trains que je pourrais qualifier de semi-rapides qui permettent d'accéder de Grenoble aux gares de Lyon Part-Dieu et de Lyon Perrache. Actuellement, vous avez un train qui va à Part-Dieu et un train qui va à Perrache. C'est en raison notamment des travaux en gare de la Part-Dieu.

1055 Vous avez un train à grande vitesse direct par heure de pointe qui permet, en passant par Saint-Exupéry, de rejoindre la ligne à grande vitesse vers Paris. Vous avez également, en termes de desserte périurbaine, deux trains par heure et par sens en pointe entre Saint-André-le-Gaz et Lyon Perrache, la gare des TER périurbains. En termes de temps de parcours, vous l'évoquez tout à l'heure, le TGV jusqu'à Saint-Exupéry, c'est environ une heure. Le TER semi-direct entre Grenoble et les grandes gares lyonnaises, c'est à peu près 1 h 25, un peu moins de 1 h 30. Entre Saint-André-le-Gaz et Lyon Perrache, le temps de parcours est de 55 minutes.

1075 Quelles sont les options qui sont présentées au débat ? La première, c'est la mise en place d'un train
rapide qui, dans un contexte où tous les grands projets sont réalisés, emprunterait les accès alpins
entre Saint-André-le-Gaz et Grenay, pour un temps de parcours d'un peu plus d'une heure. L'autre
aspect du projet, en termes de services, que nous proposons de porter au quart d'heure, c'est le TER
entre Bourgoin-Jallieu et Lyon Perrache. Il n'y aura pas d'amélioration de temps de parcours, parce
1080 que nous avons des arrêts sur l'ensemble du linéaire qui limitent la possibilité de gagner du temps
dans ce secteur.

1085 La deuxième option qui a été étudiée, c'est une option de desserte TER de l'aéroport de Saint-
Exupéry. Je viendrai tout à l'heure un peu plus dans le détail sur toutes les options qui ont été
étudiées sur Saint-Exupéry. Actuellement, la seule façon de rejoindre Saint-Exupéry, c'est au niveau
de Grenay, quand on circule sur le réseau classique. C'est soit depuis Chambéry, soit depuis
Grenoble. C'est d'emprunter à Grenay des raccordements de TGV et de circuler sur la ligne à grande
vitesse jusqu'à la gare de Saint-Exupéry. Nous avons étudié, et les études sont proposées au débat,
une option qui consisterait à créer un train supplémentaire qui serait équipé pour pouvoir circuler sur
la ligne à grande vitesse sur la portion entre Grenay et Saint-Exupéry, pour pouvoir proposer une
desserte TER, qui figure en jaune sur le schéma ici présent, entre les villes qui seraient situées entre
1090 La Tour-du-Pin et La Verpillière, et Saint-Exupéry.

1095 Je disais tout à l'heure : que se passe-t-il si on a les accès alpins ? Si on considère la réalisation de la
première phase des accès alpins qui sont déclarés d'utilité publique et les aménagements
nécessaires pour le NFL à long terme, c'est plus de 7 milliards d'euros d'investissement. On peut
assurer le doublement des TER périurbains entre Lyon Perrache et Bourgoin-Jallieu. On peut assurer
une desserte TER de l'aéroport de Saint-Exupéry. On pourrait mettre en place une desserte rapide
entre Grenoble et Lyon Part-Dieu. Pour les deux derniers points, la desserte TER entre Grenoble et
Saint-Exupéry et la desserte rapide entre Grenoble et Lyon Part-Dieu, il faudrait étudier les conditions
pour que nous puissions éventuellement cumuler ces deux services. Pour l'instant, l'un est exclusif de
l'autre. Si on réalise l'un, on ne peut pas réaliser l'autre. Cela veut dire que l'on peut réaliser l'un ou
1100 l'autre une heure sur deux.

1105 Dans le cas où on réaliserait le NFL long terme avant les grands projets, avant les accès alpins, on a
2,9 milliards d'euros d'investissement qui comprennent un certain nombre de travaux sur lignes
existantes pour accueillir les services qui sont évoqués. Ce scénario permettrait un doublement des
TER périurbains entre Lyon Perrache et Bourgoin-Jallieu. Il permettrait d'assurer la desserte TER de
Saint-Exupéry moyennant un certain nombre de travaux sur les lignes existantes. Cela permettrait
également, exclusivement avec la desserte TER de Saint-Exupéry, la mise en place d'une desserte
rapide entre Grenoble et Lyon Part-Dieu.

1110 J'évoquais la desserte de Saint-Exupéry. Je vais rentrer peut-être un peu plus dans le détail des
études. On a étudié trois niveaux de desserte. Le premier, c'est celui que je décrivais vis-à-vis de
Grenoble. On a aussi une desserte depuis Chambéry en utilisant la LGV existante. Le deuxième
niveau qui a été étudié, c'est que si on considère la réalisation d'une partie du contournement
ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, la partie qui relie la ligne Lyon — Grenoble à Saint-Exupéry,
cela permettrait d'ouvrir aux villes de la partie ouest de l'agglomération, par exemple Saint-Étienne,
Clermont-Ferrand, Roanne, Lyon Perrache, l'accès à Saint-Exupéry. Pour ne pas trop diminuer la
1115 desserte de Lyon, hypothèse qui est formulée ici, c'est de prolonger les services qui actuellement
arrivent à Lyon Part-Dieu ou à Lyon Perrache depuis Roanne et Clermont-Ferrand vers Saint-
Exupéry. Ce faisant, on offre la possibilité d'un lien direct entre Part-Dieu, Perrache et Saint-Exupéry.

1120 Concernant Saint-Étienne, on a aussi étudié la faisabilité du report d'une liaison actuelle sur Part-Dieu
vers Saint-Exupéry en laissant la possibilité d'assurer une desserte de Vénissieux sur le trajet. Ce
faisant, on assurerait un certain nombre de correspondances à Lyon Saint-Exupéry.

1125 Le niveau 3, c'est un scénario de rupture qui envisage le report des TGV dits intersecteurs. Ce sont
les TGV province — province, qui actuellement passent par Lyon Part-Dieu. Nous avons testé une
hypothèse de report de ces TGV sur Saint-Exupéry. À long terme, ce seront quatre circulations par
heure et par sens qui arrivaient à Part-Dieu. Je disais que c'était un scénario de rupture. C'est un
scénario de rupture, parce que notamment, les personnes qui souhaitent de Lyon venir prendre leur
train pour soit Strasbourg ou Marseille seraient obligées d'aller le prendre à Saint-Exupéry. On
considère aussi dans ce test la réalisation complète du contournement ferroviaire de l'agglomération,

1130 qui relie les lignes d'Ambérieu à la ligne Lyon — Grenoble. Cela permet d'ouvrir également aux circulations venant du nord-ouest de la région, Annemasse ou Ambérieu, et d'ouvrir un nouveau hub à Lyon Saint-Exupéry. La libération de capacité dans le nœud permettrait, et c'est un nouvel élément qui permet de dire que c'est un scénario de rupture, de différer la réalisation des travaux lourds dans la traversée de la Part-Dieu.

1135 Nous avons fait une estimation et une simulation. Le scénario 1, c'est NFL long terme avec l'aménagement des lignes existantes à 2,9 milliards d'euros. Le deuxième scénario, qui considère une partie du CFAL Nord réalisée entre la ligne Lyon — Grenoble et Saint-Exupéry, 3,8 milliards d'euros. Le troisième scénario, qui considère uniquement la ligne Saint-Fons — Grenay, la partie du NFL long terme relative à la partie Saint-Fons — Grenay, plus les aménagements de lignes existantes nécessitent la création d'une gare TER à Saint-Exupéry pour accueillir tous les nouveaux trains, ainsi que la partie nord du CFAL, c'est estimé à 3 milliards d'euros.

1140 Nous avons fait une modélisation des fréquentations qui pourraient être associées à ces trois scénarios. Le premier scénario conduirait à peu près à une stabilité des TER et des fréquentations TGV. Le deuxième scénario conduirait à une hausse de fréquentation des TER de 3 %, avec une offre qui serait portée essentiellement par la nouvelle liaison créée alternative au Rhônexpress entre Lyon centre et Saint-Exupéry. Par contre, on constate, du fait du déplacement des trains sur Saint-Exupéry,
1145 une diminution pour les autres liaisons. Le TGV est stable. Le troisième scénario, de la même façon, une croissance relativement modérée des TER, principalement portée par la liaison Lyon centre — Saint-Exupéry et une diminution importante des autres liaisons. Il y a surtout une réduction importante de la fréquentation TGV (-4 % environ), notamment pour ces fameux trains province — province, qui seraient déplacés à Saint-Exupéry.

1150 J'en termine. Ce sont actuellement des éclairages qui nous ont semblé être intéressants à porter au débat public. Il convient de signaler que ce niveau d'études n'est pas suffisant pour tirer des conclusions définitives par rapport aux scénarios. Pour caractériser ces scénarios, si l'opportunité de poursuivre les études de ces scénarios était avérée, il serait nécessaire de mener des études plus poussées, notamment des études commerciales par rapport à ces scénarios.

1155 En synthèse, nous avons une région dynamique avec de forts besoins de mobilité, un nœud ferroviaire congestionné. Sur le court terme, des travaux qui sont déjà engagés pour améliorer la fiabilité. Sur le long terme, des propositions qui sont soumises au débat, et nous vous remercions d'y participer, pour augmenter l'offre de services. Ensuite, vos contributions vont alimenter le projet pour un projet partagé. Je vous remercie.

1160 **Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public**

Je vous remercie pour cette présentation. J'avais privé de parole deux personnes. Ce que je vous propose, pour le déroulé de la deuxième partie du temps de réaction et de commentaire, c'est de nous concentrer sur la présentation qui a été faite. Vous allez commenter et interroger.

Emmanuel COLIN DE VERDIERE

1165 Bonjour. Je suis administrateur de l'ADTC « Se déplacer autrement ». C'est une association d'usagers des transports en commun, des piétons et des cyclistes de la région grenobloise. Je remercie ce débat sur le long terme pour le Nœud Ferroviaire Lyonnais qui intéresse aussi Grenoble. Il y a vraiment des choses importantes à réaliser, que ce soit entre Grenoble et Moirans ou le Nœud Ferroviaire Lyonnais à long terme. Lorsque nous connaissons le temps ferroviaire, nous savons que
1170 toutes ces réalisations ne se feront pas avant au moins 15 ans. Un exemple. Le sillon alpin a démarré début 90, alors que le sillon alpin sud a été réfléchi pour des travaux entre 2007 et 2013. Tout cela est très intéressant.

1175 Nous pourrions apporter des améliorations dès aujourd'hui. Si nous voulons participer à cette réunion aujourd'hui en habitant le Grésivaudan ou le Voironnais, nous ne pouvons pas venir en train. Si vous devez vous rendre à Brignoud depuis Grenoble, le dernier train est à 8 heures du matin. Il n'y a plus de train pendant 3 heures. Tous ces besoins pourraient être mis en place dès aujourd'hui. Le matériel et les sillons sont disponibles pour faire circuler des trains plus tard, avoir vraiment un cadencement à l'heure toute la journée sur les lignes périurbaines. Nous en avons besoin dès aujourd'hui. Nous parlons souvent des heures de pointe. Lorsque nous regardons les évolutions, nous nous apercevons
1180 que les heures de travail, ce n'est plus du 9 h 00/17 h 00 pour la majorité de la population qui travaille.

Ce sont des horaires décalés. Ce sont des commerces qui ouvrent à 10 heures et qui ferment à 20 heures. Nous pourrions améliorer la situation dès aujourd'hui pour ces personnes et leur permettre d'utiliser le train plutôt que leur voiture.

- 1185 Vous nous parlez de projets. Dans le sillon alpin sud, la modernisation qui a eu lieu entre 2007 et 2013 pour 500 millions d'euros, il était déjà prévu la troisième voie avec un terminus partiel à Brignoud. Je m'aperçois que ce n'est pas prévu avant 2024/2025. Réalisons déjà ce qui a été programmé et financé. Il est normal de prévoir sur du long terme. Beaucoup de choses pourraient néanmoins être réalisées sans gros investissement à ce jour avec des trains supplémentaires. Si nous n'arrivons pas à les financer aujourd'hui, de quelle manière pouvez-vous imaginer que cela sera possible dans 10 ans ? Je vous remercie.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Nous avons déjà eu des réponses précédemment concernant votre intervention. Je vais donner la parole à Monsieur pour rattraper le temps perdu.

Emmanuel COLIN DE VERDIERE

- 1195 Je ne suis pas d'accord.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Je me permets de demander la deuxième question. Je vous donnerai la parole ensuite. Nous parlerons également du NFL.

Olivier BOURET

- 1200 Merci. Je suis du Comité Écologique Voiron-Chartreuse. Je voudrais parler des prises de décision. Je suis bien content de voir que les élus se mettent d'accord. C'est une bonne chose, mais c'est aussi un danger. Quel est le danger ? C'est qu'ils vont signer un protocole d'accord, et de nombreuses décisions seront prises ensuite et seront confiées à un comité de pilotage. Il n'existe pas, mais il prend beaucoup de décisions. Chaque collectivité ne peut pas revenir sur le comité de pilotage. Ce qui est décidé en comité de pilotage n'est jamais remis en cause dans la vraie vie. Nous avons un système de prise de décision qui peut être très mauvais.

- 1210 En ce qui concerne notre territoire, je suppose que nous aurons un débat public qui parlera bien de la desserte de ce territoire. Si nous faisons quatre voies entre Moirans et Grenoble, c'est 700 millions. Si nous rajoutons le shunt de Rives, ce sont plusieurs centaines de millions. Nous en parlons il y a une dizaine d'années. Cela a disparu, puis cela revient. Cela permet de gagner 7 minutes pour plusieurs centaines de millions. Dans le même temps, les TGV entre Paris et Grenoble ont perdu 10 minutes pour rien, sans investissement.

- 1215 J'aimerais que nous ayons une prise de décision où nous mettons tout sur la table, y compris les coûts qui ne sont jamais pris en compte dans les projets, qui sont les coûts des communes. Chaque partenaire finance. Les communes ont des investissements à faire en complément. Des infrastructures inachevées leur sont livrées, et elles doivent les terminer. Cela coûte également très cher. Elles sont un peu seules. Il faut tenir compte du coût environnemental.

- 1220 Nous parlons de la vitesse. Il s'agit d'aller à Saint-Exupéry en une heure, mais s'il faut 45 minutes pour se rendre ensuite à Lyon, c'est plus qu'aujourd'hui. Parler de vitesse, est-ce la seule chose ? Nous pourrions nous poser la question de l'accessibilité des trains, mais pas avec une assistance. Nous savons faire techniquement des trains accessibles sans assistance. Nous pourrions peut-être avoir un réseau avec des trains équipés et conçus pour que les personnes puissent monter en fauteuil et en descendre sans assistance de personnel. Les gares avec personnel sont peu nombreuses. Si nous voulons pouvoir voyager normalement, il faut pouvoir y accéder simplement.

- 1225 **Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public**

- 1230 Je vais me permettre de vous répondre, car je suis aussi membre de la CNDP, comme Pascal CLOUAIRE et François GILLARD. Il y a des règles avec des seuils concernant les projets. Il faut savoir si le projet correspond à une infrastructure, ou à une typologie de projet qui rentrent dans le cadre de la compétence de la CNDP, pour que nous puissions être saisis par le maître d'ouvrage qui souhaite faire ce projet, cette infrastructure. Vous avez également répondu sur la programmation

1235 pluriannuelle de l'énergie. Ce sont des politiques. Il y a ensuite la typologie du projet et le coût du projet qui fait qu'il y a des seuils avec un débat public. Le maître d'ouvrage ici présent est un habitué. Lorsque nous sommes à plus de 350 millions, nous serons appelés à nous revoir si nous organisons un débat public sur le Nœud Ferroviaire Grenoblois. Il se tiendra si ce projet est retenu et suscite une saisine de la CNDP.

J'ai relevé la question qui intéresse directement SNCF Mobilités TER. Nous allons y revenir.

Je vous demande de lever la main pour que nous puissions nous organiser, pour que nous puissions voir la suite de la soirée. Je vois déjà quatre questions. Les mains se sont levées spontanément.

Arnaud COLOMBO, SNCF TER Auvergne-Rhône-Alpes

1240 Il y a un niveau de desserte qui est défini par notre autorité organisatrice. En tant que transporteurs, nous répondons à cette commande.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Ceux qui passent la commande peuvent-ils répondre ?

Olivier LAURENT, Directeur adjoint Transport à Région Auvergne-Rhône-Alpes

1245 Il y a effectivement des trous de dessertes, actuellement en creux. Attention. Nous avons parlé d'aménagement. Avant tout, priorité à la robustesse. En pointe, il ne faut pas laisser croire que nous pouvons charger indéfiniment en conservant de la ponctualité et de la régularité. Il peut y avoir quelques sujets. La majorité des flux et des demandes des usagers portent sur l'heure de pointe. Vous avez cité effectivement Brignoud. Nous avons un sujet. Dans les premières étapes de l'étude en cours, nous allons intégrer la mise en place du terminus supplémentaire à Brignoud. Nous avons effectivement des choses qui prennent du temps par rapport à des projets qui sont évoqués depuis longtemps. Il faut que les aménagements soient effectués pour que nous puissions garantir un niveau de robustesse suffisant au niveau des flux majoritaires.

1250
1255 Je profite d'avoir la parole pour confirmer que tous les trains qui sont achetés depuis quelques années, la région a récemment pris la décision d'acheter des trains supplémentaires pour plus de 300 millions d'euros. Ces trains sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Certains matériels posent des problèmes. Leur renouvellement prendra du temps. Le matériel neuf est accessible.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

1260 Très bien. Nous allons passer aux questions. Je prends une question sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais. Levez-vous et présentez-vous, s'il vous plaît.

William LACHENAL

1265 Je suis Président de l'AEDTF, l'Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire. Je vous remercie d'abord de ce débat. Je voudrais parler également des financements. Nous avons une participation importante des collectivités territoriales, car la région ne peut pas tout financer, et l'État non plus. Les agglomérations de Saint-Étienne, de Grenoble et d'Annecy prennent largement leur part. Qu'en est-il de Lyon, notamment du Sytral, par rapport au périurbain lyonnais ?

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Nous les inviterons à répondre à votre question, car nous n'avons pas convié quelqu'un du Sytral. Je vous ai vu beaucoup réagir, Messieurs.

1270 **Christophe FERRARI, Président de Grenoble-Alpes-Métropole**

1275 Comment dire les choses de façon extrêmement diplomatique et claire ? Je pense que cela est partagé par mes collègues élus, quelle que soit leur sensibilité. Outre le fait que nous avons quand même un débat impartial dans un temps donné et que ce temps a été largement mangé par une présentation qui nous sidère... Le sujet aujourd'hui, d'avoir une présentation qui oublie totalement des sujets d'interdépendance, qui ne pose pas le périurbain entre le Nœud Ferroviaire Lyonnais et l'ensemble des autres points de la région, nous sommes atterrés, ce soir. Nous sommes sans voix. Nous nous sommes même posé la question de savoir si nous devons partir. Nous vous le disons en franchise. Nous sommes polis, puisque c'est un débat public. Les citoyens sont là, ainsi que des

1280 associations. La Commission nationale a préparé des choses. Ceci n'est pas acceptable, sérieusement. Les enjeux qui sont posés ne sont pas acceptables.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Partagez-vous ? Non ?

Yves SIMOND, SNCF Réseau

1285 La question de l'interdépendance est un sujet important. C'est le sujet. Marc a présenté la démarche d'étude qui a pour but de faire le lien entre ce qui est présenté dans le cadre du NFL long terme... Je suis forcément d'accord avec vos propos. Nous n'avons pas parlé de développement de la desserte propre de l'agglomération grenobloise. J'ai peut-être été maladroit dans les termes que j'ai utilisés. Je pense néanmoins que cette étude permettra d'apporter des solutions.

Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale

1290 Je suis désolé. Je m'imisce. Je suis le directeur du projet. Nous sommes dans une phase de débat public. Nous avons effectué un certain nombre d'hypothèses que nous posons au débat. Toutes les expressions sont les bienvenues. Nous les entendons tout à fait. Vous avez des cahiers d'acteurs. Nous vous présentons nos hypothèses : deux fois plus de TER, deux fois plus de TGV, deux fois plus de capacité pour le fret. C'est un débat public sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais. Les trains qui partent
1295 de Lyon arrivent dans un certain nombre de métropoles régionales, dont Grenoble. Nous vous avons montré des hypothèses qui ont été prises. Vous les jugez peut-être trop faibles. C'est manifestement ce qu'il y a derrière vos propos. Le débat public est fait pour s'exprimer et pour enregistrer tout cela.

1300 Je voudrais quand même dire deux choses. Nous faisons des débats publics sur des hypothèses et des projets que nous présentons. Nous en avons fait une quinzaine au niveau de SNCF Réseau, anciennement RFF. Nous ne sommes jamais sortis d'un débat public avec le projet que nous avons en entrée. Je ne sais pas ce qui sortira. Nous prendrons notre décision en fin d'année. Le débat n'est pas terminé. Nous n'en sommes qu'à la moitié. D'autres contributions seront données. Nous prendrons notre décision sur la suite de ce projet en tenant compte de toutes les contributions en fin d'année.

1305 **Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public**

Je me permets de donner la parole au président de la CPDP. Tout le monde peut s'exprimer. Il y a des cahiers d'acteurs. Je voudrais également une mise au point du président de la CPDP sur ce débat public.

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

1310 Juste quelques précisions aux propos de Monsieur CUVILLIER. Ce qu'il vient de dire est tout à fait pertinent. Nous avons un débat sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais. Nous souhaitons mesurer l'impact sur le Nœud Ferroviaire Grenoblois. Il était donc nécessaire de présenter le projet du NFL proprement dit et les incidences qu'il pouvait avoir. La précision n'est peut-être pas suffisante. Je suis preneur de toutes vos remarques, par écrit ou autres, pour que ce soit intégré dans le projet.

1315 **Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public**

Les micros ont disparu. Je vous donne le mien.

Jean-Claude PEYRIN, Vice-Président du Conseil départemental de l'Isère

Je partage entièrement ce que vient de dire le Président de la métropole. Il a parlé en notre nom à tous, les élus qui sont ici.

1320 Si j'ai bien compris, 7 milliards d'euros sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais, sans CFAL sud. Cela veut dire que le retentissement sur Grenoble est qu'une partie du fret va passer par Grenoble en plus, que nous le voulions ou non. Il faut bien qu'il passe quelque part. Ils passeront la nuit, toutes les cinq minutes ou autres. Cela fera sûrement plaisir aux Grenoblois. Cela prendra en plus cinq minutes dans le trajet entre Grenoble et Lyon en TGV, sans aucune proposition sur toutes les gares intermédiaires

1325 et sur le réseau TER entre Grenoble et Lyon. Pour quelle raison serions-nous favorables au Nœud Ferroviaire Lyonnais tel qu'il est présenté ? Vous parlez, Monsieur le Président, des retentissements qu'il y a sur Grenoble et l'Isère. Nous voyons bien que nous perdons 5 minutes pour 7 milliards. Vous

1330 me direz que ce n'est pas grand-chose. C'est sans envisager le sujet d'aujourd'hui, qui est la connexion entre les métropoles. J'avoue que je suis content d'être venu, mais je ne serai pas mécontent de m'en aller.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Merci.

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

1335 Pouvons-nous revenir à une diapo qui montre l'augmentation des liaisons entre Grenoble et Lyon ? Pouvons-nous reprendre la diapo sur laquelle vous indiquez les liaisons supplémentaires qui ont été réalisées entre Grenoble et Lyon ?

Yves SIMOND, SNCF Réseau

1340 Dans le schéma qui est présenté, nous avons une liaison supplémentaire rapide qui est proposée. C'est-à-dire qu'ils ne s'arrêteraient pas dans les gares intermédiaires de La Tour-du-Pin, Bourgoin-Jallieu et La Verpillière entre Grenoble et Lyon Part-Dieu. C'est un peu l'objectif. Il y a un certain nombre d'objectifs qui sont assignés au NFL long terme. C'est par rapport au périurbain autour de l'agglomération lyonnaise, mais également par rapport aux dessertes des grandes agglomérations, dont Grenoble, avec une amélioration du temps de parcours qui peut être jugée pas suffisante.

1345 L'étude qui va être lancée prochainement pourra également apporter des éléments de réponse par rapport à cela, mais il y a quand même ce train supplémentaire. Vous avez raison. Il y a également du travail à faire pour faire le lien entre ces deux études, entre celle que vous avez citée et l'étude NFL long terme, pour apporter des solutions qui correspondent aux besoins des territoires.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

1350 Je me permets de faire une mise au point. Vous connaissez très bien le débat public. Vous savez qu'il y a la réponse du maître d'ouvrage, mais il y a d'abord le compte-rendu fait par les membres de la CPDP. Puisque nous sommes transparents, indépendants et impartiaux, nous allons aussi porter tous les commentaires et toutes les réflexions qui auront été apportés par le public, les élus et tous les acteurs du débat public dans ce compte-rendu. Sans préjuger de ce que nous allons écrire, vous vous doutez bien qu'il y aura des points qui ne seront pas oubliés et ne seront pas omis. Il y aura ensuite la

1355 réponse du maître d'ouvrage.

Wim BURMEISTER

1360 Je suis du Réseau Citoyen de Grenoble. Je suis assez étonné qu'il y ait un tel acharnement par rapport aux liaisons avec Saint-Exupéry. Il y a une très bonne liaison en car avec Grenoble, à court terme, au niveau économique. Le temps de parcours est stable (1 heure). Aucune solution proposée n'est compétitive à court terme.

Regardons à long terme à horizon 2040. Concernant les impératifs de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, le trafic aérien à Saint-Exupéry doit être divisé par deux ou par quatre. Voilà pourquoi ils se sont concentrés sur Saint-Exupéry à cette échelle-là. Je ne vois ici aucune nécessité économique ni à court terme ni à long terme dans la dernière partie de la présentation. Merci.

1365 **Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public**

Je me permets d'apporter une précision. Lorsque nous mentionnons Saint-Exupéry, nous parlons de la gare de Saint-Exupéry, qui pourrait devenir un hub ferroviaire. Ce n'est pas forcément pour vous inciter à prendre l'avion, mais pour prendre le train pour aller ailleurs. Je me permettais juste cette précision avant que le maître d'ouvrage réponde.

1370 **Yves SIMOND, SNCF Réseau**

1375 Et ce faisant, analyser les effets éventuels en termes de désaturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais. Un certain nombre d'acteurs a émis l'hypothèse de transférer une partie des trafics qui arrivent actuellement à la Part-Dieu sur Saint-Exupéry en faisant décharger les gares lyonnaises du cœur de l'agglomération. Les études qui ont été menées sont là pour alimenter le débat. Elles attendent des réactions des différents acteurs et des parties prenantes concernées.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

1380 Je vous remercie. Nous allons reprendre une question dans la salle. Je rappelle que des questions précédentes ont été posées sur Valence, etc. Il y avait également une question d'internaute sur la desserte Valence. Tout le monde posera sa question. Monsieur lève la main. Vous répondrez ensuite aux questions qui vous ont été posées dans la première partie.

François LEMAIRE

1385 Je suis de l'ADTC. Deux remarques et une question. Ma première remarque va dans le sens de mon intervention de tout à l'heure. Régler le problème ou améliorer Lyon — Grenoble, c'est NFL, pour désaturer, pour installer plus de trains. C'est ce que vient de montrer SNCF Réseau. C'est la ligne d'accès. Je suis content que ce soit la seule solution qui a été montrée. C'est sans doute la seule pour réduire le temps de parcours. Je pense qu'il n'y en a pas d'autres que d'avoir une ligne d'accès. 1 h 10 a été présentée sans doute grâce à la réduction d'arrêts.

1390 Ma deuxième remarque porte sur Saint-Exupéry. Vous faites beaucoup de présentations sur Saint-Exupéry. Nous sommes étonnés des prévisions de trafic. Il y a des ruptures de charge. Sont-elles vraiment solides ? Si ce n'est pas le cas, cela me semble un peu osé de dire simplement -1,5 % ou -4 %. Lorsque nous faisons une rupture de charge depuis Lyon pour aller chercher un intersecteur, nous avons l'impression que la chute de trafic doit être plus importante. Quelle est la solidité de vos études de trafic que vous présentez ? Elles sont quand même présentées. Elles sont affichées. Sont-elles vraiment solides ?

1395 Le débat est quand même le Nœud Ferroviaire Lyonnais. C'est la question surface ou souterrain. C'est quand même le cœur du débat. La question version souterraine reste quand même quasiment deux fois plus chère. Quels sont les avantages et les inconvénients de ces deux solutions ? Il y en a une qui fait quatre voies version souterraine, et la version surface ne fait que deux voies. Quel est le besoin exact pour répondre à tout ce qui est indiqué ? Y a-t-il d'autres conditions ? Nous avons un tunnel tout le long. Est-ce plus efficace ? Pour que nous puissions nous prononcer sur version surface ou version souterraine, nous devons avoir plus d'avantages et inconvénients des deux solutions pour pouvoir nous prononcer. C'est extrêmement court dans le dossier qui fait 122 pages. Nous ne savons pas si cela vaut le coup d'investir deux fois plus sur la version souterraine. Il faudrait que SNCF Réseau apporte des réponses à ces questions.

1405 **Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public**

1410 Je vais me permettre d'abord de répondre. Je vous invite à poser des questions très précises sur le dernier point que vous évoquez, pour que le maître d'ouvrage puisse vous répondre. Concernant la question des trafics, nous avons traité cette question dans un atelier-débat qui s'est organisé à Lyon. Nous ne pouvons pas tout faire à Grenoble, malheureusement. Vous pouvez vous reporter au site sur le débat public du Nœud Ferroviaire Lyonnais où vous avez des présentations.

François LEMAIRE

Les présentations montraient que c'était simplement une étude de trafic très sommaire sur les temps de parcours. Cela m'inquiète qu'elles aient été présentées comme affichées, alors qu'elles sont sans doute extrêmement éloignées si nous faisons de véritables études commerciales.

1415 **Yves SIMOND, SNCF Réseau**

J'ai précisé dans ma présentation que ces études méritent, s'il s'avère opportun que nous poursuivions les études dans cette direction, un approfondissement très important des études par des études commerciales et fines de ce point de vue.

1420 En termes de fonctionnalité, je pense que nous pouvons montrer la diapositive 96. Les deux options qui sont présentées répondent quasiment de la même façon aux objectifs d'augmentation de capacité dans la traversée du nœud. En rajoutant deux voies supplémentaires, en surface ou en souterrain à la Part-Dieu, cela permet d'ajouter de la capacité supplémentaire, mais également de spécialiser les voies en fonction de leur origine et de leur destination. En ce sens, elles sont équivalentes. La différence de nombre de voies dans le cadre de la variante en surface ou en souterrain, c'est que pour
1425 celle en souterrain, pour des raisons de nécessité de croisements, nous avons besoin de deux voies supplémentaires. En termes de comparaison, d'autres sujets rentrent en ligne de compte telle que l'insertion urbaine. Cela a conduit à envisager une solution en souterrain.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Ce sera discuté dans d'autres réunions publiques. Une réaction, Monsieur ?

1430 **Yann MONGABURU, Président du SMTC**

Je partage les propos de mes collègues. Nous sommes doublement interloqués collectivement. Nous avons amené une contribution partenariale, collective. Nous espérons entendre ce soir, pour partie, un propos de réponse, de commentaire, du maître d'ouvrage aux questions que notre contribution soulève. C'est l'objet d'un débat public, que d'avoir des acteurs publics, privés, citoyens, de collectivités qui interpellent, qui posent des questionnements au maître d'ouvrage qui puisse y répondre. Je dois vous dire que nous avons peut-être une réponse dans la présentation qui nous a été faite par la suite. Il nous est présenté que 40 % des trains entre Lyon et Grenoble ont un retard qui n'est pas dû à la Gare de Lyon, mais à autre chose. C'est ce que nous indiquions dans notre contribution. Il est indiqué, comme mesure complémentaire, qu'il nécessite des études. C'est peut-être le point sur lequel nous vous rejoindrons. Il y a très probablement besoin d'études complémentaires. Les projets complémentaires pourraient permettre de diminuer la desserte périurbaine et de ne pas gagner de temps de parcours saillant sur la ligne qui nous intéresse. Je veux le dire avec la plus grande des clartés, et je crois au nom de tous les collègues. Lorsque nous parlons de RER, ce n'est pas pour diminuer la desserte du périurbain. C'est parce que nous avons une conviction. Le réseau ferroviaire doit permettre assurément de garantir les liaisons de longue distance, la grande accessibilité avec Lyon et Paris. C'est surtout, à notre sens, l'armature principale de notre réseau de transport public. Nous sommes ici dans un territoire où pendant 40 ans, nous avons investi massivement sur le tramway, le ferroviaire urbain. Nous sommes fiers de cet héritage.

1440 Notre conviction aujourd'hui, celle que nous portons dans la contribution, c'est que pour être à la hauteur des défis de réduction de gaz à effet de serre (-40 %), à la question de la vulnérabilité énergétique (qui n'a pas entendu ce qui s'est passé sur les ronds-points ces derniers mois ?), nous avons besoin d'investir massivement sur le ferroviaire périurbain et interurbain. Pour ce faire, nous avons la conviction que les investissements sont nécessaires sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais. S'ils sont pensés pour diminuer la desserte du périurbain, je dis sincèrement qu'il y a un danger. Nous avons besoin d'investissements majeurs sur le ferroviaire, mais ce n'est pas pour mettre 4 milliards pour diminuer la desserte du périurbain. Le ferroviaire est le bien commun le plus précieux que nous avons pour offrir une solution de mobilité alternative à la voiture individuelle, à tous ceux qui dorment ailleurs que là où nous vivons quotidiennement, que ce soit du côté de la région grenobloise ou que ce soit du côté de la région lyonnaise. C'est la raison pour laquelle nous sommes interloqués ce soir.

1445 Nous avons entendu que des études complémentaires sont nécessaires. Je vous le confirme. Des études « très » complémentaires sont nécessaires.

1450 **Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public**

Je vous remercie de vos réactions. Nous avons le Monsieur avec le pull bordeaux.

Jean-Luc EMAURE

1465 Je suis coprésident de l'Association Dauphinoise des Usagers du Train. Bonsoir. Je prends les trains quotidiens depuis 25 ans. Ce sont les trains du quotidien qui nous préoccupe. C'est assez inquiétant de constater que l'objectif est d'installer toujours plus de trains sur les mêmes voies qui ont une capacité illimitée. Il faut ajouter la problématique des passages à niveau et la dangerosité. Nous sommes sur des secteurs qui sont habités. Nous ne sommes pas *ex nihilo*. Ce sont des secteurs qui sont traversés. Les cartes nous montrent des itinéraires. Ces itinéraires passent quelque part.

1470 Je voudrais vous interroger sur le passage de tous ces trains qui vont sur Lyon et qui passent par la vallée de La Bourbre. C'est un tronçon du parcours où les trains sont ralentis, car l'infrastructure n'est pas prévue pour cela. Mon propos serait de dire : « Puisque nous sommes partis sur des réflexions à très long terme, pourquoi ne pas élargir la question ? » Nous avons entendu parler de shunt de Rives et de shunt du Grand-Lemps. Vous auriez pu aller jusqu'au bout, Monsieur PEYRIN, et évoquer l'axe de Bièvre. C'est quelque chose qui est sur la table et qui est cher au Président du Conseil départemental. S'il y a des études complémentaires qui sont menées, il faut aussi mettre sur la table cet axe de Bièvre. La réactivation et la modernisation de cet axe pourraient peut-être apporter des solutions à l'amélioration du temps de transport entre Grenoble et Lyon, aux liaisons entre les deux aéroports et à l'amélioration du transport fret. Cela permettrait de desservir tout un territoire qui

1475

1480

manque grandement de transport public, de transport du quotidien, actuellement. L'intérêt serait de décharger cet axe entre Rives et Saint-André-le-Gaz. Si nous partons sur une augmentation de 50 % du trafic, ce sera difficile à gérer.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

1485 Donc, aménagement connexe ?

Yves SIMOND, SNCF Réseau

1490 Nous avons beaucoup parlé de grands projets à horizon 2040/2050. Nous oublions parfois de parler de l'aménagement de lignes existantes. Lorsque nous parlons de réalisation progressive de ces projets, il faudra y mettre des investissements pour accompagner ces croissances de trafic. Cela peut être des suppressions de passages à niveau. J'en ai en tête, notamment sur la ligne Lyon — Grenoble, aux alentours de Saint-Pierre-de-Chandieu. Cela permettra de supprimer la dangerosité de ces itinéraires ainsi que d'améliorer la robustesse des circulations.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

1495 Nous avons eu une question sur la desserte de Valence. François, peux-tu rappeler la question de Twitter ? Elle apparaît à l'écran. « Un renforcement du trafic sur l'axe Grenoble — Valence ne permettrait-il pas de soulager le trafic sur le NFL ? »

Marc RENNESSON, Coordinateur de Projets Pôle Prospective et Émergence SNCF Réseau

1500 Dans le cadre de l'étude qui est engagée sur l'étoile ferroviaire grenobloise, nous travaillons aussi sur cette branche de Valence, avec un renforcement du périurbain, notamment jusqu'à Saint-Marcellin. Nous regardons également ce qui se passe jusqu'à Valence. Pour autant, nous sommes sur des dessertes qui sont en lien avec l'agglomération grenobloise. Nous regardons aussi, à la demande de la région, s'il y a une évolution des Intercités entre Valence et le sillon alpin Nord. Il est également pris en compte dans notre étude. Je ne pense pas, en première approche, que cela peut désaturer le Nœud Ferroviaire Lyonnais.

1505 **Denis CUVILLIER, Directeur projet NFL Long Terme SNCF Réseau - Direction territoriale**

1510 Je ne vous ai pas donné une réponse sur Valence, mais une précision, compte tenu des propos du Président du SMTC sur l'idée que ces projets NFL long terme contribueraient à réduire le périurbain. Je retiens qu'il y a un projet NFL long terme qui a pour but de développer des transports, et notamment tout le périurbain lyonnais. Il a aussi pour but de développer les liaisons entre les métropoles, et notamment entre Lyon et Grenoble. C'est ce qui a été montré. Il y a ensuite des projets au niveau de l'étoile ferroviaire de Grenoble, qui ont aussi pour but de développer les transports urbains de Grenoble. Aujourd'hui, nous ne pouvons pas porter un projet contre l'autre. Ce sont les études de mise en cohérence qui vont être lancées, et qui restent à faire, que vous avez soulignées, qui permettront de conclure de quelle manière nous pouvons développer le périurbain de chacun des deux côtés. Nous ne pouvons pas décider aujourd'hui qu'un projet se fera contre l'autre.

1515 **Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public**

J'ai une question au deuxième rang. J'aurais ensuite le Monsieur avec le pull rouge.

Arnaud GERME

1520 Je suis Directeur général du SCoT de la grande région de Grenoble. Je voudrais faire part de deux choses. Nous avons terminé récemment une évaluation du SCoT. Nous nous sommes interrogés au niveau du territoire sur notre attractivité. Il en ressort deux choses importantes.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Je me permets de vous interrompre. Qu'est-ce que le SCoT ?

Arnaud GERME

1525 C'est le Schéma de Cohérence Territoriale. C'est le projet d'aménagement de la grande région. La grande région va de Valence à Chambéry. Elle va aussi aux portes du Lyonnais et du nord Isère. Cette évaluation a permis de remettre à plat un certain nombre de constats sur le territoire. Il y a un

premier constat qui fait l'unanimité. Ce sont les déplacements du quotidien et l'étoile ferroviaire grenobloise. Ils sont indispensables pour l'attractivité de notre territoire.

- 1530 Un deuxième sujet d'attractivité qui nous a un peu étonnés. Ces études font apparaître une interdépendance extrêmement forte et croissante entre Lyon et Grenoble, en particulier en termes de services aux entreprises. En fouillant un peu, le centre de Grenoble dépend en partie des services de la Part-Dieu, et l'inverse est également vrai. Les flux sont dans les deux sens et sont en forte croissance. Sur l'attractivité, il y a le lien Grenoble ville — Part-Dieu qui est fondamental pour le développement du territoire. Quelles que soient les hypothèses qui sont prises... Je ne suis pas certain d'avoir compris tous les périmètres, le nombre de dessertes... Il y a eu beaucoup de scénarios. Il est certain que la desserte de Grenoble — Part-Dieu ne peut pas être en dessous de deux allers-retours par heure avec une desserte fiable, parce qu'il en va de notre écosystème.

- 1540 Deuxième sujet. C'est la grande accessibilité de notre grande région. Elle se fait par trois portes aujourd'hui. La porte Grenoble ville, avec un souhait et des investissements qui ont été portés par les collectivités de connecter directement le sillon alpin au sud *via* Valence TGV. Nous rejoignons la question qui a été posée.

La deuxième porte d'entrée est Valence TGV, où les correspondances sont extrêmement importantes pour tout le sud de notre territoire. Que devient-il dans un scénario Lyon Saint-Exupéry ?

- 1545 La troisième porte d'entrée est la gare de Lyon Part-Dieu, qui nous permet aujourd'hui d'accéder à l'ensemble du territoire national. Il y a une double fonction, pour nous. Que le scénario soit souterrain ou en surface, il est important pour nous d'avoir des correspondances extrêmement fiables, puisque c'est également une porte d'accès à l'ensemble du réseau européen et national sur lequel nous n'avons pas de lien direct. Voilà un peu d'éclairage par rapport à nos enjeux.

- 1550 **Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public**

Pouvez-vous réagir sur les trois portes ? Non ? Toujours avec Valence, la Part-Dieu et Grenoble.

Yves SIMOND, SNCF Réseau

- 1555 Je dirais notamment la Part-Dieu. Vous parlez d'une desserte qui ne pouvait pas être inférieure à deux trains par heure. Nous partageons ce point de vue. Nous prévoyons deux dessertes par heure à la Part-Dieu, plus une desserte rapide. Cela fait donc trois dessertes par heure, quel que soit le scénario.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

- 1560 Vous aurez demain la présentation sur le site, et vous pourrez approfondir. Il faut assimiler les fameuses diapos et les décrypter. Vous pourrez donc revenir dessus pour vos cahiers d'acteurs et vos contributions. Le monsieur en pull rouge.

Francis ODIER

- 1565 Je suis de La Fédération Rhône-Alpes de la Protection de la Nature. Quelques sujets d'attention, de préoccupation pour nous, la notion d'urgence. Nous parlons beaucoup de l'urgence climatique. Il s'agit ici d'urgence à progresser en report modal, de la voiture particulière, individuelle, vers le train. Cela renvoie à beaucoup de choses qui ont été déjà mentionnées, notamment à la proposition portée collectivement par les collectivités de Grenoble, que nous rejoignons. Cela rejoint une priorité que nous avons, qui est de valoriser sur l'existant pour plusieurs raisons. La valorisation de l'existant permet d'améliorer les choses plus rapidement. Ce sont souvent des solutions bien plus favorables du point de vue de l'environnement. Cela rejoint aussi le fait que nous pouvons aller plus vite. Dans toutes les propositions qui vont dans le sens de la revalorisation de l'existant, nous parlerons du matériel roulant, des méthodes d'exploitation et des dispositifs de signalisation. Il y a des choses qui sont aux interfaces entre ce qui est exploitant des opérateurs de transport, la gestion des sillons et l'infrastructure.

- 1575 Vous nous avez présenté un système dont j'ai oublié l'acronyme. Cela fait partie des types de solutions qui sont extrêmement intéressantes. Elles sont à développer en priorité, pour nous. J'interviens, à titre professionnel, en région parisienne. Je vois le potentiel de fréquence qu'il y a sur le réseau Île-de-France. Le terme « RER » a été prononcé. Lorsque nous affichons cette ambition, ce n'est pas pour rien. Cela veut dire qu'il y a des potentiels de développement sur les infrastructures

1580 existantes, en modifiant les infrastructures de signalisation, etc., qui sont absolument énormes et qui permettent de travailler avant les échéances qui sont annoncées (2040 et plus).

1585 Le dernier point que je veux souligner est un point d'attention. C'est ce qui concerne la protection acoustique pour la protection des riverains. Si nous augmentons le trafic, les effets sonores seront augmentés. Pour le bien de tous, pour l'environnement, pour l'acceptabilité des projets que nous présenterons et pour leur calendrier de réalisation, il est essentiel que ce point soit totalement sécurisé et mis en avant, avec des budgets, des solutions, des preuves annoncés très tôt dans le projet. Je vous remercie.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

1590 Je me permets de vous répondre sur le dernier point, sur les nuisances sonores et toutes ces questions. Si le maître d'ouvrage décide de poursuivre le projet sous une forme ou sous une autre, il y aura ensuite des concertations post-débat public et il y aura ensuite des enquêtes publiques. Toutes ces questions seront abordées et approfondies lors des concertations post-débat public. Voulez-vous répondre à ces précisions faites par la FRAPNA ?

Yves SIMOND, SNCF Réseau

1595 Nous nous rejoignons. C'est pour cela que nous avons proposé de présenter des solutions qui permettraient, par la signalisation, d'aller plus vite que la réalisation des grands projets. Ces solutions accompagnent aussi parfois des aménagements d'infrastructures. Nous pouvons porter nos efforts sur les infrastructures existantes. Pour obtenir de la capacité entre un point A et un point B, il faut parfois manier les deux.

1600 Nous faisons un certain nombre d'efforts sur l'acoustique. Je tiens à souligner quand même que, notamment sur la vallée du Rhône, par rapport à la problématique de fret, nous avons fait de gros efforts d'équipement et de résorption de points noirs de bruit, tant et si bien que nous avons été un gros consommateur d'un certain nombre de financements de l'ADEME sur ce sujet. Je vous rejoins, dans le sens où il faut progresser sur la protection sonore pour des raisons acceptabilité.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

1605 Merci beaucoup. Il n'y a plus de question dans la salle. Je suis aussi épuisée que la batterie de mon micro. Il y a encore une question. Je voudrais juste dire, pour les internautes qui ont posé des questions, que les personnes qui pourraient répondre ne sont pas présentes. Il y aura donc une réponse écrite. Je vous écoute, Monsieur.

Jean MAURICE

1610 Je suis également de l'AEDTF. Nous parlons de liaisons entre métropoles. Nous en avons oublié une très importante pour Grenoble. C'est Genève. Ils ne sont certes pas dans l'Europe, mais nous avons le CERN et le CEA. Il doit y avoir cinq bus le matin qui partent automatiquement de l'un vers l'autre. Il y a l'aéroport. Il va y avoir le Lémanis. C'est une agglomération extrêmement importante pour la région grenobloise. Il faut que nous puissions avoir des trains pour aller jusqu'à Genève.

1615 **Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public**

Alors, la porte vers Genève ?

Yves SIMOND, SNCF Réseau

En développant de la capacité sur Part-Dieu, nous pouvons développer des services vers cette partie du territoire.

1620 **Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public**

Pouvez-vous être plus précis ?

Marc RENNESSON, Coordinateur de Projets Pôle Prospective et Émergence SNCF Réseau

1625 L'étude d'exploitation qui est menée sur l'étoile ferroviaire grenobloise prend également en compte les liaisons Intercités depuis Valence, Grenoble, Chambéry jusqu'à Genève. Nous avons bien cette problématique qui est traitée dans l'étude.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Les études qui sont évoquées seront mises sur le site. Je prends la dernière question, et nous ferons une synthèse de ce qui a été évoqué par Francis BEAUCIRE.

Christophe LEURIDAN

- 1630 Concernant l'accès à l'agglomération lyonnaise, un arrêt à Vénissieux pourrait être intéressant pour les trains non directs. Nous pouvons rejoindre beaucoup de secteurs de cette gare, une bonne partie de Lyon. Un arrêt, mais pas un terminus. J'insiste. C'est important d'aller à Part-Dieu. Il ne s'agit pas de déshabiller la desserte de Lyon Part-Dieu pour développer celle de Saint-Exupéry. Cela ne peut pas fonctionner. Il est temps de tirer des enseignements de ce qui se passe. La nouvelle gare de
- 1635 Montpellier est une aberration. Tous les gens qui s'y sont rendus par erreur on dit : « Plus jamais je ne repasserai par Montpellier Sud de France ». Il faut penser aux correspondances avec le tram, avec le métro, avec tous les TER. Vous avez 12 lignes qui convergent à Lyon Part-Dieu. Si vous commencez à disperser les trains entre Lyon Part-Dieu et Saint-Exupéry, vous allez rompre beaucoup de correspondances. Ce sera une calamité. Nous aurons dépensé de l'argent public pour dégrader le
- 1640 service.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Nous avons bien noté une suggestion : l'arrêt sur Vénissieux.

Yves SIMOND, SNCF Réseau

- 1645 Nous sommes là aussi pour parler de schémas de services. Pourquoi ne pas imaginer des arrêts supplémentaires ? Vénissieux est connectée au réseau de transport en commun. Nous nous heurtons souvent à la problématique des temps de transport. Il y a toujours cet équilibre à avoir entre des arrêts supplémentaires sur des liaisons de moyenne distance avec le temps de transport.

Francis BEAUCIRE, membre de la Commission particulière du débat public

- 1650 Mon Président m'a donné cinq minutes pour dire ce que je retiens de cette séance. Ce que je retiens ne doit pas vous inquiéter. Tout est enregistré. Tout sera retranscrit. C'est le matériau sur lequel nous travaillerons pour élaborer le rapport final. Pour nous autres, de la CPDP, de cette Commission particulière, nous avons d'habitude un nœud ferroviaire. Nous en avons eu deux ce soir, et nous avons vu ce que cela donne. C'est quelque chose d'un peu innovant pour nous. Nous avons bien compris que c'est la question que nous nous posons en venant à Grenoble. C'est : en quoi le projet
- 1655 Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) apporte-t-il des réponses satisfaisantes au projet grenoblois ? Nous avons vu qu'il y avait un débat là-dessus, et finalement, un débat public est fait pour cela. Cela signifie que nous aurons besoin de vos argumentations pour confronter les points de vue et voir s'il n'est pas possible d'éclaircir certains points.

- 1660 Il y a une chose que j'ai bien retenue et qui a attiré mon attention. C'est effectivement une contribution de différents acteurs politiques et territoriaux. Je pense que c'est une question importante. Si nous nous plaçons du côté des usagers des transports, cette question des frontières entre les compétences et entre les territoires revient très souvent. Il est important de disposer d'une approche partagée, coopérative, même s'il ne s'agit que d'une contribution. C'est le premier point qui a attiré mon attention.

- 1665 J'ai envie de dire trois ou quatre mots pour rassembler un certain nombre de vos interventions. Il y a des questions qui portent sur les priorités, sur l'urgence et sur le niveau des enjeux. Ce sont des questions qui ont amené à chaque fois des problèmes très concrets. À propos de priorités, nous avons entendu venir s'inviter dans ce débat le contournement ferroviaire nord de Lyon. Nous avons vu s'inviter l'ouverture aux voyageurs des accès au tunnel alpin. Nous pourrions faire venir un certain
- 1670 nombre d'autres sujets importants, si nous avions plus de temps. Lorsque nous tirons la pelote, nous voyons que ces sujets sont interconnectés, et pas seulement les nœuds ferroviaires. Il y a aussi d'autres projets qui ont déjà fait couler beaucoup d'encre.

- 1675 Dans ces points qui ressortent, celui qui est revenu très souvent, c'est le financement et les coûts. J'ai été frappé par votre expression : 7 milliards/5 minutes. Le problème des coûts et du financement a fait venir à nouveau un sujet national, quasi législatif, qui est celui de savoir pourquoi il n'y a qu'en Île-de-France que nous pouvons lever des taxes pour financer de grands projets d'infrastructures. Pourquoi

une grande métropole multipolaire, comme le présente la région Auvergne-Rhône-Alpes, n'aurait-elle pas la possibilité de profiter de cela ? Ce n'est pas mon avis. C'est l'intervention que vous avez faite. Voilà de quelle façon je l'entends.

- 1680 Comme nous devons nous approcher des cinq minutes et que je ne veux pas fâcher mon propre Président, je dirais pour terminer que c'est un propos qui a été tenu de façon émiettée. Il y a des améliorations que nous pouvons probablement faire sans attendre 2030 ou 2040. Ce sont des améliorations qui ne peuvent pas, selon vos propos, attendre 2030 ou 2040. La dernière remarque qui vous a été octroyée, en dehors des délais, parle de l'arrêt à Vénissieux, fait partie de cette collection
- 1685 d'améliorations que nous avons entendue ce soir et que nous entendons dans les autres débats, puisque nous avons une grande collection de débats. Toutes ces améliorations n'ont pas besoin, dans vos propos, d'attendre 2040. J'ai entendu également qu'il n'y a pas besoin de les attendre, mais qu'elles ne peuvent même pas les attendre pour des questions de vie quotidienne. Voilà ce que j'ai retenu ce soir. Tout ce que je n'ai pas retenu, dans mes cinq minutes d'expression, sera dans les
- 1690 transcriptions de ces échanges. Merci de votre attention. Je donne à nouveau la parole à mon Président.

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

- 1695 Merci à tous. Je voudrais conclure, puisqu'il est beaucoup plus tard que prévu initialement. Je voudrais vous donner quelques informations pour la suite. Par rapport à un certain nombre de questions qui ont été posées, il y a déjà eu des ateliers, notamment sur le décryptage, sur les chiffres, sur les modèles de trafic, etc., sur lesquels nous pouvons nous référer. Nous avons encore des ateliers-débats qui porteront sur les financements, sur le fret, notamment le Lyon — Turin, sur Chambéry, que vous évoquiez. Il y a un atelier sur lequel je fais référence tout de suite, puisque vous l'avez évoqué, qui est un atelier de prospective. Lorsque nous disons 2050, je ne suis pas certain de
- 1700 la manière dont nous nous déplacerons. Il serait peut-être intéressant de faire un peu de prospective pour nous plonger dans la voiture autonome, le train autonome, etc. Je ne sais pas dans quoi, mais faire un peu de prospective sur ce point peut être intéressant pour ouvrir un peu ce champ.

- 1705 Nous sommes preneurs des cahiers d'acteurs ou de contributions écrites argumentées, qui nous permettent d'avancer dans ce débat. Nous avons également mis sur le site un questionnaire. Je vous invite à y répondre concernant vos déplacements et sur la manière dont nous pouvons répondre à un certain nombre d'éléments, sur vos priorités. Nous sommes tout à fait preneurs de ce genre de choses. Je ne vais pas redonner le calendrier du débat ni les adresses auxquelles vous pouvez vous adresser. Je vais simplement conclure en vous remerciant de cette réunion et en nous excusant de cette longueur qui va au-delà du raisonnable, ou presque. Je pense néanmoins que le débat le mérite,
- 1710 puisqu'il y a pas mal de sujets et de questions qui devront être encore explorés. Merci à tous. Vous êtes cordialement invités à d'autres réunions publiques, si vous le souhaitez, notamment trois sur Lyon. Bonne fin de soirée à tous.

Applaudissements.