

Débat public

NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

Du 11 avril au 11 juillet 2019

Compte rendu intégral
Réunion publique
Mardi 23 avril 2019 à L'Arbresle

SALLE/ADRESSE :	Salle Claude Terrasse – 201, rue de Paris, 69 210 L'Arbresle
PARTICIPANTS :	50 personnes
DÉBUT > FIN :	19 h 20 à 22 h 20 (durée du REC : 2 h 53)
QUESTIONS-RÉPONSES :	30 questions

En tribune

CNDP

M.	Francis	BEAUCIRE	Membre de la Commission particulière du débat public
M^{me}	Agnès	PEPELIN	Membre de la Commission particulière du débat public
M^{me}	Dominique	SIMON	Membre de la Commission particulière du débat public

Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

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

Intervenants :

Pierre-Jean ZANNETTACHI, Maire de L'Arbresle

Anne DUBROMEL, Direction des transports Région

Mylène VOLLE, DDT (Direction départementale des territoires) du Rhône, cheffe de service

Anne-Sophie MAROT, SNCF Mobilités TER AURA (Auvergne – Rhône-Alpes)

Daniel PACCOUD, Communauté de communes Beaujolais Pierres Dorées

Benjamin PETIT, SNCF Réseau

Lionel COLLOMBIER, SNCF Réseau

Maxime CHATARD, Directeur régional adjoint, SNCF Réseau Auvergne – Rhône-Alpes

COMPTE RENDU DE RÉUNION :

Dominique SIMON, membre de la Commission particulière du débat public

Bonsoir, nous commençons. Au nom de la Commission particulière du débat public, qui organise ce débat, Agnès POPELIN ici présente, Francis BEAUCIRE, et moi-même Dominique SIMON, nous sommes heureux d'ouvrir cette quatrième réunion publique d'une longue série de réunions qui a commencé le 11 avril à Lyon, dans le cadre du débat public, sur le projet de Nœud ferroviaire lyonnais à long terme, projet porté par SNCF Réseau, qui en est le maître d'ouvrage.

10 Avant de commencer, je voudrais vous indiquer que cette réunion publique fait l'objet d'une captation vidéo. Elle n'est pas retransmise en direct, mais sera mise en ligne sur le site du débat public très prochainement. Et nous respectons bien évidemment votre droit à l'image. Si vous ne souhaitez pas être filmés, vous vous mettez en position arrière, telle que les caméras ne puissent pas vous prendre.

La deuxième chose importante – j'y tiens – est la sécurité. Vous avez des sorties partout. Là, nous n'avons pas de problème dans cette salle. Mais au cas où, la sortie est là.

Après ces précautions liminaires, je vous invite Monsieur le Maire. Nous sommes chez vous. Vous avez la gentillesse de nous accueillir. Donc, à vous l'honneur d'ouvrir.

Pierre-Jean ZANNETTACHI, Maire de L'Arbresle

20 Merci beaucoup. Je serais tenté de dire que vous êtes aussi chez vous, puisque c'est une salle communale. Bonsoir à toutes et à tous. Heureux de vous accueillir ici pour ce grand débat. Je remercie les membres de la Commission d'avoir choisi L'Arbresle pour l'organiser. Nous sommes très heureux. Je remercie également les responsables de SNCF Mobilité et Réseau pour répondre à toutes les questions. Vous savez que L'Arbresle est aussi sur une place un peu stratégique. J'ai souvent tendance à dire que L'Arbresle est la porte d'entrée Nord-Ouest sur l'accès à la Métropole. Effectivement, nous avons la chance à L'Arbresle d'avoir deux lignes ferroviaires qui desservent à la fois Saint-Paul et Gorge de Loup. C'est le tram-train de l'Ouest lyonnais. Et également la gare de la Part-Dieu, avec bien évidemment toutes les connexions, après, sur le territoire national, puisque c'est aussi l'intérêt d'avoir cet accès direct à la Part-Dieu. Nous sommes aussi au carrefour de la ligne de la Brévenne – Saint-Bel et celle de Roanne – Tarare.

30 Le train prendra de plus en plus d'importance au moment où justement nous réfléchissons tous, sur nos territoires, aux problèmes des mobilités, ces mobilités alternatives pour éviter que les véhicules ne soient utilisés. C'est la volonté de la Métropole de résoudre le problème de ces 200 000 voitures qui rentrent chaque jour dans la Métropole. En fait, le train fait partie d'un ensemble de mobilités qu'il nous faudra résoudre tous ensemble, à la fois la Métropole, les territoires périphériques, les EPCI autour, et également les acteurs du transport – et la SNCF en est un, comme je viens de le dire.

J'espère que le débat sera riche en questions, riche en interrogations et que vous pourrez surtout nous apporter des réponses claires, et je serais tenté de dire rapides, puisque les personnes sont pressées d'avoir des moyens de transport efficaces, efficaces et qui leur permettent tous les jours de pouvoir se déplacer et en particulier d'aller travailler. Merci, bonne soirée.

Dominique SIMON, membre de la Commission particulière du débat public

40 Merci Monsieur le Maire. Je reprends la parole quelques minutes pour vous situer dans quel cadre se déroulera cette soirée. Elle se situe dans le cadre d'un débat public. Qu'est-ce qu'un débat public ? C'est tout juste l'occasion pour chacun d'entre vous d'exercer son droit citoyen, un droit à l'information et aussi un droit à la participation, à l'élaboration des décisions publiques qui ont une incidence sur l'environnement. C'est inscrit dans les textes. C'est ce droit qui vous est donné aujourd'hui et que nous vous invitons à exercer pleinement, en questionnant, en vous exprimant très librement.

C'est un exercice démocratique avant toute prise de décision. Le débat public se situe très en amont, à un moment où rien n'est décidé. Le débat est là pour éclairer la décision. Et pour cela, le débat public permettra de diffuser l'information la plus large, la plus claire et la plus transparente possible à propos du projet dont nous débattons. Le débat permettra aussi de recueillir les expressions de chacun, ses préoccupations, ses questions, ses propositions aussi.

50 De quoi débattons-nous lorsque nous débattons d'un projet ? Nous commençons par débattre de son opportunité. Est-ce bien ce qu'il faut faire ? Faut-il faire ou pas ce projet ? C'est la première chose. Nous débattons de ses objectifs. Est-ce que ce sont les bons ? Est-ce qu'il y en a d'autres ? Est-ce qu'il faut compléter ? Est-ce qu'il faut changer ? Nous débattons de ses caractéristiques : est-ce comme cela qu'il faut le faire ? Est-ce qu'il y a d'autres façons de faire ? Est-ce qu'il y a des alternatives ? Tout cela est ouvert. C'est le champ du débat qu'il nous faut couvrir ce soir et au cours de toutes les autres réunions.

Et tout ce que nous apporterons dans ce débat permettra ensuite d'éclairer le maître d'ouvrage dans sa décision, par rapport à ce projet.

60 Qui organise le débat public ? La Commission nationale du débat public. C'est sous l'égide de cette Commission qu'ont lieu tous les débats publics sur les grands projets. C'est une autorité administrative indépendante. Elle décide, en fonction des enjeux socio-économiques, des impacts environnementaux des projets, l'organisation des débats. Et lorsqu'elle décide l'organisation d'un débat, la première chose qu'elle fait est qu'elle désigne une Commission particulière, propre, spécifique à ce projet-là. Donc, il y a une Commission particulière du débat public pour ce projet Nœud ferroviaire long terme. Quel rôle a cette Commission particulière ? Elle a le rôle d'architecturer un peu le débat, de définir les dispositifs, quelles seront les modalités d'information, de participation du public et comment ces débats seront animés. Il y a de nombreuses formes différentes. Nous aurons l'occasion d'en reparler à la fin. La réunion publique n'est pas la seule forme de débat public.

70 Donc, son rôle est d'organiser tout cela, d'animer, de vous écouter, de vous entendre. Et ensuite, de faire un compte-rendu du débat qui permettra d'éclairer le maître d'ouvrage. Ce compte-rendu portera sur le débat, et pas sur le fond du projet. Mais j'y reviendrai.

Cette Commission particulière est composée de 8 membres. Ce soir, il manque seulement le Président, Jean-Claude RUYSSCHAERT. Ces 8 membres viennent d'horizons tout à fait différents, ont des parcours différents, des sensibilités différentes. Cela nous permet, tous différents que nous sommes, de mieux écouter, de mieux vous entendre, parce que c'est notre première mission.

80 Nous sommes tous différents, mais avons deux choses en commun. D'abord, nous sommes totalement indépendants. Nous n'avons aucun lien, aucun intérêt avec les parties prenantes à ce projet. Et c'est bien la moindre des choses. Et la deuxième caractéristique que nous avons tous en commun est notre neutralité. Autrement dit, un projet vous est présenté, il est proposé ; nous sommes neutres par rapport à ce projet. Nous ne sommes ni pour, ni contre. En revanche, nous sommes pour le débat. Et c'est pour cela que nous sommes là.

Et comme nous sommes pour le débat, notre rôle est d'en assurer trois caractéristiques.

90 - La première est la transparence. Il s'agit pour nous de vérifier que toute l'information disponible est mise à disposition et communiquée sous une forme audible, compréhensible, avec un langage que tout le monde peut capter, et pas seulement des choses techniques auxquelles on ne comprend rien. Toute l'information disponible et compréhensible. C'est le premier principe de transparence. Donc, ce soir, vous avez droit à tout et vous avez déjà trouvé en entrant une synthèse du dossier du maître d'ouvrage. Vous pouvez trouver un dossier du maître d'ouvrage très complet sur le site du débat. Cela a déjà été un gros travail, un travail entre la Commission particulière et le maître d'ouvrage, construit dans cet esprit de transparence.

- La deuxième caractéristique est le principe d'équivalence ou d'égalité de traitement. Ici. Il n'y en a pas qui ont plus de poids que d'autres, il n'y a pas de personnes avec des barrettes sur les épaules. Nous sommes tous au même niveau. Chacun a droit à la parole et peut s'exprimer dans les mêmes conditions. Nous veillerons à cela. Toute parole a le même poids. Chaque personne s'exprime avec la même importance. Et nous attachons la même attention et la même écoute à chacun.

100 - Le dernier principe est un principe d'argumentation. Nous sommes là pour débattre. Ce n'est pas un concours d'éloquence. Ce n'est pas non plus une bataille rangée. Nous nous expliquons et si nous disons quelque chose, nous essayons de l'argumenter. Parce que c'est comme cela que nous construisons ensemble, c'est comme cela que nous avançons.

C'est à ces trois principes de transparence, d'égalité de traitement et d'argumentation que nous allons nous attacher, et c'est ce qui doit quelque part colorer les échanges que nous aurons tous ensemble ce soir.

110 Maintenant, je voudrais vous dire que pour répondre à vos questions, pour écouter vos suggestions, pour comprendre vos préoccupations, vous avez ici des représentants du maître d'ouvrage. Ils sont à cette table. M. Denis CUVILLIER et M. Cyril REBOULET qui se présenteront eux-mêmes. Et ce ne sont pas les seuls représentants de SNCF Réseau. Il y en a d'autres par là. Il y a également une représentante de SNCF Mobilités, Mme MAROT, qui sera sûrement questionnée à certains moments. Voilà pour la maîtrise d'ouvrage. Et s'agissant d'un débat ferroviaire, nous ne pouvons pas ne pas parler des partenaires du maître d'ouvrage, qui sont les autorités organisatrices de la mobilité, puisque c'est organisé ainsi dans notre pays. Il y a des autorités organisatrices de la mobilité et des transports à tous les étages de l'Administration, en commençant par l'État, puis la Région, et ici, évidemment, s'agissant du Nœud ferroviaire lyonnais, la Métropole de Lyon et le SYTRAL. Nous avons parmi nous Mme VOLLE, chef de service aménagement durable des territoires à la DDT, qui pourra parler pour l'État. Vient d'arriver Mme DUBROMEL, responsable du service grands projets pour la Région. Au fil du débat, elles auront peut-être à apporter des précisions.

Maintenant, je demande à Agnès POPELIN de me rejoindre, puisque c'est Agnès et Francis qui vont animer le débat et commencer par vous présenter un peu le déroulé de cette soirée que je vous souhaite bonne.

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

Bonsoir. Tout d'abord, je vous remercie infiniment d'être présents, un lendemain du week-end de Pâques. Le but de la prochaine séquence est d'abord d'écouter le maître d'ouvrage qui vous exposera son diagnostic de la situation et qui vous proposera ensuite les solutions qu'il envisage à moyen terme et à long terme. Ensuite, il y aura un temps de partage qui sera fait avec vous. Et ce partage consistera d'abord à dire si vous êtes d'accord sur le diagnostic fait par le maître d'ouvrage ou si vous avez une autre vision, un autre état des lieux à partager avec nous. Nous sommes là pour vous écouter, le maître d'ouvrage et les partenaires également et répondre à vos questions sur ce premier temps. Ensuite, nous pourrions aussi discuter des solutions proposées. Est-ce que vous les partagez ? Est-ce qu'elles correspondent à vos attentes, dans le projet d'aménagement à long terme ? Est-ce que c'est ce qui correspond à vos besoins pour les trains ou vos mobilités du quotidien ? Est-ce que cela vous permettra, comme vous l'avez dit Monsieur le Maire, de vous orienter vers des mobilités durables ? Enfin, faudrait-il envisager d'autres projets ou des alternatives totalement différentes de ce qui est proposé ?

130 Ce qu'il faut vraiment que vous compreniez – Dominique l'a déjà dit –, c'est que c'est vous qui faites ce débat. C'est votre débat. Nous sommes là pour tous vous entendre, et le maître d'ouvrage aussi. Chacune de vos paroles a la même valeur que les autres paroles. Il y a une équité très importante. Donc, n'hésitez pas. Surtout, parlez avec vos mots. Nous n'avons pas besoin d'être techniciens. Il n'y a pas besoin d'être un « ferrovipathe », comme l'on dit. Dites-le avec vos mots, surtout n'hésitez pas à prendre la parole et à lever la main, du moment que cela se fait dans la courtoisie, dans le respect de chacun et que nous évitons de manifester son approbation ou sa désapprobation, parce que nous pouvons tous nous entendre et c'est ainsi que nous construirons ce projet ensemble. Merci.

140 Maintenant, je vous laisse, M. REBOULET et M. CUVILLIER, nous expliquer votre diagnostic et, ensuite, vos solutions.

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

150 Bonsoir à tous. J'accompagne les remerciements de la CPDP de votre venue ici, ce soir, parce que pour nous le débat public est une phase très importante de la vie d'un grand projet. Nous allons venir au contact du public, si ce projet doit se réaliser, deux fois. Une fois maintenant, le débat public, puis il y aura des années d'études et de procédures. Et si nous décidons la réalisation, nous reviendrons vers vous au moment de l'enquête publique. Et dans ces deux phases-là, le public a vraiment l'opportunité de s'exprimer. Et pour nous, il est très important d'entendre ce qu'il va nous dire. Donc, n'hésitez pas. Puis, si nous faisons un petit retour sur les débats publics qu'a piloté SNCF Réseau, anciennement RFF (Réseau ferré de France), nous ne sommes jamais sortis d'un débat public avec le même projet que celui que nous avons porté pour rentrer dans le débat.

Nous aurons en fin d'année une décision à prendre sur la suite de ce projet. Déjà, y aura-t-il une suite ? Et ensuite, quelle suite ? Pour nous, il est très important d'avoir vos avis qui seront portés par la Commission particulière, à travers un compte-rendu et un bilan pour décider en fin d'année quel sera l'avenir que nous donnerons à ce projet. C'était un petit préambule.

J'ai oublié de me présenter. Je suis Denis CUVILLIER, je suis chez SNCF Réseau à Lyon. Je suis ce que l'on appelle le Directeur du projet partie long terme.

160 *Présentation vidéo*

La première question que l'on nous pose régulièrement est : qui êtes-vous SNCF Réseau ? Quel est votre rôle dans le fonctionnement du ferroviaire en France ? Pour répondre à cette question d'une manière simple, nous avons construit cette *slide* pour faire un comparatif entre ce qui se passe dans le transport aérien et ce qui se passe dans le transport ferroviaire. Donc, à gauche, le transport aérien : vous avez des gestionnaires d'aéroports qui construisent et entretiennent des pistes. Et il y a une tour de contrôle où ils régulent toute la circulation aérienne. Et ils accueillent différentes compagnies aériennes – nous en avons représenté trois, Air France, Emirates, British Airways, il y en a beaucoup d'autres. Nous, nous avons ce rôle, mais au niveau du ferroviaire. Donc SNCF Réseau construit et entretient des lignes, gère des gares, à travers sa filiale Gares & Connexions. Puis, il accueille sur son réseau différentes entreprises ferroviaires. En Fret aujourd'hui, parce que le Fret est ouvert à la concurrence depuis déjà quelques années, nous sommes à plus de 20 entreprises ferroviaires qui roulent sur notre réseau. Mais en voyageurs, même si le marché n'est pas encore aujourd'hui complètement ouvert, il y a déjà pour les liaisons entre la France et l'international, à condition de ne pas faire de cabotage, d'autres entreprises que la plus connue (SNCF Voyages) pour rouler sur ce réseau. Nous avons représenté Renfe, pour les liaisons entre la France et l'Espagne et Thello pour les liaisons France – Italie. Nous avons mis SNCF TER seul, parce qu'aujourd'hui, au niveau des circulations TER, il n'y a pas d'ouverture à la concurrence. Une seule entreprise circule : SNCF TER.

170

Pour illustrer l'effort fait aujourd'hui sur le réseau, nous avons beaucoup entendu critiquer ces dernières années et légitimement le manque d'entretien du réseau. Mais depuis les années 2000, un effort très important est fait. Vous voyez que si en 2000, nous consacrons 1 milliard par an à l'entretien de notre réseau, nous sommes passés en 2009 à 2,8 milliards et nous allons continuer à faire progresser cet effort jusqu'à 3,2 milliards d'euros par an. Très concrètement, si nous regardons très localement comment se déclinent ces 3,2 milliards – nous n'en sommes bien sûr pas à ce niveau quand nous regardons la ligne qui nous concerne - : en 2019, au niveau de la gare de Roanne, il y a eu la mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Nous ferons la même opération en 2020 sur la gare de Tarare. Ce sont les parties les plus visibles. Ensuite, sur le réseau au quotidien, des travaux ferroviaires, qui sont peu visibles pour le grand public, mais qui contribuent à permettre la circulation des trains.

180

190 Nous ferons notre présentation à deux voix avec Cyril. Un premier volet, dynamique territoriale. Un deuxième, le contexte actuel du Nœud ferroviaire lyonnais et un troisième volet sur le projet NFL long terme, celui qui fait l'objet du débat.

LA DYNAMIQUE TERRITORIALE

La région Auvergne-Rhône-Alpes a un certain nombre de caractéristiques très précises et importantes en matière de mobilité. Le Nœud lyonnais lui-même est très particulier. C'est un cas à peu près unique en France. La gare de la Part-Dieu est la première gare de correspondance en France, devant même toutes les autres gares nationales. De Part-Dieu, en matière de voyageurs, nous pouvons aller à peu près partout dans les pays d'Europe limitrophes de la France. Mais aussi, nous prendrons le TER pour aller dans toutes les villes de la région Auvergne-Rhône-Alpes, et des TER périurbains pour toutes les gares proches de Lyon. Pour le Fret, c'est la même chose. Au niveau de Lyon, il y a la convergence de deux corridors de Fret européens, un corridor Nord – Sud et un corridor Est – Ouest. Donc, le Nœud lyonnais est un nœud très complexe avec beaucoup d'enjeux qui justifient que l'on s'intéresse à lui.

200

La région Rhône-Alpes est une région multipolaire et cette multipolarité génère des déplacements. 85 % de la population régionale habite dans une grande aire urbaine. La première, Lyon, mais pas seulement : Grenoble, Saint-Étienne, Clermont-Ferrand. Cette concentration dans ces grandes aires

210 urbaines génère des déplacements à la fois au sein de chaque aire urbaine, au niveau des déplacements domicile – travail, qui sont de plus en plus longs dans le contexte d'évolution démographique, les coûts d'installation, etc. ; mais aussi entre ces différentes métropoles. Donc, une double problématique : gérer des déplacements dans chaque métropole et des métropoles entre elles.

La deuxième caractéristique de la région est son dynamisme. À gauche, la croissance démographique de la région Rhône-Alpes entre 1995 et 2018 : 17 %, à comparer aux 12 % sur le plan national. Donc, la région Auvergne-Rhône-Alpes a un taux de croissance démographique bien supérieur à la moyenne nationale. Et le film l'illustre, mais en 2040, au niveau de la région, nous attendons 1 million d'habitants supplémentaires. La deuxième caractéristique de cette région est son dynamisme. Vous voyez que si nous prenons les grands critères, PIB, nombre d'emplois, attrait touristique, exportations, la région est systématiquement sur le podium. Elle est toujours à l'une des trois premières places. Cette région bénéficie de l'attractivité de l'aire métropolitaine lyonnaise. C'est tout de même son cœur.

220 Toutes ces caractéristiques, multipolarité, croissance démographique, puissance économique, font que l'on attend une forte croissance des besoins de déplacement. Et si nous regardons sur la couronne périurbaine les projections, tous modes de déplacement, c'est +20 % d'ici 2050. Si nous regardons le transport des marchandises seul, les perspectives sont beaucoup plus fortes, puisque nous sommes d'ici 2030 à +50 %. Et aujourd'hui, nous pouvons presque affirmer que cette croissance sera essentiellement portée par le ferroviaire. D'abord, parce que le ferroviaire permet des déplacements massifiés. Et deuxièmement, parce que le ferroviaire constitue une réponse « durable ».

230 La *slide* suivante illustre aujourd'hui les taux d'émission de CO² par voyageur, pour 1 km parcouru. Vous voyez qu'entre le train (8 g) et la voiture avec une seule personne à bord (207 g), le train est vraiment le mode le moins polluant, ou le plus respectueux de l'environnement par rapport à la voiture. Les autres modes de transport s'échelonnent entre les deux. Il y a donc des défis à relever, notamment dans cette région sur l'amélioration de la qualité de l'air. Il y a des phénomènes de vallée en Auvergne – Rhône-Alpes, que ce soit dans les Alpes, que ce soit dans la vallée du Rhône ou que ce soit dans la vallée du Gier. Et cette préoccupation d'améliorer la qualité de l'air est permanente. Nous la retrouvons dans tous les objectifs qui ont été fixés par les grands documents d'urbanisme : le SCOT, les PDU, etc. Tous affichent cette volonté de travailler sur ces paramètres. Le ferroviaire constitue la meilleure réponse durable pour ces besoins de mobilité.

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes SNCF Réseau

240 Bonsoir à tous. Je me présente : Cyril REBOULET, je travaille à la Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes. Et je suis en charge notamment de la coordination des investissements à court et moyen terme sur le périmètre du Nœud ferroviaire lyonnais.

250 Aujourd'hui, qu'est-ce que le Nœud ferroviaire lyonnais ? C'est déjà un système complexe et qui accueille de multiples trafics. 12 lignes ferroviaires convergent vers le Nœud ferroviaire lyonnais, et cela représente environ 1 200 trains par jour. Vous avez différentes typologies de trains : pour moitié des TER, 18 % de TGV, 16 % de circulations techniques, qui sont des trains vides qui sortent du garage par exemple, et 15 % de Fret. Ces convergences de lignes génèrent un phénomène de congestion au cœur du Nœud ferroviaire lyonnais. Cette saturation dégrade la qualité de service ferroviaire. Nous avons, au niveau du cœur du Nœud ferroviaire lyonnais, une sorte de caisse de résonance où le moindre incident a de fortes répercussions. En moyenne, environ 1 train sur 5 est en retard, avec plus de 5 minutes de retard. Nous avons une dégradation de la ponctualité des TGV. Des TGV qui transitent par le Nœud ferroviaire lyonnais, environ 16 % perdent du temps à la traversée de ce complexe ferroviaire. Puis, lorsque nous considérons le périmètre global de la région Auvergne-Rhône-Alpes, environ un tiers des temps perdus, des retards, sont générés au sein du Nœud ferroviaire lyonnais.

Une autre illustration sur la complexité de ce Nœud ferroviaire lyonnais. C'est lorsque nous organisons les réceptions à quai des trains, sur la gare de Part-Dieu par exemple, lorsque nous prévoyons de recevoir des trains sur une voie, une fois sur quatre, en général, nous ne respectons pas cette prévision. Et en Auvergne-Rhône-Alpes, malheureusement, nous sommes une des régions les moins bonnes de France.

260 Cette congestion au cœur du Nœud ferroviaire lyonnais, aujourd'hui, en heure de pointe, rend impossible l'ajout de trains, de services.

Plus localement, nous avons là une petite illustration de la branche Lyon – Roanne. Dans les zones orange ou rouge, c'est là où les trains perdent du temps par rapport à leur temps théorique de trajet. À la jonction avec la ligne Paris – Lyon – Méditerranée, cela devient déjà un peu orange, voire rouge. Dans le cœur du Nœud ferroviaire lyonnais, c'est là que se concentrent les plus grosses pertes de temps.

270 Nous voyons donc bien que c'est dans le cœur du Nœud ferroviaire lyonnais que nous avons de fortes difficultés. Que faisons-nous pour résorber ces difficultés ? Comme je travaille sur le court et le moyen terme, je vais vous l'expliquer. Nous avons travaillé en deux temps. Dans un premier temps, nous nous sommes demandé ce que nous pouvions faire pour pas cher. Nous avons travaillé à de l'optimisation, essentiellement basée sur l'organisation des trains, une meilleure gestion des aléas, des mesures préventives avec les faibles moyens. Ensuite, un plan de mobilisation partenarial a été demandé et a trouvé sa traduction concrète dans des actions, des investissements du contrat de plan État / Région. Ce plan de mobilisation a pour objectif un retour à la qualité et une remise à niveau des installations, qui permettent de gérer à la fois de petits aléas, de gros aléas, mais aussi le nombre de trains qui n'a cessé de croître dans les dernières années. Nous avons donc une remise à niveau pour ce retour à la qualité. Environ 500 millions d'euros seront investis entre 2015 et 2025, pour améliorer cette fiabilité. Quand je disais tout à l'heure qu'il n'y a pas de possibilité de rajouter des trains en heure de pointe, le plan de mobilisation n'est pas pour ajouter des trains, mais vraiment pour un retour à la qualité, une remise à niveau de l'infrastructure pour mieux gérer cette congestion liée au nombre de trains que l'on constate aujourd'hui en heure de pointe.

280 Et pour plus de trains, des services supplémentaires, c'est le projet que va vous présenter maintenant Denis CUVILLIER.

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

Là, je vais vous parler de l'étape d'après. Nous supposons qu'en 2025 nous avons retrouvé une ponctualité satisfaisante dans le Nœud. Vous avez vu les besoins de mobilité auxquels le ferroviaire aura à faire face. Comment peut-on augmenter le nombre de trains dans le Nœud lyonnais ?

290 Deux points. Un premier point : le débat public – la Commission nous l'a expliqué – a deux objets. Le premier est de débattre de l'opportunité du projet. Et l'opportunité pour nous, SNCF Réseau, ce sont des hypothèses de croissance du nombre de trains. Ce premier sujet est déjà porté au débat. Je vais vous montrer des hypothèses. Ces hypothèses sont au débat. Vous pourrez trouver qu'elles ne sont pas assez ambitieuses ou trop ambitieuses, bonnes... Là-dessus, nous attendons de vous une première expression. Ce sera important que nous l'entendions, car il y a également l'autorité organisatrice qui est là. Ces hypothèses appartiennent à Réseau. Ce ne sont pas les hypothèses autorité organisatrice. Mais nous pouvons supposer qu'elle va écouter très attentivement l'expression du public sur ce niveau d'hypothèse qui a été pris. Après, le deuxième objet du débat est le projet que nous proposons pour répondre à ce niveau de service, quelles observations vous aurez à porter dessus.

300 Commençons par les objectifs. Nous avons articulé l'objectif autour des trois grands types de trains qui roulent sur notre réseau. Les TER pour les zones périurbaines des grandes agglomérations, les TGV pour les grandes liaisons nationales et internationales. Puis, le FRET ferroviaire pour lequel SNCF Réseau a beaucoup d'ambition et qui ne doit pas être le parent pauvre de l'histoire ou l'oublié par rapport aux objectifs voyageurs. Sur ces trois volets-là, nous proposons au débat une offre ferroviaire multipliée par deux par rapport à aujourd'hui : deux fois plus de TER, deux fois plus de TGV et deux fois plus de Fret à travers le Nœud lyonnais.

310 Concrètement, nous allons commencer par le périurbain, ce qui se passe autour de Lyon. Ici, c'est la photo en 2019 des gares desservies par au moins 4 trains par heure. Nous trouvons sans surprise les principales gares de la zone périurbaine de Lyon. Pour le long terme, nous proposons de mettre au quart d'heure tous les ronds apparus sur cette carte. Avec non seulement un objectif quantitatif, mais aussi qualitatif. Vous voyez, il y a une subtilité entre le « 4 trains par heure » et « le quart d'heure ». Parce que sur certaines lignes, nous arrivons à faire passer 4 trains par heure, mais les intervalles de temps entre les trains ne sont pas forcément réguliers. Ce que nous souhaitons dans le plan de

transport sur lequel nous avons travaillé, c'est rechercher autant que possible à ce que ce soit bien, lorsqu'il y a 4 trains par heure, tous les quarts d'heure qu'un train passe. Avec l'idée que si le client sait qu'il a un train tous les quarts d'heure pour rejoindre Lyon – Part-Dieu ou Perrache –, il ne se posera plus la question de son horaire. Il sait que, lorsqu'il arrive en gare, il trouvera relativement rapidement un train qui partira. Ceci est pour le périurbain.

320 Pour le long terme, cela oblige à une petite explication au niveau des infrastructures. Nous vous présentons des infrastructures dans le cœur du Nœud lyonnais. Mais à cette échéance de réalisation dite de long terme, d'autres grandes infrastructures sont dans le paysage autour de Lyon. En haut à gauche : Paris – Orléans – Clermont – Lyon, donc une voie nouvelle à grande vitesse. Il y a, plus proche de Lyon, le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Puis, vers l'Est, les accès alpins, ce que l'on appelle souvent schématiquement la liaison Lyon – Turin. À l'horizon de réalisation des aménagements que nous allons vous présenter, l'ensemble de ces infrastructures est supposé être réalisé, ce qui permet à partir de Lyon, au-delà de la zone périurbaine, d'établir des liaisons rapides, grâce aux infrastructures nouvelles de type grande vitesse, vers les grandes villes de Rhône-Alpes : Annecy, Chambéry, Grenoble, Valence, Mâcon, Clermont-Ferrand.

330 Et pour le troisième volet, c'est-à-dire le volet Fret, cela fonctionne un peu à l'envers par rapport au cœur de l'agglomération. La réalisation du contournement ferroviaire de Lyon permet de sortir tout le Fret de la gare de la Part-Dieu, au profit bien sûr de la circulation voyageurs. Non seulement, nous sortons le Fret par rapport à la circulation actuelle, mais surtout nous pouvons faire croître significativement les niveaux de transit de Fret, à la fois en Nord – Sud et à la fois vers l'Est à travers les accès alpins.

C'est tout ce corpus d'hypothèses que nous mettons au débat public.

340 Si nous faisons un zoom sur l'organisation des gares dans ce schéma de service de long terme, à gauche vous avez le nombre de trains reçus par heure et par sens en heure de pointe dans les gares lyonnaises. Vous voyez que nous sommes à peu près équilibrés aujourd'hui entre Part-Dieu et Perrache, autour de 23 trains par heure et par sens. Saint-Exupéry, un train en moyenne. Nous avons pris le train qui s'arrête. Sur le long terme, vous voyez que nous faisons croître significativement le total de trains reçus à Part-Dieu. C'est pour cela que nous allons vous présenter beaucoup de projets d'infrastructures à Part-Dieu, puisque nous passons de 23 à 37. Nous faisons croître Perrache également, de 22 à 27. Mais si nous regardons le détail de l'organisation des trains, vous voyez que si Part-Dieu, au niveau du périurbain, passe de 4,5 à 7 trains par heure, au niveau Perrache nous passons de 11 à 21 trains périurbains. C'est-à-dire que nous nous appuyons sur les deux gares à long terme, mais chacune avec ses spécificités : Perrache plutôt pour le périurbain ; Part-Dieu plutôt pour la grande vitesse.

350 Si nous regardons sur Lyon – Roanne, et plus particulièrement sur L'Arbresle où nous sommes, aujourd'hui un train par heure en heure de pointe sur Perrache et un sur Part-Dieu. Sur le long terme, nous avons pris comme hypothèse deux trains sur Perrache et le même niveau sur Part-Dieu. C'est loin des chiffres globaux que j'ai présentés, le doublement, etc. Mais c'est une hypothèse qui est mise au débat et sur laquelle vous pouvez tout à fait vous exprimer. Et nous attendons quelque chose là-dessus.

360 Pour absorber ce niveau de trafic, que proposons-nous ? Des aménagements au cœur de l'agglomération à Part-Dieu, et un tout petit peu à Perrache. Perrache a aujourd'hui des réserves de capacité et est donc capable d'absorber la croissance du périurbain. Le petit trait bleu que nous avons mis est la création d'un quai supplémentaire, pour un coût de 70 millions. Pour Perrache, le coût d'investissement n'est pas énorme. En revanche, au niveau de Part-Dieu, nous prévoyons deux voies supplémentaires en Nord – Sud, entre Saint-Clair et Guillotière, et au passage la création de deux quais supplémentaires au niveau de la gare de la Part-Dieu avec, pour ce tronçon Nord – Sud, deux options : une option de surface où nous construisons les quais et l'extension de la gare au niveau des voies actuelles et la gare actuelle ; et une option en souterrain.

Sur la partie Est – Ouest, ce que nous proposons, c'est de passer à 4 voies. Enfin, là, nous ne proposons plus. Pour répondre au niveau de service pris en compte, il faut passer à 4 voies de cette section depuis Saint-Fons jusqu'à l'intersection avec la ligne à grande vitesse qui contourne Lyon par Saint-Exupéry, qui est la commune de Grenay, la section Saint-Fons – Grenay. Là, vous voyez où sont les deux sections aujourd'hui, les deux sections où cela « coince » le plus dans le fonctionnement

du Nœud. Nous répondons aussi à l'urgence. Cela passe mal, c'est donc là où nous focalisons nos efforts.

370 Si nous parlons investissements et coûts, nous sommes sur des milliards d'euros. Les grands projets ferroviaires, surtout en site urbain, sont toujours des projets très coûteux. Dans la partie Nord – Sud Saint-Clair – Guillotière, en surface, c'est de l'ordre de 2,5 milliards. Et en souterrain, c'est de l'ordre de 3 milliards d'euros. Sur la section Saint-Fons – Grenay Est – Ouest, où il y a une seule option, nous sommes à 800 millions d'euros. Une ligne est importante, c'est ce que nous appelons les aménagements complémentaires. Dans cette logique de développement du périurbain, nous sommes obligés de créer des terminus là où il n'y en a pas aujourd'hui : Montluel, Bourgoin, Vienne. Entre autres, ces 500 millions d'aménagements complémentaires sont ceux qui ne sont pas faits dans le cœur du Nœud, en tout cas au niveau de la gare de la Part-Dieu et qu'il faut faire ailleurs. Dans ces 500 millions, il y a les 70 millions du quai supplémentaire de Perrache, par exemple.

Nous avons donc un total compris entre 2,8 milliards et 4,3 milliards. Notre présentation est terminée.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

380 Merci infiniment M. CUVILLIER et M. REBOULET. Maintenant, la parole est à vous, pour deux temps. Il y a plusieurs questions. Il est 20 h, la soirée est à vous. Nous ne comptons pas le temps. C'est selon vos interventions et vos questionnements.

Tout d'abord, il y a eu un diagnostic sur les dessertes actuelles, les retards et ce qui vous permet de vous déplacer pour vous rendre au travail ou pour tous vos besoins. Pourrions-nous envisager déjà de connaître votre point de vue sur cette appréciation qui a été portée par le maître d'ouvrage pour savoir si vous partagez effectivement les problématiques de la desserte actuelle, notamment à L'Arbresle, parce que je vous rappelle que la thématique de la réunion – mais nous pouvons nous en écarter – était les transports au quotidien. Avez-vous déjà des interventions à faire ? N'hésitez pas.

390 Je vous rappelle juste, comme nous n'avons pas beaucoup de temps, qu'il faut tout de même que chacun puisse s'exprimer. Tout d'abord, comme nous ne sommes pas trop nombreux, nous pouvons prévoir un temps d'intervention de 3 à 4 minutes. Nous pouvons grouper 2 ou 3 questions avant de répondre, pour éviter de faire le ping-pong. Comme nous vous l'avons déjà précisé, vous êtes filmés. Des caméras prendront vos questions, puis la captation vidéo de la soirée sera mise sur le site du débat public. Surtout, n'hésitez pas à parler avec vos mots, mais dans le respect et l'écoute de chacun et chacune. Chacun a son temps de parole.

Je vois une question ici, deux, là, deux, là. Monsieur avait levé la main le premier. Comme tout est filmé et enregistré pour les *verbatim*, pouvez-vous vous présenter, dire qui vous êtes, si vous êtes une association ou simple citoyen, de façon très explicite pour que nous puissions tous comprendre et retenir votre nom.

400 **Patrice BOLLAND, usager**

Je suis Patrice BOLLAND. Je suis un usager de la ligne SNCF depuis un certain nombre d'années. Et je suis aussi un adhérent du Parti communiste, qui a beaucoup travaillé sur les problèmes de transport et l'échange.

410 Dans notre secteur, le constat qui a été fait notamment par rapport aux retards, nous l'avons fait déjà depuis un certain nombre d'années. Qu'est-ce qui a pu débloquent les choses, pour que le débat ne débouche pas, ne débouche sur rien ? Qu'est-ce qui a fait que nous ayons attendu aussi longtemps avant de débloquent les choses ? C'est ma question, de telle façon que si les blocages de l'époque sont encore présents aujourd'hui, nous n'avancerons pas à la vitesse que vous nous proposez. Le contenu nous semble intéressant, le nombre de trains, etc. Je suis tout à fait d'accord. Par contre, je dirais que cette nécessité existe depuis un grand nombre d'années.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Donc, des blocages depuis longtemps et qu'il faudra résoudre avant de trouver des solutions, si je résume. Une autre question. Monsieur ?

Alain GUILLON, Conseiller municipal Francheville

Bonjour Alain GUILLON. Je suis conseiller municipal à Francheville. Je ne suis pas du coin, mais je m'occupe aussi d'associations et d'environnement dans mon secteur.

420 Dans votre présentation, je n'ai pas vu beaucoup de liaisons avec le SYTRAL. Et il me semble que le SYTRAL pourrait être un élément qui permette de désengorger les cars, parce que vous ramenez tout à la Part-Dieu ou à Perrache. Je l'ai constaté pour un problème sur lequel je suis intervenu, c'est la Ligne E du SYTRAL qui doit aller d'Alaï au centre, à Bellecour, etc. Je trouve que cette ligne n'est pas très pertinente, alors que nous avons la Ligne B qui va de Part-Dieu jusqu'à Oullins, qui ira à l'hôpital. Une branche pourrait très bien aller aux autres villes de l'Ouest lyonnais pour désengorger. Et cette ligne traverse au moins trois lignes SNCF. Elle traverse la ligne à Yvours, elle traverse la ligne de Brignais, à Chaponost, Francheville. Nous pourrions montrer pratiquement à la vallée de l'Azergues pour capter la circulation qui arrive de l'A6 et les trains qui arrivent de la vallée de l'Azergues, pour qu'ils n'aillent pas en centre-ville et que les voyageurs puissent accéder au réseau de métro, avant que les trains arrivent en ville. Cela permettrait de les soulager et peut-être une option pour faire des parkings relais ou des choses de ce genre, de façon à ce que les personnes n'aient pas à aller jusqu'à Perrache ou Part-Dieu.

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

Je me permets de résumer. Vous parlez des interconnexions urbaines avec les autres gares du métro notamment. Le SYTRAL n'est pas là, comme vous pouvez le constater. Nous l'avons invité, il n'a pas pu venir.

Alain GUILLON, Conseiller municipal Francheville

C'est dommage.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

440 C'est bien dommage. Mais cela me permet justement de dire que toutes les questions doivent avoir une réponse – c'est ce que nous souhaitons. Votre question sera de toute façon portée à la connaissance du SYTRAL, sera sur le site et nous demanderons une réponse qui, en général, prend 15 jours, et que vous pouvez ensuite trouver sur le site du débat. Vous avez le service questions – réponses, où vous aurez les réponses. Il faut juste, pour chaque intervenant, AOT ou maître d'ouvrage, laisser un délai de 15 jours pour apporter une réponse.

Donc, c'est interconnexions urbaines avec, en même temps, la question – je vois que vous aimez l'actualité, que vous aimez les concertations... c'est effectivement une concertation publique sur la future ligne du métro E qui est en discussion. Nous avons un débat public et une concertation et verrons ce en quoi le maître d'ouvrage peut répondre.

Je prends encore une dernière question. Nous reviendrons.

Marc LEFEBVRE

450 Bonsoir. Marc LEFEBVRE. J'habite L'Arbresle, je suis retraité, mais je fais partie d'associations, en particulier de l'association Graines d'écologie sur le Pays de L'Arbresle, et du Collectif Écomobilité. Dans ce collectif, nous nous préoccupons du déplacement des personnes sur tout le secteur de la CCPA (Communauté de communes du Pays de L'Arbresle) en essayant de trouver des solutions qui ne sont pas au tout voiture. Je ne vais pas m'étendre là-dessus. J'ai plusieurs questions, mais pour le sujet actuel.

460 J'ai réalisé dans cette présentation très intéressante que nous ne sommes pas vraiment concernés, nous ici, à L'Arbresle par tout ce qui va se passer, toutes les difficultés et les projets. Je remarque simplement qu'il n'y a pas de prise en compte de la carence actuelle du secteur. D'une part, par rapport à cette préoccupation des modes de déplacements en commun, une ligne rejoignait depuis L'Arbresle, qui partait de Sainte-Foy-l'Argentière, qui ne fonctionne plus. Il y a un problème de Fret aussi sur cette ligne. J'ai entendu dire que cette ligne de Fret n'allait plus fonctionner non plus. Et dans ce problème de carence actuel, lorsque les personnes veulent se déplacer de l'Arbresle à toutes les zones commerciales, par exemple de l'Ouest lyonnais, ou les établissements d'enseignement, nous n'avons pas de moyens de transport corrects. C'est un temps infini pour arriver dans les destinations de l'Ouest lyonnais. Merci.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Dites-moi si je me trompe. Si je traduis, tout d'abord, pour une mobilité durable, il nous faut des trains et des déplacements, tant pour aller vers Lyon que dans l'Ouest lyonnais – tout le monde ne va pas forcément vers Lyon. Aussi, que sont devenues ces lignes disparues ou désaffectées ?

Monsieur le Maire ?

470 **Pierre-Jean ZANNETTACHI, Maire de L'Arbresle**

Marc a posé une question en partie à ma place. En fait, j'ai été étonné, dans votre présentation, que vous n'ayez pas mis un mot sur la ligne Saint-Paul – Sain-Bel, la ligne du tram-train de l'Ouest lyonnais, qui est une ligne qui fonctionne bien chez nous actuellement. Malgré les mises en difficulté, parce que cela a été très long à mettre en place de façon correcte, mais maintenant cela fonctionne. Enfin, je pense. Par contre, il existe – et Marc vient de le souligner – des élus et des associations du territoire qui essaient de travailler sur le maintien de cette ligne. Donc, déjà au niveau Fret, puisqu'effectivement elle est condamnée à l'horizon 2019 à cause des travaux de maintenance colossaux qu'il faut mettre en place pour pouvoir maintenir cette ligne. Je crois que c'est à peu près 10 millions d'euros pour la remettre en état de fonctionnement. Et sans apporter de service supplémentaire, juste pour continuer à faire fonctionner les deux trains journaliers de ballaste et de pierres qui sont transportés. En fait, les élus travaillent, d'ailleurs en partenariat avec la Région, mais nous n'avons pas encore de réponse là-dessus, pour le maintien de cette ligne de Fret si c'était possible. Et également, à plus long terme, essayer de travailler sur une desserte voyageurs dans cette vallée, au moins jusqu'au secteur de La Giraudière. Mais j'ai vraiment été étonné que dans votre présentation vous n'ayez pas dit un mot sur le tram-train de l'Ouest lyonnais. Je m'en étonne parce que c'est tout de même une très belle réalisation de RFF, une très belle réalisation de la Région, puisque cela a apporté un vrai plus au territoire.

480

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Je pense que c'est très clair, je vous laisse répondre.

490 **Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau**

Nous avons un ensemble de questions. Nous partagerons les réponses avec Denis CUVILLIER.

Une première question était orientée sur comment être sûr que ce que nous présentons là débouchera vraiment sur quelque chose, parce que cela fait tout de même des années que le constat est partagé et vous ne voyez que des plans court et moyen terme aujourd'hui. Deux éléments d'éclairage là-dessus. Un premier élément est que le temps du ferroviaire est un temps long. Cela n'explique pas tout, mais c'est vrai que la définition de l'infrastructure met un peu plus de temps que dans le routier, par exemple. Nous avons eu en 2009 une première étape de diagnostic avec le Conseil général de l'environnement et du développement durable qui avait missionné Mme Marie-Line MEAUX pour faire justement ce diagnostic du Nœud ferroviaire lyonnais, sa saturation, sa congestion. Il y a eu production d'un rapport. À partir de 2011, l'État a demandé à SNCF Réseau (RFF à l'époque), de produire un plan de mobilisation sur le court et moyen terme. Puis un éclairage sur le long terme. Ce plan de mobilisation est ce que je vous ai présenté un peu là.

500

Pourquoi, me direz-vous, tout ce temps-là, puisque nous sommes en 2019 ? Deux éléments là-dessus. Tout d'abord, ce sont les cadencements successifs. C'est-à-dire qu'il y a eu un premier diagnostic en 2011, mais après il y a eu le cadencement 2012. Il y a deux étapes, 2008 et 2012, avec une augmentation du nombre de trains, du nombre de services. Par rapport à ce qui, peut-être, à l'époque était prospectif et paraissait pouvoir bien se passer, nous nous sommes rendu compte avec le recul qu'après 2012, cela ne s'est pas bien passé et que les taux de retard et l'effet domino, boue de neige ou caisse de résonance – appelons-le comme nous voulons – étaient plus présents que ce à quoi nous nous attendions. Ceci est le niveau de service de 2012.

510

Depuis, il y a eu un audit de l'École polytechnique fédérale de Lozanne sur le Nœud ferroviaire lyonnais, qui a identifié de nombreux leviers. Il a tout de même conclu que d'un point de vue opérationnel, les exploitants et SNCF Réseau, tant en conception qu'en gestion opérationnelle des circulations, faisaient vraiment du mieux possible, mais a donné quelques éléments d'amélioration. C'était la première étape dont j'ai parlé tout à l'heure sur l'optimisation : mieux organiser la circulation des trains. Et avec un diagnostic de sous-capacité de certaines gares, notamment Part-Dieu. Pour Part-Dieu, nous avons commencé des études en 2012, je crois. Les études de la voie L, actuellement

520 en construction à la gare de la Part-Dieu, ont commencé en 2012, avec des enquêtes publiques en 2015, de mémoire. C'est le deuxième effet, à partir du moment du diagnostic : les gros projets d'infrastructure tels que la voie L nécessitent beaucoup de temps en instruction et en procédures administratives.

Nous lançons aujourd'hui des investissements qui sont à long terme et nous espérons nous y prendre suffisamment tôt. Peut-être trop tard, mais aujourd'hui l'objet est celui-là. Je ne sais pas si j'ai répondu, si j'ai apporté des éclairages.

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

530 Je voulais partager votre constat. Nous sommes un peu en retard sur le Nœud ferroviaire lyonnais. Dans toutes nos réflexions sur les nouvelles infrastructures, nous l'avons un peu oublié. Nous avons piloté les accès alpins, le contournement ferroviaire, POCL (Paris – Orléans – Clermont – Lyon). Tous ces projets arrivaient sur Lyon. Et nous instruisions des projets de lignes nouvelles qui, toutes, concernaient Lyon. Et nous avons un peu oublié de nous poser la question : « Mais au fait, dans Lyon, comment est-ce que cela va se passer ? » Et autant, tous ces projets sont avancés, puisque le contournement ferroviaire est déclaré d'utilité publique pour sa partie Nord, les accès alpins pour son premier tronçon à partir de Lyon. POCL (Paris – Orléans – Clermont – Lyon) a fait son débat public, l'exercice que nous sommes en train de faire maintenant. Et nous avons un peu oublié le centre du Nœud. Lorsque nous en avons pris conscience, l'État avait missionné un rapport qu'il avait confié à M. DURON. Et c'est lui qui l'a mis en évidence, en disant : « Mais attendez. Cela ne va pas bien se passer dans Lyon, le jour où nous mettrons tous ces grands projets. » Et donc, nous sommes en train d'essayer de rattraper notre retard pour mettre ces investissements du cœur du Nœud au moins au même niveau d'études et de procédures que les autres projets qui entourent Lyon. Après, il y aura la question de la réalisation. Mais un grand projet ferroviaire qui se passerait très bien, aujourd'hui c'est 540 une vingtaine d'années, entre la phase débat public, celle où nous sommes, et la mise en service. Et sur ces 20 ans, il y a environ 12 ans d'études et de procédures et 8 ans de travaux, d'essais et de mise en service. Aujourd'hui, nous sommes en train de faire les 12 premières années que tous les autres grands projets autour de Lyon ont déjà faites. Et nous espérons cette fois-ci aller vite.

J'enchaîne sur la deuxième question.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

550 Je me permets juste d'intervenir, je suis désolée. Vous avez posé une question en disant : « Nous faisons un débat public et, après, il y a des décisions à prendre. » Mais vous n'êtes pas seuls à prendre ces décisions, puisque vous avez des partenaires. Donc, c'est peut-être l'occasion de donner la parole aux deux représentants, Mme DUBROMEL, Mme VOLLE, pour répondre sur les partenaires qui participent à ce projet, en tant qu'État ou en tant que Région.

Anne DUBROMEL, Direction des transports Région

560 Ce que je peux transmettre ici, ce sont les paroles qu'a prononcé le vice-président de la Région lors de la réunion d'ouverture le 11 avril, c'est-à-dire à la fois la participation de la Région à ce projet de long terme qui permettra de faire un saut de capacité, mais aussi la préoccupation de la Région, puisque nous vous avons expliqué que c'est un temps long, de trouver des solutions pour pouvoir monter en puissance dans l'intervalle, sans attendre le « grand soir », la réalisation de ce grand projet. Il faudra bien être en capacité de pouvoir répondre à une demande de mobilité de plus en plus importante. C'est pourquoi la Région insiste aussi et est d'ores et déjà mobilisée sur les travaux qui sont les travaux de court terme, en cours, qui vous ont été évoqués. 500 millions d'euros au global, près de 130 millions de participation de la Région sur tous les travaux qui permettront déjà d'obtenir plus de régularité. Puis, nous sommes aussi très attentifs à toutes les solutions qui permettront de tenir d'ici ce grand projet. La question de l'amélioration de la gestion de l'exploitation des trains. Est-ce que les technologies nouvelles nous permettront de faire circuler plus de trains ? Nous mettons de l'espoir dans ces études. Ce sont des études qui sont conduites aujourd'hui par SNCF Réseau. C'est aussi investir dans du matériel pour avoir des capacités plus grandes pour transporter plus de personnes. La Région est aussi mobilisée sur cet aspect. C'est aussi voir comment nous pouvons utiliser le potentiel que représente la gare de Saint-Exupéry, pour arriver à décharger un peu la Part-Dieu et à répondre aux besoins. Il faudra, en parallèle, travailler toutes ces solutions pour ne pas 570 attendre 2040 ou 2050 pour avoir une réponse aux besoins de mobilité.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie infiniment. Mme VOLLE, est-ce que je peux vous demander aussi si vous pouvez vous lever ?

Mylène VOLLE, DDT (Direction départementale des territoires) du Rhône, cheffe de service

Simplement pour compléter, préciser que l'État est aux côtés de ces projets. Il les porte évidemment aussi, notamment à court terme déjà dans le cadre du contrat de plan État / Région, puisque nous avons parlé de la nouvelle voie L sur la Part-Dieu, financée également sur des crédits d'État. L'État accompagne ce projet-là, le porte également et sera un des acteurs au quotidien de ces projets.

580 Nous savons aussi que le ferré est une des solutions fortement portées aujourd'hui par la Ministre des Transports, puisque nous avons cette loi d'orientation des mobilités, qui met en avant beaucoup plus aujourd'hui l'intermodalité, les ferroviaires, les nouvelles mobilités (covoiturage, etc.). Nous sommes sur des sujets et des projets fortement portés par le gouvernement aujourd'hui.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie. Nous passons à la suite des réponses. Après, nous aurons également une analyse par le SCOT.

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

590 La question de M. GUILLON sur : « Le SYTRAL dans tout cela ? » Et d'une manière générale, que se passe-t-il entre les réseaux, les nôtres et ceux du SYTRAL ? Nous vous présentons la *slide* 29 sur les évolutions des gares lyonnaises. Ce tableau montre les évolutions en 10 ans, entre 2007 et 2017, des principales gares lyonnaises – nous pourrions même considérer toutes les gares qui ont une caractéristique urbaine sur les 10 dernières années. Nous avons mis en évidence également les interconnexions, et nous nous apercevons que toutes ces gares qui sont connectées – à l'exception de Saint-Paul qui n'a que des bus – avec des moyens puissants, type métro ou tram, ont des taux de progression très importants. En tête, il y a Saint-Exupéry : 280 % de taux de progression, pour différentes raisons. Il y a à la fois la croissance propre au secteur, le fait que SNCF Voyages y a développé son offre Ouigo. Saint-Exupéry qui était, en 2007, dans les dernières est aujourd'hui la troisième au classement en fréquentation, c'est-à-dire en nombre de passagers. Vous voyez également d'autres progressions très fortes : Oullins. Et la Part-Dieu continue à jouer un rôle central dans Lyon, puisqu'avec 60 % de progression elle est largement dans la moyenne de toutes les gares.

600 Le SYTRAL travaille aujourd'hui étroitement avec nous sur toutes les études de développement de ces dessertes. Il y a un Comité technique. Il cofinance les études avec la Métropole. Aujourd'hui, il suit de très près toutes ces évolutions. Il n'est pas là ce soir, mais il est venu à d'autres réunions publiques et nous savons qu'il viendra à toutes les réunions qui seront peut-être plus près de Lyon.

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

Juste pour compléter, SNCF Réseau a bien l'intention, la volonté de travailler avec toutes les autorités organisatrices ou les parties prenantes des transports urbains ou des nouvelles mobilités. Il n'y a pas d'hésitation là-dessus.

610 Il y avait une question de M. LEFEBVRE sur la prise en compte de certaines lignes, notamment la ligne de Sainte-Foy-l'Argentière. Je ne connais pas l'historique de la fermeture de cette ligne. Ce que je sais, c'est qu'aujourd'hui il y a un trafic Fret qui va jusqu'à Courzieu. Cela rejoint un peu la question de Monsieur le Maire sur le devenir de ce trafic Fret.

Sur ce trafic Fret, aujourd'hui, nous avons des difficultés sur l'entretien du réseau. Nous sommes sur une ligne que nous appelons capillaire Fret, et pour laquelle SNCF Réseau travaille de la manière suivante. Lorsque nous avons des investissements nécessaires pour la régénération de ce type de ligne, le principe est un financement partenarial, que ce soit des industriels, des chargeurs, des Communautés de communes, l'État, la Région. C'est la recherche de ce financement, animée par SNCF Réseau, qui est mise en place. La participation de SNCF Réseau reste minoritaire dans ces cas-là et étudiée au cas par cas.

620 Des solutions existent. En général, il faut s'y prendre un peu à l'avance. Je crois que cela fait 2 ou 3 ans qu'il y a eu les premières concertations avec industriels et Communautés de communes, État,

630 Région. Je crois que sur l'ensemble des capillaires Fret, il y a fin avril un Comité de pilotage qui fait intervenir l'État et la Région pour les 13 capillaires Fret de la région, qui seront abordés à cette occasion. SNCF Réseau reste ouvert à tout type de solutions. Nous avons eu des solutions comme dans le parc industriel de la plaine de l'Ain, où 8 km de voie ont fait l'objet d'un transfert de gestion. Après, cela demande forcément des études, des conventionnements, des implications financières pour industriels, Communautés de communes, etc. Et chaque cas est un cas particulier. Il y a des possibilités. Aujourd'hui, nous sommes dans une situation où nous n'avons pas trouvé ce bouclage économique et financier. 13 millions d'euros sont nécessaires pour remettre à niveau l'infrastructure. Et n'ayant pas trouvé cette équation économique, cela veut dire qu'en fin d'année nous suspendrons l'exploitation. Nous arrivons à une infrastructure qui n'assure plus la sécurité. Donc, en fin d'année, nous suspendrons l'exploitation des trafics.

640 Sur l'activation de nouvelles lignes, je n'ai pas répondu. Juste des éléments de contexte. Nous avons déjà des lignes « malades » en quelque sorte, les lignes de desserte fine du territoire, où il y a eu des sous-investissements chroniques, où SNCF Réseau est déjà en difficulté. Sur ces lignes-là, il y a eu des plans d'action de sauvetage. Aujourd'hui, il n'y a rien de prévu dans les principes actuels de gestion du réseau pour réactiver de nouvelles lignes, sauf à dire qu'il y ait un promoteur de cette réactivation. Et un promoteur qui permet aussi de le cofinancer. Après, il y a des solutions du type train touristique qui sont parfois envisagées. Et dans le cadre d'un train touristique, SNCF Réseau est prêt, comme pour un embranchement industriel, à faire un transfert de gestion. Mais il faut que ce soit adossé à une collectivité ou un acteur institutionnel. Et aujourd'hui, nous constatons qu'il n'y a pas de ce type d'acteurs qui seraient promoteurs.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Il y aura deux demandes de réponse.

Marc LEFEBVRE

650 Je suis désolé, je ne veux pas trop prolonger. Je ne sais pas si les autres personnes qui sont du secteur réagissent comme moi, mais je ressens un peu ce débat et cette présentation comme une provocation par rapport à nos problématiques locales, pour lesquelles nous nous rendons compte qu'il n'y a pas de solutions. Nous avons une région dans les Monts du Lyonnais avec les petites villes comme Saint-Laurent-de-Chamousset – j'y suis passé tout à l'heure –, Sainte-Foy-l'Argentière en particulier, qui sont en train de mourir. Que faisons-nous pour sauver ces villes et cette population ? Il n'y a rien. Merci.

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

Merci de votre réaction, Monsieur, parce que vous contribuez à exprimer le besoin, les attentes...

Marc LEFEBVRE

Sans animosité. Mais nous avons un constat qui est vraiment terrible.

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

Je vous réponds sur l'éclairage actuel. Je suis d'accord, il est plutôt pessimiste et ne répond pas à vos attentes. Nous sommes là aujourd'hui pour aller voir plus loin. Ce que j'entends, ce sont des besoins de mobilité qui irriguent y compris le reste du territoire.

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

Justement, je me permets d'intervenir. Vous vouliez réagir et je pense que ce sera très utile d'entendre Madame qui représente SNCF Mobilités pour ces demandes aussi. Nous aurons déjà une réaction aux premières réponses et une réponse de SNCF Mobilités.

Pierre-Jean ZANNETTACHI, Maire de L'Arbresle

670 Nous nous court-circuitons, mais c'est plutôt bon signe, finalement. Nous sommes sur un débat. Vous venez de nous expliquer les investissements que peut faire la SNCF. Je crois qu'il est de notre ressort à nous de vous faire remonter cela. Il faut inscrire notre volonté, même si c'est difficile, même si il n'y a pas l'argent, en tout cas pour l'instant, de faire instruire le maintien de cette ligne sur Courzieu et éventuellement la perspective, un jour, de la voir peut-être s'ouvrir à un trafic voyageurs. Parce que nos territoires en ont besoin, parce que le développement économique de nos territoires en a besoin.

680 Marc parlait tout à l'heure de villes comme Saint-Laurent-de-Chamousset qui en ont aussi besoin. Et pourquoi ? Parce qu'il y a aussi ce qui va se passer sur la Métropole et leur vision de leur mobilité. J'étais jeudi à l'agence d'urbanisme où ils ont présenté leur plan de mobilité. À l'horizon 2030, ils ont ce fameux Hameau des sciences qu'ils mettront en place, le renforcement du périphérique Est, mais d'un autre côté, dès 2020 et à cause du déclassement de l'A6 et de l'A7, ils mettent en place toutes les conditions pour retravailler sur les voies de circulation sur l'autoroute, avec des lignes de covoiturage. Du coup, ils réduiront l'accès à la Métropole. Si sur nos territoires nous ne sommes pas prêts à donner aux personnes des perspectives pour justement affronter ces contraintes de la Métropole – et comme je le disais dans mon propos tout à l'heure, le train en fait partie –, nous ne répondrons pas à la question. Et nous congestionnerons nos territoires périurbains en amont de la Métropole. Et le prolongement de la ligne sur Courzieu et sur, au moins, la Giraudière, faite partie des objectifs des élus du territoire. Nous voulons être accompagnés là-dessus. Il ne faut pas décharger. Il ne faut pas se leurrer non plus. J'ai deux collègues maires qui sont avec nous. Nous connaissons l'état de nos collectivités. Une EPCI ne sera pas gestionnaire d'une ligne de chemin de fer. Ce n'est pas possible. Nous devons trouver des partenariats. Nous voulons bien tomber au pot, mais ne voulons pas être gestionnaires d'une ligne. Et nous sentons que c'est un peu ce qui peut tomber.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous interromps. Je fais l'alerte acronyme. Qu'est-ce qu'une EPCI ?

Pierre-Jean ZANNETTACHI, Maire de L'Arbresle

690 Pardon. C'est un établissement public de coopération intercommunal. En gros, ce sont les communautés de communes.

Quelque part, ici, il faut inscrire dans le débat notre volonté de voir ces lignes s'ouvrir et des créations de lignes. Nous avons peut-être trop favorisé les liaisons entre les grandes métropoles. Nous avons peut-être trop joué le TGV. Et nous avons trop oublié nos territoires périurbains.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Pour cette réponse, pour les territoires périurbains, lignes désaffectées, lignes en déshérence et SNCF Mobilités aussi pour le trafic.

Anne-Sophie MAROT, SNCF Mobilités TER AURA (Auvergne – Rhône-Alpes)

700 Concernant cette zone, nous exploitons avec le tram-train que vous avez cité les lignes Saint-Paul – Saint-Bel et Saint-Paul – Brignais. Vous l'avez cité, c'est une vraie réussite avec les investissements qui ont été mis en place, également côté SNCF Réseau, pour les voies qui sont électrifiées et qui permettent aujourd'hui de faire un produit tram-train qui fonctionne. Il fonctionne très bien, il faut le dire – et vous l'avez dit, Monsieur le Maire. Nous sommes à 98 % de régularité sur la branche Saint-Bel et à 99 %, pour ce début 2019. Ce sont vraiment des résultats exceptionnels qui témoignent de la performance de ce produit-là. Aujourd'hui, la ligne est effectivement, en terminus, en ce qui concerne le service voyageurs à Saint-Bel. Il n'y a pas de prolongement au-delà de Saint-Bel. Cela faisait partie du dossier et du projet initial du tram-train. Pour ce qui concerne Mobilités, c'est vrai que nous nous attachons aujourd'hui à ces branches-là, que ce soit à Saint-Bel, Brignais et avec un tronçon un peu exploité différemment vers Tassin – Lozanne. Je ne sais pas si cela répond, en partie au moins, à votre demande d'intervention de Mobilités dans cette zone, sachant qu'évidemment cela ne répond pas aux problématiques de Sainte-Foy-l'Argentière, qui viennent d'être évoquées.

710

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Vous pouvez peut-être compléter, M. CUVILLIER.

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

720 Je voulais répondre à la question de Monsieur le Maire : pourquoi n'avez-vous pas parlé de tram-train dans votre présentation. C'est vrai que nous n'avons pas fait d'hypothèses de croissance du tram-train. Vous avez vu que nous avons un peu comme souhait de mettre le quart d'heure à peu près partout dans les zones périurbaines. Le tram-train sur L'Arbresle est déjà au quart d'heure, nous n'avons donc pas fait d'hypothèses d'augmentation de la fréquence. Mais c'est soumis au débat. De même que les hypothèses que nous avons faites, celles que nous n'avons pas faites sont aussi soumises au débat.

Pierre-Jean ZANNETTACHI, Maire de L'Arbresle

La gare de Saint-Paul a doublé son trafic en 10 ans. C'est tout de même significatif de la réussite de ce qui se passe justement sur Brignais et sur L'Arbresle, parce que l'outil est performant. Je pense que s'il était encore plus performant... mais plus performant à aller chercher des personnes plus en amont dans les vallées.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

730 Donc, drainer par le tram-train. Je crois que maintenant nous pourrions faire une... il y a d'autres questions, je sais. Et je vous remercie, parce que vous nourrissez énormément le diagnostic. C'est déjà très intéressant, je pense que c'est très instructif. Par rapport aux autres réunions, je peux vous dire que vous nourrissez le débat. Mais nous avons un absent, qui regrette de ne pas pouvoir être là. C'est M. Daniel PACCOUD, de la Communauté de communes Beaujolais Pierres Dorées. Il était venu présenter, à une réunion précédente, jeudi dernier, à Anse l'interSCOT. Comme il ne peut pas venir, grâce à la technique actuelle, nous n'allons pas le représenter par un hologramme, mais par une captation vidéo de sa présentation précédente de l'interSCOT. Ainsi, il pourra vous expliquer ce qu'a prévu l'interSCOT, le diagnostic de l'interSCOT. Et ensuite, son propre diagnostic avec ses mots. Il vous commentera des *slides* et vous aurez ensuite ses commentaires.

740 Est-ce que vous savez ce qu'est le SCOT ? C'est un outil de planification d'aménagement du territoire qui, normalement, est à horizon 2030. Là, nous sommes vraiment dans l'outil qui vous permettra de voir les dessertes, tout ce qui est aménagement, tout ce qui est prévisions économiques, comment faciliter le développement économique. Nous sommes dans le factuel.

Nous allons d'abord écouter l'absent, qui sera ici visuellement. Ensuite, nous recommencerons une série de questions. Je vous remercie surtout d'avoir vraiment été toujours très brefs et d'être aussi très réactifs sur les réponses et attentifs aux réponses qui sont données. Je vous remercie infiniment d'être comme cela.

Daniel PACCOUD, Communauté de communes Beaujolais Pierres Dorées (retransmission vidéo)

750 Ce soir, au nom de l'interSCOT, via un diaporama qui a été préparé par l'Agence d'urbanisme de Lyon, que nous remercions et qui travaille pour notre compte, parce que l'interSCOT est un club qui réunit les 13 SCOT de l'aire métropolitaine, qui nous permet de travailler ensemble, d'échanger et d'avoir une vision commune du territoire. Les SCOT sont des schémas de cohérence territoriaux qui s'inscrivent à la fois au-dessus des PLU, c'est-à-dire que les plans locaux d'urbanisme doivent être compatibles avec les SCOT et les SCOT eux-mêmes doivent être compatibles avec un certain nombre de documents de rang supérieur.

760 Au niveau de notre aire métropolitaine Lyon – Saint-Étienne qui fait référence pour nos 13 SCOT, cette aire apparaît ici avec les cercles concentriques. Il y a le cercle à 20 km, le cercle à 40 km... et nous nous apercevons que nous sommes dans un espace commun et partagé. Cette échelle est un territoire qui réunit beaucoup d'acteurs et d'habitants. Donc, un territoire d'interdépendance avec bien sûr Lyon, mais également Saint-Étienne, Roanne, Villefranche, Bourg-en-Bresse, Mâcon, et donc des villes moyennes, Vienne bien entendu, qui se retrouvent dans cette influence de la métropole lyonnaise.

770 Un schéma permet d'illustrer les choses. C'est que chaque fois qu'un tas de sable monte, sa base s'élargit. C'est ce qui se passe en ce moment avec la métropole lyonnaise qui, elle, grossit, prend de la hauteur et automatiquement cela irrigue les territoires voisins. Cette aire a bien sûr connu une évolution démographique importante. Nous avons eu d'abord les notions d'exode rural. Ensuite, si je passe toutes les diapositives les unes derrière les autres, nous voyons que les tâches se déplacent pour arriver à des périodes beaucoup plus récentes où les villes ont regagné, mais également les périphéries. Et nous le voyons aujourd'hui à l'échelle de 2011. Plus c'est rouge, plus la densification s'est intensifiée. Et les jaunes et les bleus clairs, qui sont des territoires en déprise sont de plus en plus éloignés de la métropole. Nous avons donc un véritable mouvement démographique sur toute cette aire métropolitaine lyonnaise. C'est bien l'illustration de ce tas de sable qui s'élargit.

Avec bien sûr une croissance démographique importante, avec des villes qui ont pris de l'importance, et surtout toute une périphérie qui a pris de l'importance.

Là, c'est une illustration qui montre que la démographie des ménages est un peu différente, puisque les ménages se retrouvent surtout à la périphérie et beaucoup moins dans les villes. Vous voyez que Lyon intramuros a moins de ménages ou tout au moins les ménages sont de moins grande taille qu'à la périphérie.

780 Ceci entraîne bien entendu une hausse du marché immobilier, avec une ville centre qui, elle, a des prix qui s'envolent. Et automatiquement, cela irrigue les territoires voisins, avec l'impact que cela a sur le prix du foncier et le prix de l'immobilier.

Tout cela engendre bien entendu des déplacements au sein de cette aire métropolitaine. Ceci a été anticipé dès la mise en place des SCOT. Les SCOT se sont mis en place entre 2000 et 2005. Et dès le début, nous avons eu ce que l'on appelle un chapitre commun, c'est-à-dire une vision commune de l'ensemble de nos SCOT à l'échelle de l'aire métropolitaine. Ces SCOT se sont construits sur la base d'une étude qui s'appelait Urbagare et qui permettait de densifier les territoires et d'organiser l'urbanisme autour de ces gares. Il faut savoir que 81 % de la population habite à moins de 5 km d'une gare sur cette aire métropolitaine. 90 gares sont recensées sur cette aire métropolitaine. Donc, un véritable facteur d'évolution. Sauf que ces études sont ce qu'elles sont, mais dans le même temps il y a eu d'autres difficultés pour rejoindre ces gares.

790 En ce qui concerne le schéma, nous l'avons déjà vu tout à l'heure, il a été présenté. Et vous avez donc cette aire métropolitaine vue par les SCOT avec les différents SCOT qui sont en place. Vous voyez que pour le Beaujolais, nous sommes 218 000 habitants à ce jour. Nous nous inscrivons donc complètement dans ce périmètre. Et surtout, ce qu'il faut retenir, c'est que tout à l'heure il a été dit qu'à l'échelle d'Auvergne – Rhône-Alpes, l'expansion à l'horizon 2040 était prévue de l'ordre de 1 million d'habitants. Dans notre inter SCOT, nous estimons entre 370 000 et 770 000 habitants de plus à l'horizon 2040. Et nous savons que dans les prospectives actuelles, nous sommes plutôt sur la courbe haute. Cela signifie que nous pouvons « tableer » sur environ 700 habitants qui se répartiront sur l'ensemble de ce territoire.

800 Pour le Beaujolais et plus spécifiquement, ce SCOT avait été construit à partir des éléments transmis justement dans les années 2003 – 2004, où nous avons tenu compte de ces gares. Notamment, je rejoins complètement les propos du maire de Lozanne, Christian. Cette commune en particulier avait tenu compte de l'arrivée du tram-train qui était annoncée. Dans les documents d'urbanisme, toute la planification s'est faite à partir de là. Et c'est à ce niveau-là qu'il faut être très prudent et bien prendre en compte le fait que lorsque les décisions annoncées ne sont pas suivies, elles ont des conséquences dramatiques derrière. Aujourd'hui, cette planification mise en place ne permet pas de faire vivre les choses comme elles auraient dû vivre. En l'occurrence, le tram-train n'est pas arrivé. Toute la vallée d'Azergues s'est urbanisée en fonction des gares. À l'époque, il y avait encore la gare des Ponts Tarrets, la gare de la Mure, etc. Toutes ces gares n'ont plus ou très peu de trains. Alors, vous annoncer un train toutes les 2 heures, je dirais 2 trains le matin et 2 trains le soir, lorsqu'ils sont à l'heure et qui ont souvent laissé la place à des cars, parce que nous n'avons plus de service et qu'il faut que la région mette en place des autobus qui descendent jusqu'à Lozanne en particulier et qui permettent aux personnes de s'installer.

810 Il faut donc être très prudents lorsque nous annonçons des éléments, et lorsque les territoires planifient en fonction de ces éléments et que les éléments n'arrivent pas. Je trouve que sur notre territoire Beaujolais, et plus particulièrement sur notre communauté, le problème de Lozanne et de la vallée d'Azergues est un problème véritablement important.

820 Puis, il y a tout ce qui arrive derrière. On nous parle du Paris – Orléans – Clermont – Lyon (POCL), qui est aussi un sujet important. Aujourd'hui, nous nous situons à l'horizon 2040. Vous le faites figurer dans les schémas, mais qu'en sera-t-il de ce Paris – Orléans – Clermont – Lyon ? Parce que, là aussi, les territoires ont besoin de s'organiser si une ligne devait passer par là, et savoir où elle doit passer. Autant d'éléments qui interrogent tous les territoires.

En termes de planification, lorsque nous avons à gérer un schéma de cohérence territoriale, ou lorsque nous avons à gérer une communauté de communes, il est important que nous ayons toutes ces informations.

Et bien sûr, toute la problématique des gares qui a été évoquée est un sujet important, à la fois pour les SCOT et les communautés de communes, puisque nous avons à gérer les déplacements et faire

830 en sorte que nos habitants puissent rejoindre la Métropole s'ils en ont besoin, et que ces mouvements pendulaires ne soient pas tous reportés sur la route et l'autoroute. Nous étions, pas plus tard que ce matin, à une réunion de travail sur les problèmes de la fermeture de l'autoroute A6-A7 et de son remplacement par un boulevard urbain, avec tout ce que cela engendrera sur des complications en termes de trafic. Nous sommes vraiment sur des sujets qui nous touchent très profondément. Il faut que tout le monde prenne conscience que ce Nœud ferroviaire lyonnais a un impact beaucoup plus large et que tous nos territoires sont impactés par tout cela.

840 J'ai oublié un point important également par rapport à nos gares, qui n'a été que peu évoqué encore. C'est le problème du rabattement du département de l'Ain sur la ligne Mâcon – Lyon, où toute la côte de l'Ain, qui est un territoire extrêmement peuplé, utilise aussi cette ligne par des rabattements soit sur la gare de Belleville, soit sur la gare de Villefranche, soit sur la gare de Saint-Germain-au-Mont-d'Or. Autant d'éléments que, au niveau de nos SCOT, nous essayons de travailler en commun et que nous essayons de réfléchir, mais encore faut-il que nous ayons des éléments fiables pour pouvoir travailler et anticiper l'avenir. Merci à vous tous pour votre écoute.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Nous pensons qu'il était utile de rediffuser cette intervention. Vous avez entendu la conclusion : il nous faut des éléments fiables pour pouvoir planifier et répondre à tout ce qui projette, ainsi qu'aux attentes des personnes qui résident ou ont choisi de venir habiter à L'Arbresle ou à Anse, en fonction de ces prévisions.

Nous recommençons le jeu des questions. Je vous rappelle aussi que si les réponses données par le maître d'ouvrage ou par d'autres nécessitent pour vous un approfondissement, vous pouvez toujours aller sur le site internet : noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr. Vous pouvez vraiment approfondir en regardant les diaporamas et en trouvant d'autres éléments d'information.

850 Une question, là, deux ici, une troisième, là. Et quatre de ce côté. Nous commençons déjà par la gauche et nous continuerons par un mouvement tournant.

Philippe ANDAGNOTTO

Bonsoir. Philippe ANDAGNOTTO, je suis retraité, j'habite L'Arbresle. Je vais faire un peu le lien avec deux évocations faites précédemment. D'une part, quand vous affirmiez que dans le projet nous allions concentrer le périurbain sur Perrache. Je peux comprendre en termes de gestion des trafics, mais cela provoque tout de même quelques petites conséquences, puisqu'une part importante des emplois dans les bureaux en particulier est concentrée sur Part-Dieu. C'était le premier élément.

860 Le deuxième élément rejoint un peu les questions du Maire de Francheville concernant la Ligne E. C'était simplement pour rappeler que ce beau tram-train qui fonctionne bien – je suis d'accord là-dessus – était prévu initialement pour aller bien au-delà de Saint-Paul, en direction de Part-Dieu en particulier, voire au-delà. Nous n'allons pas en demander trop, mais au moins jusqu'à Part-Dieu. C'était dans le projet et cela fait aussi lien avec l'absence du SYTRAL, qui est peut-être dommageable pour ce point-là.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Ces questions seront posées au SYTRAL et nous veillerons à ce qu'il y ait une réponse. Nous continuons. Je crois que la question est assez simple pour ne pas avoir besoin d'être résumée. Part-Dieu – Perrache, et prolongement. Qu'y a-t-il après Saint-Paul ? Madame ?

Aline GIRARD

870 Bonsoir. Aline GIRARD. Je parle en tant qu'utilisatrice quotidienne de la ligne Roanne – Part-Dieu. Je prends le train à L'Arbresle. Je rejoins certains commentaires faits jusqu'à présent. Il y a vraiment une grande différence entre ce que vous dites et la pratique de tous les jours. Par exemple, concrètement, pour améliorer les dessertes de la ligne de la Part-Dieu, vous avez changé les horaires au mois de décembre. Effectivement, nous sommes plus ponctuels, mais vous avez supprimé des trains. La majorité des personnes travaille sur la Part-Dieu. Nous devons quitter notre emploi à 16 h 30 – 16 h 40 pour prendre le train. Il m'est arrivé de ne pas pouvoir le prendre parce que la ligne TGV est sur le même quai au même moment. On fait des contrôles TGV. Et nous, usagers du train TER, ratons notre TER. Nous devons attendre 1 heure et le train de 17 h 50 est très souvent en retard,

voire supprimé. Je suis donc très sceptique dans ce que vous développez. Est-ce que cela répondra vraiment aux besoins des usagers ?

880 Effectivement la ligne du tram-train est très développée. Mais vous n'avez plus aucun train à l'heure actuelle, à partir de 20 h 45. Vous ne pouvez donc même pas assister à une séance de cinéma, par exemple, à 18 h. Il y a des bus. Il m'est arrivé d'être plantée à Gorge de Loup. Nous étions une quinzaine de personnes de différentes villes : aucun bus. Je trouve que c'est très bien de vouloir développer de grandes lignes, mais vu la façon dont cela fonctionne actuellement, j'ai de gros doutes sur le fait que vous puissiez répondre aux besoins des personnes. Il y a peut-être déjà des choses très concrètes à faire tous les jours et être plus à l'écoute des besoins des personnes.

890 Et effectivement, sur la fameuse ligne qui va jusqu'à Sainte-Foy-l'Argentière, beaucoup de personnes prennent le train avec moi actuellement, habitent sur Saint-Laurent, Sainte-Foy-l'Argentière et qui galèrent, parce que la vallée de l'Azergues est étroite en voiture. Des choses sont aberrantes et nous nous demandons à quoi vous pensez.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie. Ce sera plutôt une réponse, à mon avis, de SNCF Mobilités.

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

900 Je peux dire juste un mot sur le contexte un peu particulier de 2019. En fait, à Lyon Part-Dieu, pour faire les travaux pour cette Voie L notamment, mais aussi pour plus de fluidité dans la gare, nous créons de nouveaux accès dans le Sud de la gare. Cela a en fait nécessité d'interdire deux voies. Il y avait 11 voies en exploitation en 2018. Et cette année, nous perdons 2 voies, et passons à 9 voies. En heure de pointe, le nombre de trains était trop important. Le choix qui a été fait, très en amont, et concerté avec les autorités organisatrices, les transporteurs, a été de réduire pour justement faire ces travaux en site exploité. Pendant cette année, c'est un éclairage sur les travaux. Cela ne répond pas...

Aline GIRARD

910 Je suis tout à fait d'accord. Nous savons très bien qu'il y a beaucoup moins de trains, le matin et le soir, parce que nous en subissons les conséquences tous les jours. Mais il y a tout de même des choses aberrantes : c'est d'avoir un train à 16 h 50, quand les personnes travaillent jusqu'à 17 h ou 17 h 30. Et mettre une ligne de TGV sur la même voie que la ligne du TER. Les personnes du TGV partent 20 minutes après nous, mais sont contrôlées en bas des escaliers et empêchent l'accès de la voie aux personnes des TER. Donc, c'est une histoire d'organisation. Et nous avons beau le dire et nous plaindre, rien ne bouge. Il y a effectivement des problèmes de grandes lignes, mais il y a aussi de gros problèmes d'organisation en interne.

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

J'ai juste répondu pour la capacité qui était plus faible.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Ce qui va être compliqué, c'est que nous allons devoir donner la parole à deux personnes qui sont présentes dans la salle aussi. C'est l'AOT. Mme VOLLE pourra répondre également. Et SNCF Mobilités pour expliquer comment l'on met des trains sur les voies.

Encore une autre question, et après nous ferons les réponses avant de repasser aux questions.

Jean-Jacques CARLETTO, Adjoint à la commune d'Amplepuis et vice-président à la Communauté d'agglomérations de l'Ouest rhodanien

920 J'allais intervenir, mais j'ai entendu M. PACCOUD, qui en a apparemment parlé, sur la ligne de toute l'Azergues qui est tout de même un problème très compliqué. Aujourd'hui, les villes de La Mure et toutes les villes de l'Azergues se plaignent énormément. Quand on voit l'investissement qui a été fait et le résultat qui en ressort, cela semble totalement aberrant. Il faut impérativement que ce point soit pris. Cela me rappelle, il y a une vingtaine d'années, les syndicats de la SNCF qui se battaient pour le maintien des deux lignes, même si une seule était utilisée. Et aujourd'hui, on nous dit que cela coûte trop cher de les refaire. Nous n'aurions pas dû les enlever. Quelque part, je pense qu'il serait bien que la SNCF écoute un peu les personnes qui travaillent, pour pouvoir prendre des décisions plus tard.

930 Cela me fait penser à ce qu'il était dit tout à l'heure sur la ligne qui peut aller jusqu'à Saint-Laurent-de-Chamousset, Sainte-Foy-l'Argentière. Il y a certainement des choses à ne pas détruire, même si nous ne pouvons pas les utiliser tout de suite.

940 Je voudrais surtout parler également de la ligne Lyon – Roanne. Je vous ai écoutés. Donc, vous faites le doublement. Il faut savoir qu'encore une fois c'est une zone où nous nous sentons un peu oubliés. Lyon – Roanne, on ne nous voit pas trop. Nous sommes l'autre côté de la montagne. Il y a deux gares finalement : Roanne, Amplepuis, Tarare, L'Arbresle. Après, il y a quelques petites gares où il y a très peu de trains. Mais Amplepuis et Tarare, nous sommes de l'autre côté du col. Tarare étant une ville un peu plus importante avec 11 000 habitants, il y a plus de trains qui s'arrêtent. Sur l'autre côté, sur Amplepuis, il y a déjà beaucoup moins de trains. Si nous avions déjà la même capacité de trains, cela nous améliorerait. Mais il est évident qu'aujourd'hui nous avons beaucoup de personnes qui prennent la voiture tout simplement parce que les horaires ne sont pas adaptés. Nous voyons qu'aujourd'hui des cars arrivent après que les trains sont partis. Des choses sont complètement aberrantes. Donc, les personnes prennent leur voiture pour aller prendre le train ailleurs. De temps en temps, quelques-uns descendent jusqu'à L'Arbresle prendre le train, parce que cela les arrange, ou jusqu'à Lyon. Je pense qu'il y a vraiment quelque chose à faire.

950 Parallèlement, hormis les lignes, il y a aussi une chose à prendre en compte aujourd'hui, c'est la désertification des gares. De plus en plus, les gares sont libres. Il n'y a plus personne. À Amplepuis, pour arriver à la faire vivre, nous avons mis un PIMS (point d'information multiservice) qui rend grandement des services. Mais il a fallu que ce soit porté encore par les communautés. De plus en plus, ce sont les collectivités qui portent beaucoup de choses, alors que cela rend service, ce sont des choses qui n'étaient pas de la responsabilité des collectivités. Et petit à petit, nous retransférons tout cela aux collectivités. Il faut se dire quelque chose : les collectivités, notamment les petites communes, ont de moins en moins de moyens et je pense que l'État ne peut pas se soustraire à sa responsabilité.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Nous référons après un tour de questions. Je n'ai pas oublié qu'il y en a là. M. CUVILLIER, M. REBOULET : capillarité ferroviaire, c'est une forte demande. Devenir des gares, je crois que SNCF Réseau n'a pas encore dans son giron Gares & Connexions, mais devrait l'avoir prochainement. Quelles sont ces réponses et surtout en quoi vos solutions à moyen et long terme du Nœud ferroviaire lyonnais vont répondre à leurs interrogations ?

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

960 C'est vrai que les niveaux de service très ambitieux que nous proposons pour le long terme posent de nombreuses questions. Nous avons un raisonnement que l'on peut nous reprocher d'être un peu étroit. Mais nous raisonnons sur les infrastructures, la capacité à exploiter le réseau avec ce nombre de trains. Nous voyons bien que derrière ces trains doivent bien s'arrêter quelque part. Il y a une politique d'arrêt à mettre en place de ces niveaux-là. Et ce travail-là est évidemment un travail partenarial avec les autorités organisatrices, SNCF TER, avec les communautés de commune, notamment pour les politiques de parking autour de ces gares, pour les politiques de rabattement. SNCF Réseau seul n'a pas toutes les solutions. Mais évidemment, nous faisons partie de tous ces travaux en partenariat. Après, je ne sais pas si la Région ou TER veulent rajouter un complément sur ce travail partenarial.

970 **Anne-Sophie MAROT, SNCF Mobilités TER AURA (Auvergne – Rhône-Alpes)**

Pour SNCF Mobilités, nous faisons évoluer bien évidemment l'ensemble des services en fonction des évolutions de nos clients, des besoins des clients et il est normal que nous nous transformions. Concernant la présence en gare, vous l'avez dit, typiquement sur Amplepuis, nous ne sommes plus présents en gare. Il y a effectivement le PIMS qui assure certaines missions dans le cadre du rôle sociétal que nous avons avec des partenaires et des associations, comme c'est le cas avec le PIMS. Cela fait partie des travaux que nous menons, mais nous sommes bien sur ce rôle sociétal que nous portons aux côtés de certaines collectivités. Ce n'est pas forcément, en tout cas de notre analyse, un sujet de service à proprement parler, parce qu'Amplepuis, comme de nombreuses autres gares aujourd'hui, n'a plus de personnel en gare, parce que nos services évoluent, parce que nous nous

980 adaptons et adaptons les choses pour être plus performants jour après jour. Adapter et proposer de nouveaux services que nous savons faire aujourd'hui autrement.

Les sujets de transport en mobilité d'un point de vue ferroviaire sont notre continuité et là-dessus il n'y a aucune ambiguïté sur le fait que nous assurons les missions que nous devons assurer en toute sécurité. Sur le sujet des services, nous nous adaptons en fonction de l'évolution. Et aujourd'hui, les évolutions sont sans conteste tournées vers la digitalisation, la dématérialisation et tous ces sujets-là. Nous sommes dans cette évolution. Oui, cela veut dire effectivement – je ne peux pas le nier – une transformation de notre présence. Aujourd'hui, un agent qui a une activité de quelques opérations par heure est quelque chose que nous étudions. Nous avons le devoir de nous transformer et d'évoluer par rapport à cela.

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

Merci. Mme DUBROMEL, pourriez-vous aussi répondre ?

Anne DUBROMEL, Direction des transports Région

Sur cette question, cela a été expliqué, ce n'est pas la Région qui prend la décision de fermeture des guichets. Par contre, la Région est très attentive à la manière dont les voyageurs pourront accéder, acquérir leurs billets et avoir les informations. C'est un travail qui doit se dérouler de manière très précise en fonction des besoins des territoires. Il n'y a pas de réponse toute faite partout. Mais il faut bien regarder au cas par cas les problèmes posés, les difficultés, et quelles solutions pouvoir trouver de manière pragmatique. C'est un sujet sur lequel nous sommes extrêmement attentifs.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

1000 Et sur la capillarité, sur la desserte justement ? Toutes ces questions qui viennent en disant le besoin de ces territoires qui disent avoir besoin du tram-train prolongé. Que pouvez-vous répondre ?

Anne DUBROMEL, Direction des transports Région

Sur ces éléments, là aussi je redirai ce qu'a pu évoquer notre vice-président à la réunion de lancement. Il a souhaité – et c'est bien le cas aujourd'hui – que ce débat sur le Nœud ferroviaire lyonnais ne se cantonne pas à la question des aménagements à faire en cœur de la métropole, mais que nous élargissions bien le périmètre à toutes les problématiques de transport et aux articulations avec les autres réseaux. Ce n'est pas parce que les lignes de l'Ouest lyonnais n'arrivent pas jusque dans le cœur de la métropole qu'elles doivent ne pas être présentes aujourd'hui dans le débat. Il l'avait dit le 11 avril, et c'est bien ce qui se passe aujourd'hui, parce qu'il faut que nous regardions l'ensemble des problématiques de mobilité. Et apporter des solutions qui seront, là aussi, sur mesure. Nous étions à Anse la semaine dernière. Nous avons parlé de la desserte de la rive gauche de la Saône. Il y a une ancienne voie ferrée. Aujourd'hui, nous ne savons pas remettre un train sur cette voie ferrée, mais la région étudie une solution de bus à haut niveau de service sur l'emprise de la voie ferrée pour pouvoir apporter une solution de mobilité qui réponde au territoire. Cela veut dire qu'il faut chaque fois regarder les bonnes réponses en fonction des moyens dont nous disposons et des capacités techniques.

1010

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Je propose de refaire un tour de questions. Nous commençons par la droite et reviendrons au centre. Monsieur ?

1020 **Jean TORRIERO**

Déjà, je ne demande pas de réponse parce qu'il n'y en a pas, surtout ici. Jean TORRIERO, Lyon Métro depuis 55 ans. Que dire du chemin de fer dans la région et en France en particulier ? Ce que l'on nous a présenté jusqu'à présent, c'est une coquille vide. On ne parle pas des électrifications dont il y a besoin, c'est-à-dire Roanne – Saint-Étienne, 80 km ; Saint-Germain-des-Fossés – Saint-Germain-au-Mont-d'Or, 144 km ; Évian – Saint-Gingolph, 18 km. Le nombre de gares et de points d'arrêt qu'il faudrait faire, j'en suis entre 50 et 60, en comptant Lyon – Trévoux et la ligne de Crémieu. J'ai mis 34 ans pour avoir la gare Jean Macé, 35 ans pour avoir la gare Bois Dieu, 36 ans pour avoir la deuxième gare de Lentilly. Nous en sommes là. Et qui commande ? Je ne sais pas.

1030 Ce qu'il faut savoir, c'est que chaque fois, il faut changer des rails, et au niveau national il y a 50 000 km de rail à changer. Alors, je ne sais pas. Ce qu'il faudrait, c'est que les élus ne demandent plus de défermer tout ce qui existe, en sachant que cela peut resserrer un jour, que l'on n'enlève pas les rails pour construire dessus le lendemain matin.

Sur Vénissieux – Bourgoin, tout de même, Grenay, deux voies de plus sont prévues. Cela fera quatre. Mais ce qu'il faut prévoir aussi, c'est qu'elles ne serviront à rien si l'on sait qu'il faut faire une cinquième voie entre les dépôts des locomotives de Saint-Fons et le triage de Saint-Priest. Pour le moment, personne ne l'a pris en compte.

1040 Je parlerai aussi de la gare de Satolas. Je pourrais raconter l'histoire de la gare de Satolas. Je pourrais raconter aussi comment le métro est arrivé à la gare de Vénissieux. J'ai tout cela. Il y a quelque chose qui ne va pas. Il faudrait tout de même que quelqu'un se mette devant une carte pour pointer tout ce qui ne va pas. Quand vous pensez que sur Trévoux, ce sera bientôt des diligences. Le BHNS, le mouton à cinq pattes, tout ce que vous voulez. Mais c'est impensable ! Il y a quelques années c'était presque fait. Non ! On veut faire je ne sais quoi. Des diligences. La même chose sur Crémieu. Je ne sais pas par quel bout commencer dans tout cela.

1050 J'ai vu construire le pont Poincaré, quand il a été démolé après-guerre. J'ai vu construire les passages supérieurs, les saute-moutons le long du parc. Alors, justement, on nous parle du contournement de Fret, mais on parle seulement du contournement central entre Ambérieu et Bourgoin. Parce qu'il faut savoir que d'Ambérieu à Dijon, il y a 218 km de voie, c'est tout enlevé, jusqu'à la terre, pour les refaire. Cela ne tient pas. Cela ne supporte pas une locomotive, cela ne supporte pas du Fret. Quant à la tension, il ne faut pas y compter. Si vous mettez deux locomotives, il y en a une qui tire et l'autre qui attend que l'on envoie le courrier. Mais tout est comme cela. Que faut-il faire ? Est-ce que je serai le seul à me bagarrer, à sortir des choses comme cela ? Et pourtant.

Une note un peu mieux, parce que tout ce que nous avons dans la région ne va pas : je viens de faire un aller-retour New York – Washington, je ne pensais pas être là ce soir. Bonsoir. Parce que quand vous êtes dedans, vous faites votre prière parce que vous croyez que vous allez virer à chaque poteau qui passe.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Plus de 50 ans d'expérience sur l'analyse des voies, c'est à saluer. Je pense qu'il serait très utile que vous fassiez une contribution par écrit.

Jean TORRIERO

1060 Nous avons fait cela quand il y a eu Mme MEAUX aussi. Mais à quoi est-ce que cela a servi ?

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Vous verrez, elle est dans le dossier du maître d'ouvrage. Nous répondrons à toutes ces questions très précises, peut-être pas sur toutes les gares que vous avez vues.

Je redonne le micro. Monsieur ?

Eugène CHARLERY, Président association 2RATL

1070 Bonsoir. Eugène CHARLERY, Président de l'association 2RATL, la Ligne 6 Lyon – Clermont-Ferrand. J'essaierai de faire bref. Je vois que la Ligne 6 Lyon – Clermont – Roanne a été identifiée par la SNCF comme « ligne malade ». Mais depuis des années, nous demandons si la ligne sera électrifiée. Parce que lorsque le train arrive à Albigny – Neuville, nous passons en diesel. Soi-disant que la SNCF nous a fait voir des diapositives comme quoi le CO², au niveau du train, était le plus bas. Et nous constatons que sur notre région, puisque nous étions la région textile, les personnes ont maintenant pris l'habitude de prendre le train. C'est plus facile de prendre le train que de traverser le tunnel de Fourvière. Donc, savoir ce qui est prévu. Est-il prévu de l'électrifier ? Un Président avait dit : « En 2020, pratiquement toutes les lignes seront électrifiées. » En plus, le service minimum était demandé.

Deuxième question. J'ai entendu qu'en 2020, il était prévu l'aménagement pour les personnes à mobilité réduite sur Tarare. Qu'est-ce qui est prévu pour Amplepuis, L'Arbresle, les autres gares de la ligne ? Lozanne aussi et Albigny – Neuville.

1080 Troisième question. L'augmentation des voyageurs. Nous considérons que nous sommes plutôt des usagers. Par rapport à l'augmentation des voyageurs et des usagers, qu'est-il prévu pour la capacité des trains, puisque les gares n'arrivent pas à supporter plus de trois rames ? Est-ce qu'en augmentant la ligne, vous augmenterez aussi la longueur des quais, puisqu'arrivés à Albigny – Neuville, nous sommes hors quai. Qu'est-il prévu de ce côté-là ?

Dernière question, par rapport à la mobilité. Pour l'interconnexion avec les TCL, il faut savoir que si l'on prend l'abonnement annuel TER, on ne peut pas rajouter l'abonnement TCL dessus. C'est uniquement mensuel. Qu'est-ce qui est prévu ? Est-ce que le SYTRAL ou les TCL ont prévu de mettre l'abonnement annuel avec la SNCF ou vice-versa ? Merci.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

1090 Je vous salue pour vos 4 questions en moins de 3 minutes. Chapeau ! On vous répondra. Le SYTRAL ne pourra malheureusement pas répondre, mais c'est enregistré et nous leur transmettrons.

Nous allons d'abord faire un jeu de réponses. Ensuite, j'ai bien noté qu'il y avait encore d'autres questions. Nous y reviendrons.

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

Je vais répondre à M. TORRIERO, dont je salue l'expérience. Je crois que son association a participé à peu près à tous les débats déjà et chaque fois, je le reconnais, vous avez été une force de contribution importante. Je relaie la demande de la CPDP, que vous puissiez formaliser toutes vos propositions de manière à ce que nous puissions les prendre en compte dans le cadre de la préparation de notre réponse à ce débat.

Jean TORRIERO

1100 Si vous permettez, le prolongement à Saint-Bel et le Tassin – Brignay se sont faits avec Michel THIERS, le Maire de Brignay, fin des années 80, début des années 90.

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

Juste une réponse technique. Je n'en ferai qu'une par rapport à l'ensemble des questions que vous avez posées, qui étaient plus des observations que des questions. Sur Saint-Fons – Saint-Priest, quand nous disons que nous allons passer à 4 voies la section, c'est un raccourci. En fait, nous reprendrons tout le plateau de voie depuis Saint-Fons jusqu'à Grenay. Ce sont des travaux très lourds. Nous ne nous contentons pas de rajouter 1 ou 2 voies, nous reprenons toute la configuration du plateau de voies de manière à pouvoir répondre à tous les besoins capacitaires qui sont effectivement très importants jusqu'à Saint-Priest, un peu moins au-delà.

1110 **Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau**

J'ai retenu dans la question de M. CHARLERY plusieurs aspects : un aspect électrification sur la ligne de Roanne, un aspect accessibilité et un aspect accroissement du nombre de voyageurs, adéquation avec l'infrastructure et les trains. Il y a un aspect sur lequel je ne pourrai pas nécessairement répondre, c'était sur l'aspect billettique, abonnement.

Sur la ligne de Roanne, l'électrification n'est pas envisagée aujourd'hui. SNCF Réseau, en termes de modernisation de son réseau, par rapport à ses dotations budgétaires, même s'il y a des efforts sans précédent, se concentre sur un réseau modernisé et avec de nouvelles technologies. Peut-être que nous en dirons deux ou trois mots – tout à l'heure Mme DUBROMEL a abordé ce sujet d'un réseau à haute performance. Mais aujourd'hui, il n'y a pas d'électrification prévue. C'est une ligne qui ne voit pas de trafic FRET aujourd'hui, et peut-être que la priorité serait d'électrifier les lignes avec du trafic Fret.

1120

Sur la partie accessibilité, SNCF Réseau est contributeur des schémas d'accessibilité PMR (personnes à mobilité réduite) ou personnes en situation de handicap. Il faut savoir qu'il y a différentes classifications des gares selon certains critères, des commissions qui se tiennent et qui permettent de hiérarchiser et de planifier dans le temps les travaux pour les gares. Là, j'aurai peut-être besoin d'aide sur les schémas d'accessibilité. Je crois que des personnes en parleraient plus savamment que moi dans l'assistance.

Benjamin PETIT, SNCF Réseau

1130 Benjamin PETIT, pilote du programme de mise en accessibilité des gares sur la région Auvergne-Rhône-Alpes. Vous avez parlé des gares d'Amplepuis, Lozanne, L'Arbresle, Albigny, Tarare, je crois. Pour Amplepuis et Lozanne, ces gares n'ont pas été retenues dans le cadre du premier SDA-Ad'Ap (Schémas directeurs d'accessibilité, agendas d'accessibilité programmée). Cela ne veut pas dire qu'elles ne le seront pas un jour, mais pour l'instant, dans les 84 gares qui seront mises en accessibilité sur la région, elles n'en font pas partie.

L'accessibilité d'une gare, c'est la possibilité pour une personne en situation de handicap de prendre son train en toute autonomie.

Intervention hors micro

1140 À Amplepuis, nous avons déjà une passerelle avec ascenseur effectivement, mais elle ne fait pas partie du programme SDA-Ad'Ap. Lozanne, non. Par contre, à L'Arbresle, elle fait partie du schéma et sera mise en accessibilité à horizon 2023. Et à Tarare, les travaux seront en cours en 2020 pour une fin prévue en 2021.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Quels sont les critères pour déterminer si Lozanne ou Amplepuis en bénéficient ?

Benjamin PETIT, SNCF Réseau

1150 Le schéma a été cosigné entre l'État, Région, SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Les trois critères de mise en accessibilité d'une gare sont une fréquentation supérieure à 1 000 voyageurs / jour, un établissement recevant des personnes en situation de handicap situé à moins de 200 m de la gare, et un critère de maillage. Il faut qu'il n'y ait pas une gare esseulée, à moins de 50 km l'une de l'autre, qui ne soit pas accessible. Au minimum, tous les 50 km, il faut une gare accessible sur le réseau.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie. M. REBOULET, vous avez parlé du réseau haute performance. Je ne sais pas si l'assistance sait ce qu'est le réseau haute performance.

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

1160 Le réseau haute performance, c'est en fait toute une démarche qui consiste, à partir de l'infrastructure telle qu'elle est, de revoir surtout le système de signalisation et de transmission des données entre l'extérieur et le train pour faire passer davantage de trains, renforcer sa capacité. Cela permet également d'améliorer la régularité, parce que soit nous profitons de l'augmentation de la capacité pour faire davantage de trains, soit au contraire nous gardons le même nombre de trains, mais nous nous donnons des souplesses pour gérer notamment des situations perturbées.

Aujourd'hui, nous nous appuyons beaucoup en matière d'infrastructure sur le développement de l'ERTMS (European Railway Transmission Management System). C'est une norme européenne, elle est en anglais. Aujourd'hui, un conducteur de train s'appuie sur une signalisation latérale. C'est-à-dire que depuis son poste de commande, dans sa motrice, il regarde la signalisation latérale, et en fonction des instructions qu'il a sur les feux, il régule la vitesse de son train. Le système de demande consiste à mettre une signalisation embarquée où les informations viennent directement en cabine.

1170 L'espacement entre deux trains, qui conditionne évidemment la capacité de la ligne, est basé aujourd'hui sur un système de cantons. Vous voyez l'image du dessus. Aujourd'hui, le système d'avancement des trains est de la gauche vers la droite. Le train qui est à gauche ne s'engagera dans l'espace libre entre deux feux qu'à partir du moment où le train qui est devant sera parti. Le système de cantonnement est fait sur la base des trains les plus lents et les plus lourds, donc les trains de Fret. Les cantons ont une distance minimum, fonction du train le plus lent. Demain, avec cette signalisation embarquée, chaque train adapte sa vitesse à sa capacité de freinage par rapport au train qui le précède. Donc, des trains qui freinent bien peuvent s'approcher près du train qui les précède. Le train de Fret, lui, adaptera sa vitesse en restant tout de même prudemment beaucoup plus loin.

Nous avons développé ce système aujourd'hui sur la ligne Paris – Lyon à grande vitesse. Ce n'est plus un projet, c'est une réalité. Les études sont faites et les travaux démarrent. Cela permettra de passer progressivement de 13 trains par heure et par sens à 16 trains par heure et par sens. Donc,

1180 sur la même ligne, avec les mêmes trains et avec un système de signalisation embarquée. La question est de savoir, pour nous, si nous sommes capables de développer ce système dans le cœur du Nœud lyonnais. Ce système de déploiement sur la ligne Paris – Lyon s'arrête à l'entrée de Lyon. Est-ce que nous pouvons le développer dans les gares lyonnaises ? Nous avons fait une étude. Le temps que nous trouvions la diapositive, la réponse est : oui, il y a un gain de capacité potentiel dans le Nœud en déployant ce système. Aujourd'hui, nous avons mis en évidence que déployer ce système dans le Nœud donnerait 20 à 25 % d'augmentation de capacité. Cela ne répond pas aux besoins de croissance sur le long terme puisqu'avec les infrastructures nouvelles nous sommes sur 40 %. Mais cela peut tout de même correspondre à une première étape avant d'envisager des investissements d'infrastructure beaucoup plus lourds.

1190 Un corolaire tout de même : il faut aussi que les trains soient équipés pour pouvoir utiliser correctement ce système de signalisation. Nous avons fait une petite simulation sur les rames TER d'Auvergne-Rhône-Alpes qui circulent à l'intérieur du Nœud lyonnais. Ce n'est pas tout à fait la totalité, mais pas loin. L'investissement, rien qu'au niveau du matériel roulant, serait compris entre 150 et 300 millions d'euros. 300 millions d'euros, ce sont les équipements aujourd'hui sur la base des prototypes et nous imaginons qu'en phase industrielle nous pourrions réduire ce coût par deux. Vous voyez, il y a des enjeux qui ne sont pas que des enjeux d'infrastructure. Il y a aussi des enjeux sur les trains.

1200 Nous avons mis en évidence un potentiel de 20 à 25 %. Mais pouvons-nous réellement utiliser ce potentiel ? C'est difficile de répondre à cette question tant que nous n'avons pas un niveau de service qui a été précisément arrêté, de manière à pouvoir faire l'étude qui va avec. Pour cela, nous anticipons déjà sur la décision du maître d'ouvrage en fin de débat, mais c'est quelque chose que nous proposerons d'étudier dans la suite des études sur le Nœud lyonnais.

Alain MÉJAT

1210 Alain MÉJAT, ex-fournisseur du monde ferroviaire, depuis un mois et demi seulement à la retraite, et longtemps usager du secteur au niveau ferroviaire. La question est simple. En fait, vous potentialisez les 20 à 25 %, mais je ne suis pas certain, après étude... vous avez un effet de sillon et de cisaillement à Lyon, à travers les trois zones que vous soulignez. Ils sont énormes. Cela veut dire que vous avez des convois qui font 80 à 100 m, et d'autres, des rames doubles TGV qui sont extrêmement longues, et des convois Fret qui peuvent être très longs aussi, 800 m à 1 km. Cela veut dire que vous occulrez des mécanismes, des réponses signalétiques par défaut du fait de l'importance de la longueur des convois, liés au cisaillement, sur les aiguilles puisque vous changez d'itinéraires sans cesse à un moment donné. Si vous arrivez sur Saint-Clair et que vous repartez sur La Tour-du-Pin, ce n'est pas trop compliqué. Mais si vous cisaillez tout, à un moment donné... c'est certainement pensé, mais il faut le voir en production.

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

1220 Vous avez entièrement raison. C'est la raison pour laquelle mon collègue a dit que cela devait s'étudier puisque le gain dans le projet qui devient réalité LGV+ sur Paris – Lyon, nous sommes sur du linéaire. Et les cisaillements auxquels vous faites allusion, il y en a très peu. Dans le Nœud ferroviaire lyonnais, c'est une potentialité qui a été détectée. Aujourd'hui, l'ERTMS n'existe pas en France dans les nœuds ferroviaires. Nous ne savons pas si nous pourrions transformer l'essai. Ce ne sera peut-être pas 20 à 25 %. Si l'on nous donne un niveau de service où nous exploitons des relations qui cisailent, comme vous dites, où les trains se croisent au niveau des origines / destinations, peut-être que nous n'exploiterons pas 20 à 25 %. En revanche, s'il y a des origines / destinations de train qui sont plutôt parallélisées et avec moins de cisaillements, mais juste des convergences ou des divergences, peut-être que nous exploiterons d'une meilleure manière et avec un taux supérieur. Vous mettez le doigt sur une grosse difficulté effectivement, et c'est fonction des services qui seront pris en hypothèse.

1230 Pendant que j'ai la parole, nous n'avons pas répondu à M. CHARLERY sur les longueurs de quai. Sur ce sujet, sur le cas précis d'Albigny, je ne peux pas vous répondre. Juste une politique générale de SNCF Réseau. Effectivement, nous essayons d'accompagner les évolutions de matériels et d'allongement de composition. Dans le contrat de plan État / Région, il est notamment prévu pour l'axe Saint-Étienne – Lyon – Ambérieu, avec des tendances de fréquentation assez importantes d'allonger les matériels. Ceci est inscrit. Après, lorsque c'est au cas par cas, c'est vrai que le temps du

ferroviaire est long. Il faut, au moins 3 ans à l'avance, que nous planifions ces travaux-là. Aujourd'hui, à ma connaissance, sur Albigny il n'y a pas d'allongement prévu. En revanche, c'est de concert avec l'autorité organisatrice et le transporteur que nous essayons d'accompagner les allongements de compositions de train.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Je reprends le micro, j'avais promis de redonner la parole au centre de la salle, sans connotation politique. J'ai vu d'autres questions, là. Monsieur ?

1240 **Sébastien MAJEROWICZ**

Bonjour. Sébastien MAJEROWICZ. Je suis au centre de la France insoumise pour me positionner, et habitant de L'Arbresle. Je ne reviendrai pas sur les deux lignes qui viennent sur L'Arbresle. Je voulais juste faire une petite remarque sur la présentation générale et poser une question.

Vous présentiez le budget de SNCF Réseau, autour de 3 milliards d'euros par an investis dans l'infrastructure. C'est très bien, mais ce serait très intéressant au moins pour nous de montrer quel est l'investissement qui est réalisé sur les lignes grande vitesse et celui réalisé sur les lignes intercity, périurbaines. Je ne pense pas que ce soit 50 / 50.

1250 Ensuite, ma question porte sur la présentation des coûts du projet, de sa réalisation. Vous ne nous présentez pas les coûts d'exploitation de ce projet. J'imagine, je l'espère fortement, que les ressources humaines seront mises en œuvre pour exploiter les 50 % de TER supplémentaires, les 50 % de Fret supplémentaires, et je ne sais plus combien de TGV supplémentaires. Pourriez-vous nous dire aussi un mot sur les ressources humaines qui seront mises en place pendant l'exploitation ? Merci.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Donc, répartition des coûts LGV et trains du quotidien ou trains intercity. Ensuite, les futurs coûts d'exploitation ont-ils été évalués pour le projet NFL à long terme ?

Samuel DENIS

1260 Bonsoir. Je suis Sam DENIS. J'ai quelques questions aussi. D'abord, je vous parlerai de la Ligne 6. Je suis usager des deux lignes, pour information, de manière assez régulière. Sur la Ligne 6, un problème que nous n'avons pas pointé du doigt est le matériel roulant. Il se trouve que, parfois, au lieu d'avoir deux ou trois rames le matin aux heures de pointe, nous nous retrouvons avec une rame. Nous sommes compressés, très serrés. Nous prenons chaud. Les personnes ne peuvent plus monter, à Lozanne entre autres. Déjà à L'Arbresle, nous avons des difficultés. Je voulais donc savoir si le matériel roulant allait évoluer, parce que souvent c'est dû à des pannes de rames existantes. Est-ce que nous aurons quelque chose de nouveau à ce sujet ?

1270 Ensuite, une question aussi sur les machines en gare. À L'Arbresle notamment et sur la ligne du tram-train, nous avons des machines à billets qui sont fonctionnelles, certes, mais qui ne permettent pas de prendre tous les titres possibles. Notamment, j'ai une carte OÙRA! qui me permet d'avoir des accompagnateurs. Je ne peux pas prendre, sur ces machines, de titres accompagnateur. Soit il faut que le guichet soit ouvert, soit il faut que je paye plein tarif pour quelqu'un qui m'accompagne, ce qui est fortement dommage. Est-ce que des machines plus récentes et avec tous les titres disponibles seront mises à disposition dans ces gares ?

J'avais une question un peu « pavé dans la mare ». Je voulais savoir, Messieurs, si parfois vous prenez le train dont vous parlez. Peut-être que oui, et j'aimerais que cette réponse soit positive, parce que cela nous montrerait que vous êtes plus impliqués que nous l'imaginons, parce que nous avons tous l'impression ici, je pense, que l'on parle, on parle et que ce ne sera pas nécessairement écouté. Donc, si vous nous dites que vous prenez le train régulièrement comme nous, peut-être que nous serons rassurés sur vos prises de position et sur ce que vous proposez. Merci à vous.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

1280 Merci. Nous prenons une troisième question. La Région devra répondre là, elle a été interpellée. Monsieur ?

Julien CASALS

1290 Julien CASALS, usager des deux lignes qui desservent L'Arbresle, mais plus du tram-train. Justement, cet exemple-là pour dire que c'est un outil vraiment très performant et très satisfaisant en tant qu'usager. Mais je connais beaucoup de personnes que j'aimerais convaincre de prendre le train et qui m'expliquent qu'elles ne le peuvent pas parce qu'elles ne peuvent pas se garer en gare. Je voulais savoir ce qui était prévu. C'est surtout plus pour la Région que pour SNCF Réseau. Mais sur l'accompagnement du développement du ferroviaire, avec les parcs relais, puisque nous avons sans doute des contraintes foncières, etc. Mais j'ai le sentiment d'un manque. Je ne sais pas si c'est un problème de gouvernance entre les collectivités, la Région, etc. Tout le monde se renvoie la balle, mais avant de parler d'aller prolonger des lignes jusqu'à Saint-Laurent-du-Chamousset ou je ne sais où, nous pourrions au moins permettre aux personnes qui habitent ces communes de prendre leur voiture pour aller à Saint-Bel, à L'Arbresle ou peut-être encore plus en aval, de poser leur voiture et de prendre le train. Aujourd'hui, nous sommes dans des situations où il n'y a pas de place et ce n'est pas possible. Je trouve que c'est dommage lorsque l'on veut convaincre les personnes d'utiliser ce formidable outil qu'est le train. Merci.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

1300 Là, il y aura plusieurs réponses, parce que c'est aussi bien les maires dans le PLU. Ce sont ces fameux parcs relais, les PEM ou la Région. Enfin, comment incite-t-on à prendre le train ? Je crois que nous allons commencer les réponses. Ensuite, nous finirons le jeu des questions. Il y a aussi un temps où il faut aller sur le site.

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

1310 Je vais répondre à M. Samuel DENIS qui me demandait si je prenais le train. Oui, j'habite Bourgoin et je prends le train tous les jours pour venir travailler à la Part-Dieu, matin et soir, sur une ligne qui n'a pas la réputation d'être une des meilleures de la région. La ligne de Grenoble, c'est même plutôt l'inverse. Donc, je connais tous les soucis possibles et imaginables qui peuvent arriver : une seule rame au lieu de deux aux heures de pointe, le train supprimé au dernier moment, etc. Mais je constate aussi que depuis le début de cette année, il y a certes moins de trains à cause des travaux de la Part-Dieu, mais que la ponctualité s'est nettement améliorée. Peut-être que TER pourra compléter le propos avec des chiffres que je n'ai pas. Mais c'est une observation du client du matin.

La question de M. MAJEROWICZ sur la répartition des budgets d'entretien entre les lignes, nous n'avons pas la réponse ici. En revanche, nous ferons la réponse via le site du débat.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Lorsque les réponses seront faites ultérieurement dans 15 jours, vous pouvez nous laisser vos coordonnées mail ou postales si vous n'avez pas de mail, pour que nous puissions aussi vous transmettre la réponse du maître d'ouvrage ou d'une AOT.

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

1320 Pour la question des coûts d'exploitation du réseau, effectivement la régulation des trains est bien dans le périmètre de SNCF Réseau. Difficile de répondre à cette question pour un horizon qui est 2040. En revanche, nous pouvons regarder la diapositive 108 qui, globalement, montre la démarche que suit SNCF Réseau pour piloter ces trains, enfin pas le train lui-même, mais la régulation du train sur la ligne. Depuis 2010, SNCF Réseau s'est engagé dans une démarche globale de regroupement dans un poste de commande unique de gestions des circulations, qui sont aujourd'hui réparties sur plusieurs postes. Et la région Rhône-Alpes est bien placée puisque c'est la première qui a mis en place la commande centralisée à la Guillotière. Cela s'est fait en 2010. Et sur une série d'étapes qui iront jusqu'en 2026, c'est l'ensemble de la régulation du trafic, de tout le Nœud ferroviaire lyonnais qui sera centralisé dans ce poste de commande unique. Donc, avant 2040, nous y serons. Évidemment, ce sont des transformations lourdes de l'exploitation des trains, ce qui nécessite d'adapter le personnel qui est dans ces tours de contrôle, dans ces commandes centralisées. Mais le bénéfice en termes d'optimisation d'exploitation et en matière de qualité des trafics, surtout dans le cas de gestion de situations perturbées, est énorme. Donc, en matière de qualité, c'est quelque chose que SNCF Réseau pousse beaucoup. Et cette commande centralisée n'est pas que régionale. Elle se met en place sur toute la France.

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

1340 Il y avait aussi une question de ressources humaines, derrière. Notre objectif, à SNCF Réseau, est vraiment de faire rouler plus de trains, puisque notre équation économique est que plus il y a de trains et mieux nous savons entretenir, moderniser et développer notre réseau. Nous sommes vraiment dans l'optique de mettre plus de trains. Nous travaillons essentiellement sur l'heure de pointe. Mais ce qui est possible dans l'heure de pointe, après, est possible sur une amplitude beaucoup plus grande.

Et sur les aspects ressources humaines, nous mettons à disposition de la capacité – nous l'avions vu sur la première diapositive avec l'illustration tour de contrôle et compagnies aériennes. Et les entreprises ferroviaires à qui nous offrons cette capacité ont la possibilité de faire des trains, commandés souvent par des autorités organisatrices. Là, par contre, c'est vraiment en fonction des hypothèses de trafic. Un train avec un conducteur, le personnel qui va bien. Ce sont ces coûts d'exploitation, mais qui seront plus du ressort de l'entreprise ferroviaire. Mais nous mettons à disposition une capacité et notre objectif est bien de faire rouler le plus de trains possibles sur notre réseau.

Sébastien MAJEROWICZ

1350 Merci pour les réponses. Ce n'était pas vraiment ma question. Ma question portait sur le coût d'exploitation de l'infrastructure, c'est-à-dire quelles ressources humaines vous mettez en plus pour les nouvelles infrastructures que vous allez mettre en place sur Lyon, puisqu'il y aura plus de voies, donc plus d'entretien, etc. J'imagine plus de ressources humaines.

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

Plus de voies neuves, c'est souvent moins d'entretien, en fait. C'est évalué dans des calculs socioéconomiques qui montrent qu'il y a effectivement moins d'entretien les premières années. Cette évaluation est faite sur 20 ou 50 ans, je crois. Et tout est calculé pour voir s'il y a un bénéfice pour la collectivité à la fin. Et nous tenons compte de ces effets d'exploitation, bien sûr.

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

1360 Les bilans socioéconomiques sont une science en soi. Nous n'avons pas la réponse ici, mais là aussi nous répondrons sur le site. Il y a un atelier spécifique sur ce sujet.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous invite à vous inscrire à cet atelier sur les enjeux justement, les évaluations socioéconomiques.

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

Lundi 13 mai de 17 h à 20 h, à Lyon dans la salle Confluence, à la Maison de l'environnement. C'est sur inscription, sur le site de la CPDP.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

1370 Vous vous inscrivez sur le site noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr. Les réponses ont été faites. Nous reprenons des questions. Nous n'avons pas répondu à Monsieur sur les parcs relais. Qui peut répondre ? Quelle est la politique de la Région sur les parcs relais pour inciter au report modal ?

Anne DUBROMEL, Direction des transports Région

La Région intervient financièrement dans le cadre d'actions autour des gares pour faciliter, favoriser l'intermodalité, donc le passage d'un mode à l'autre, tout ce qui, en termes d'aménagement, peut favoriser le changement de mode, parce que nous savons que c'est ce qui peut être extrêmement décourageant que le changement de mode n'est pas aisé. Donc, l'accès des gares par les transports collectifs routiers, l'accès des gares par les voitures avec les parcs relais, l'accès des gares avec les vélos. Tout cela fait partie d'opérations que la Région finance.

1380 Par ailleurs, un outil existe dans l'aire métropolitaine lyonnaise : le Syndicat mixte des transports de l'aire métropolitaine lyonnaise, présidé par la Région et qui regroupe les autorités organisatrices, dont le SYTRAL, et qui travaille grande branche par grande branche de l'aire métropolitaine lyonnaise pour identifier toutes les actions qui favoriseront l'intermodalité, la coordination des horaires, les accès dont je viens de parler. Beaucoup de choses ont été faites. Il en reste encore beaucoup à faire également. Toute une série de réunions a été organisée fin 2018, début 2019, pour identifier toutes ces actions de

manière très précise. Cela donnera lieu à un plan d'action d'intermodalité pour les trois prochaines années, avec tous les partenaires autour de la table et une meilleure coordination des actions des uns et des autres.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie. Le SRADDET est d'ailleurs sur le site du débat public.

Anne DUBROMEL, Direction des transports Région

- 1390 Le SRADDET est le Schéma régional d'aménagement durable et d'égalité des territoires. C'est un nouveau schéma que les régions ont été amenées à produire, qui rassemble trois problématiques : les transports, l'environnement et l'aménagement du territoire. Toutes les régions ont eu à produire ce document pour la première fois cette année. Ils sont en cours. Le projet de SRADDET qui est disponible sur le site du débat a été arrêté par notre assemblée plénière en mars. C'est un projet. Il est soumis aux personnes publiques associées, comme les communautés de communes par exemple, les départements, pour avis. Ensuite, il sera soumis à enquête publique à partir de fin août, début septembre. Vous pourrez aussi aller le consulter et donner des avis dessus. Le SRADDET projette l'organisation de la région à horizon 2030.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

- 1400 Très bien. Une expérience de Maire ?

Pierre-Jean ZANNETTACHI, Maire de L'Arbresle

Plutôt de Président de communautés de communes. Pour revenir à votre question, c'est vrai que les parcs relais sont la compétence de la communauté de communes chez nous. Nous travaillons en partenariat avec la Région qui nous en finance une partie. Pour vous donner une idée, sur le territoire du Pays de L'Arbresle, nous avons doublé le parking de Saint-Bel. Nous venons de créer 80 places de stationnement à Fleurieux-sur-l'Arbresle. Nous avons la gare du Charpenay, sur laquelle il y avait 250 places, qui avaient été mises dans un premier temps par la communauté de communes. Nous avons 264 places qui seront créées en 2019. Ce sont des parkings gratuits. Après, il reste le cas un peu particulier de L'Arbresle, sur lequel il a fallu discuter avec la SNCF au moment où, à l'arrivée du tram-train, s'est positionné l'atelier de maintenance. L'atelier de maintenance a donc obéré la moitié des places de stationnement qui existaient derrière la gare. Nous avons réussi, avec l'aide de la Région, la communauté de communes et une partie de SNCF, la construction d'un parking relais, financé à 75 % par les collectivités locales (50 % la Région et 25 % la communauté de communes) et le reste à la charge de la SNCF. Malheureusement, cet ouvrage appartient à la SNCF, qui le gère par sa filiale Effia. Les abonnements sont donc payants. La communauté de communes participe pour qu'il y ait tout de même un accès, à hauteur de 6 ou 7 euros par abonnement. Il faudrait peut-être arriver à négocier un jour que le parking soit gratuit. Vous dites qu'il n'y a pas de places sur L'Arbresle, mais le parking est utilisé, de mémoire, autour de 60 %. Donc, il reste encore de la place. C'est vrai que cela doit coûter une vingtaine d'euros quand la communauté de communes a déduit son aide, pour être sûr d'avoir une place à l'année, sans risque de surcharge.

1410

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie de tous ces détails et réponses très précises. Les dernières questions, parce qu'il y aura après le temps de la synthèse par Francis BEAUCIRE. Ensuite, vous aurez le temps de déposer, de contribuer, de questionner sur le site. Monsieur ?

Richard ORTIZ, vice-président association 2RATL

1430

Bonsoir. Richard ORTIZ, vice-président de l'association 2RATL. Je voudrais revenir sur l'ERTMS, pour savoir s'il sera mis en place sur la ligne Lyon – Roanne – Clermont. Actuellement, nous avons beaucoup de retard, dû essentiellement au contournement à Lozanne avec la ligne Paray, qui engendre des retards matin et soir. Les retards cumulés, pas seulement à cause de ces problèmes à Lozanne, représentent tout de même à peu près 7 jours cumulés en 2 ans, vécus par tous les usagers.

J'aimerais aussi savoir si la capacité d'emport des rames prévues sur cette ligne, vu que le nombre d'usagers est amené à augmenter, sera prise en compte, sachant que les longueurs de quais restent pour l'instant incompressibles.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Qu'est-ce que la capacité d'emport ?

Richard ORTIZ, vice-président association 2RATL

1440 C'est le nombre d'usagers assis que les rames peuvent supporter. J'aimerais aussi interroger Réseau sur la suppression du personnel en gare, qui amène des problèmes de sécurité, essentiellement sur les traversées de voies. Moins de personnel, moins de sécurité.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Les deux dernières questions, et après les réponses, si vous êtes satisfaits et la synthèse.

Noé ÉTIENNE, secrétaire association 2RATL

Noé ÉTIENNE, secrétaire de la l'association 2RATL. Je voulais rebondir par rapport à la réponse de M. REBOULET sur la non-électrification de la ligne Lyon – Roanne – Clermont, qui est une des lignes les plus consommatrices en gasoil au niveau de la France. Nous avons entendu parler récemment d'un amendement sur un projet de train à l'hydrogène. Je voulais savoir s'il y avait plus de précisions sur ce projet.

1450 Et je voulais interroger la Région par rapport à l'annonce des nouvelles rames qui a été faite en grandes pompes tout récemment : 27 nouvelles rames. Sur le papier, effectivement, cela semble bien, de nouvelles rames confortables pour tout le monde. En réalité, nous nous posons de nombreuses questions puisqu'*a priori* de nombreuses rames seront des maintenances lourdes, donc immobilisées. La Région a prévu de faire installer un nouveau système de caméras sur des rames actuelles, qui risque d'être immobilisées. Et beaucoup de rames vont être enlevées du réseau puisqu'elles sont être réformées. Donc, nous nous posons vraiment la question si l'achat de ces 27 nouvelles rames sera suffisant pour compenser ces trains qui seront soit immobilisés, soit réformés.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Merci. La dernière question, derrière.

Jean-Paul FLIPO

1460 Jean-Paul FLIPO, citoyen. Je suis militant écologiste en même temps. Je voulais poser une question d'ordre général. Vous nous avez présenté beaucoup de chiffres impressionnants pendant l'exposé. Et ensuite, dans les réponses aux questions, vous avez surtout parlé de limitations, c'est-à-dire de ce que vous ne pouviez pas faire pour telle ou telle raison. Je me demande comment nous pouvons juger si ce que vous présentez est suffisant ou pas.

J'ai un critère. C'est le critère de la comparaison des déplacements par train, qui est le moins polluant comme vous l'avez dit tout à l'heure dans une diapositive, par rapport aux déplacements automobiles et camions. Je me demande si, dans 20 ans, le train aura une part de déplacement supérieure à ce qu'il a aujourd'hui par rapport aux déplacements routiers. Et je n'en suis pas persuadé.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

1470 Je vous laisse répondre. Et nous avons également une demande de réponse de la Région.

Anne DUBROMEL, Direction des transports Région

1480 Ce n'est pas pour botter en touche, comme on le dit dans le milieu sportif, mais votre réponse est très technique. J'interrogerai tout de même mes collègues des services desserte, infrastructure et matériel pour que vous ayez, si vous laissez vos coordonnées, une réponse plus précise. Sachez que la Région investit effectivement – c'est une décision récente de l'assemblée – dans l'achat de matériel, pour un peu plus de 300 millions d'euros. La décision vient d'être prise. Une deuxième phase est en préparation à nouveau d'acquisition de matériels. C'est un sujet qui nous préoccupe beaucoup et nous tenons compte des besoins nouveaux et des besoins d'immobilisation et de maintenance inévitables de matériels. Il y aura des réponses plus techniques, mais pour l'instant, je peux vous répondre cette préoccupation et ce qui est en préparation.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Merci. SNCF Réseau ?

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

Par rapport à mon collègue, Denis CUVILLIER, pas actuellement, mais pendant de nombreuses années, j'ai été utilisateur du train également, Lyon – Saint-Étienne quotidiennement. J'ai aussi vécu ces choses-là et c'est aussi ce qui m'a permis de travailler sur les opérations court terme.

1490 J'ai relevé deux sujets. Un sujet sur le train hydrogène. Qu'en est-il vis-à-vis des projets, etc. ? Nous, SNCF Réseau, une fois que tous les nouveaux matériels ont l'homologation, ils peuvent bien sûr assurer certaines relations. Et parmi les enjeux environnementaux, celui-là est une réponse quelque part, par rapport à l'électrification qui n'est pas à l'ordre du jour. Nous pouvons vous renvoyer également à l'atelier du 26 juin sur le train du futur, qui se situe à Lyon.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

Comme c'est un atelier débat, la règle est : une inscription via le site.

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

Voilà. Donc, trains autonomes, trains hydrogène, etc. Des sujets un peu pointus seront abordés.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

En fait, nous arrêtons quand la salle est pleine. C'est « premier inscrit, premier servi », si je puis dire, malheureusement.

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

1500 J'aimerais que vous reprécisiiez une question. Je n'étais peut-être pas assez attentif, car j'étais en train d'écrire. C'était sur les traversées de voies et la sûreté. Je voudrais être sûr de ne pas répondre à côté, si vous pouvez juste préciser.

Noé ÉTIENNE, secrétaire association 2RATL

C'est par rapport à la suppression du personnel en gare. Comme je l'ai dit, moins de personnel, moins de sécurité.

Cyril REBOULET, Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes SNCF Réseau

1510 D'accord. Sur la sûreté, j'imagine que vous faites allusion aux traversées de voies que nous pouvons qualifier de « clandestines », qui n'utilisent pas les passages aménagés qui peuvent exister. Là-dessus, SNCF Réseau assure une veille. S'il y a moins de personnel, je suis d'accord, il y a peut-être moins de signalements. En revanche, nous assurons une veille sur la signalétique, pour qu'elle soit facilement visible, qu'elle incite, qu'il y ait des messages de sécurité pour emprunter les passages aménagés. Nous assurons également parfois des comptages ou des mesures de visibilité dans nos gares, pour évaluer le niveau de risque. Nous avons également, au cours de ces visites, des observations en temps réel. Les personnes restent pratiquement une journée pour voir comment se comportent les voyageurs. Et si nous arrivons à détecter des situations particulièrement à risque, il y a ce que l'on appelle ensuite une étude locale. C'est un peu technique. Elle peut être comportementale. Et en fonction des résultats, des Comités se réunissent avec Gares & Connexions, avec SNCF Réseau, et décident d'actions et les hiérarchisent. Vous avez vu, je pense, dans certaines gares du personnel sédentaire ajouté après coup et qui est là pour encadrer, en quelque sorte, les traversées lorsque l'on a une traversée à niveau avec des pictogrammes, qui sont des situations que nous pouvons rencontrer dans les gares. C'est donc quelque chose qui est mis sous veille. Nous n'échappons pas, lorsque nous ne sommes pas là, ou qu'il n'y a pas de personnel à ce qu'il y ait des traversées. En revanche, pour ce qui est vraiment chronique, répétitif, avec des risques importants, SNCF Réseau s'assure que la signalétique, au moins, est bien mise en place. Après, nous ne pouvons pas surveiller la totalité du réseau non plus. Mais de nombreuses mesures sont tout de même prises en compte.

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

1530 La dernière réponse sur des chiffres forts, beaucoup d'ambition, mais des limitations. Certes. Nous affichons un niveau de service très élevé. Mais nous nous doutons bien que pour doubler les TER, les TGV et le Fret, il y aura beaucoup de choses à étudier et à approfondir, pour effectivement lever ces

limitations et être en capacité d'atteindre ces niveaux d'objectifs. Ce sera l'objet, si nous décidons en fin d'année de prolonger ce projet, des études à suivre.

Sur la part modale du ferroviaire par rapport au routier sur le long terme, j'ai très envie de passer le micro à un de mes collègues, Lionel COLLOMBIER, qui pilote ces études. La réponse sera à l'atelier sur les modèles de trafic dont nous avons parlé. Mais comme il est dans la salle et que c'est lui qui animera cet atelier, je proposerais bien de lui passer le micro pour qu'il réponde sur ce point.

Lionel COLLOMBIER, SNCF Réseau

1540

Nous allons effectivement présenter un certain nombre de chiffres, notamment par grande famille de liaison lors de l'atelier du 13 mai. Vous parliez du fait que la part du train soit supérieure à celle de la voiture. C'est envisageable dans certaines conditions, sur certaines relations bien précises, je dirais de centre-ville à centre-ville. Mais si nous raisonnons sur un périmètre relativement large, nous sommes encore loin de cela. Cela dit, entre aujourd'hui et l'horizon 2050, nous nous attendons tout de même à des parts modales qui augmentent considérablement, passant par exemple de 20 ou 25 % à 30 ou 40 % sur certaines relations où l'offre ferroviaire est sensiblement améliorée.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

J'ai une question. Monsieur, je suis désolée, mais je vous propose de le faire par écrit, parce que l'heure tourne et nous avons dépassé largement l'heure prévue. Monsieur, vous avez encore une question.

Maxime CHATARD, Directeur régional adjoint, SNCF Réseau Auvergne – Rhône-Alpes

1550

Maxime CHATARD. Je suis Directeur régional adjoint de SCNF Réseau. Dire à Monsieur que je suis un utilisateur régulier du tram-train, de Saint-Bel, de L'Arbresle, Lentilly, matin et soir, également du bus à Gorge de Loup. Je l'utilise aussi de temps en temps. La question de l'amplitude horaire, citée par Madame, est une vraie question. Également la billettique que vous évoquiez, Monsieur, avec les TCL, est une question importante. La relation avec le SYTRAL, bien évidemment pour les parkings relais, est tout autant importante. Nous travaillons beaucoup avec la Région. Dans le cadre du CPER, un budget important est prévu pour les parkings relais. Mme DUBROMEL l'a évoqué.

1560

Tout ce que vous pourrez nous faire remonter dans le cadre de ce débat public, qui se tient jusqu'au 11 juillet, est pour nous précieux et enrichira le projet, pour nous permettre de répondre à la commande que nous passe l'État, d'améliorer les déplacements du quotidien et de desserrer le Nœud ferroviaire lyonnais. Parce que bien évidemment, il y a une contrainte sur le Nœud ferroviaire lyonnais, mais si nous ne libérons pas cet espace-là, autour les difficultés perdureront. Il faut donc agir sur les deux : sur le cœur du système et en même temps desserrer et améliorer les déplacements du quotidien qui sont autour. Cela passe par le réseau ferroviaire, mais cela passe aussi par ce qu'il y a autour, c'est-à-dire les parkings relais, les aménagements cyclables – ils n'ont pas été évoqués aujourd'hui, mais le rabattement sur les parkings relais passe aussi par ce genre de mode de transport.

Agnès POPELIN, membre de la Commission particulière du débat public

1570

Donc, c'est une demande à contribuer. Je vais maintenant laisser la parole à Francis BEAUCIRE, qui est aussi membre de la CPDP, pour faire une synthèse. Je vous remercie de l'attention que vous avez eue, de vos contributions et questions.

Francis BEAUCIRE, membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Je suis resté très silencieux jusqu'à présent. J'étais attentif à ce que vous avez dit. Il me revient la charge de faire une sorte de synthèse de ce qui s'est passé. Évidemment, cela ne vous étonnera pas, puisque c'est vous qui avez dit tout cela.

Je voudrais vous remercier de votre participation, de votre implication et aussi du fait qu'après 3 heures de débats et d'échanges, vous soyez toujours là. Nous allons bientôt terminer. Simplement cette petite synthèse puis quelques mots pour la suite du débat public ailleurs.

1580

Quels sont les points ressortis ? J'essaie de faire des paquets. Mon premier paquet est que, finalement, quand on évoque le passé, le passé de projets et le passé de débats, c'est assez désespérant pour vous. C'est-à-dire qu'au fond cela vous amène à poser une question de confiance.

1590 Qu'est-ce qui nous dit qu'aujourd'hui ce nouveau débat et ces nouveaux projets vont être réalisés dans des délais raisonnables ? C'est une question. Entre désillusions, amertumes, vous mettez également en cause, dans ce premier paquet que je vois, parfois l'organisation actuelle des services. C'est ce que vous avez dit, Madame. Vous avez parlé d'organisation des services. Il y a des réponses à toutes ces questions, des réponses pour un peu plus tard. Il y a eu aussi des questions qui ont porté sur des améliorations qui n'ont pas besoin d'attendre la réalisation de NFL pour apporter tout de même des améliorations. Messieurs, vous aurez constaté que vous avez comme interlocuteurs dans cette salle, et sûrement dans les autres aussi, des personnes qui sont de bons connaisseurs de la chose ferroviaire et qui sont capables de pointer les dysfonctionnements, les mêmes que vous, même peut-être d'autres en plus, sur le vécu en particulier. Je pense que c'est un point important que je note. Des propositions d'amélioration vous sont faites sans attendre. Elles ne portent pas franchement sur le Nœud ferroviaire lyonnais, c'est-à-dire sur la gare de Part-Dieu, mais qui portent sur la gestion quotidienne de ces lignes. Il y a eu plusieurs questions autour de cela. Nous les retrouverons, puisque tout ce que vous avez dit est enregistré, et nous pourrions les préciser.

1600 Le deuxième point, pour ne pas être trop long, est l'expression d'un déficit de coopération entre les acteurs politiques qui ont la responsabilité des transports collectifs, en particulier cette coopération entre la Région et le SYTRAL, entre la Région et la Métropole. Vous avez pointé cette question à plusieurs reprises, y compris lorsque vous, Monsieur, avez dit qu'au fond lorsque les trains arrivent en cul-de-sac à la gare de Saint-Paul et qu'il y a eu des projets pour les faire déboucher dans le réseau des transports urbains de Lyon, ces projets, là aussi, rejoignent la liste des projets que vous avez cités. Et ce que Monsieur de Lyon Métro nous a dit tout à l'heure était quasiment effrayant. Ce déficit d'articulation est probablement préjudiciable au fait que nous puissions utiliser mieux un ensemble de gares et mieux connecter le chemin de fer au transport public urbain. Nous l'avons bien noté.

1610 Le troisième point, beaucoup plus précis : il y a des lignes de chemin de fer sous exploitées et vous en avez cité deux. La première est la ligne de l'Azergues et la deuxième est finalement la ligne de la Brévenne. C'est vous qui avez dit : « Poussez le tram-train au fond des vallées. » J'ai trouvé cette formulation très poétique et je l'ai notée. En fait, il y a des lignes sous-exploitées. Le Nœud ferroviaire ne parle pas de cela, effectivement. Et probablement que c'est un point important pour augmenter finalement l'attractivité des modes alternatifs à la voiture, ce qui fait partie du projet que vous avez cité.

Le dernier point, très rapidement. Je me contenterai de citer cette question qui a été posée par vous-mêmes, Monsieur. Vous avez dit : « Est-ce que tout cela est à la hauteur des enjeux à échéance de 20 ou 30 ans ? ». Vous avez bien répondu, effectivement, à cette question. Mais la hauteur des enjeux est une question qui est posée par le fait que l'on nous dit : plus d'habitants, plus d'emplois, mais surtout un impératif environnemental particulièrement important. Je crois que la question que vous avez posée est une question centrale. Vous avez d'ailleurs dit vous-même que c'est une question d'ordre ou d'intérêt général, et pas particulier.

1620 Voilà les points que j'ai retenus. Si vous pensez que j'en ai manqué, c'est le moment de le dire. Mais par ailleurs, comme nous allons vous le dire maintenant, le site est là pour recueillir toutes vos observations après ce débat. Je pense que ma collègue vous invitera au débat suivant, si vous voulez traverser la région. Merci de votre attention. Et je cède la parole à ma collègue.

Dominique SIMON, membre de la Commission particulière du débat public

1630 Merci Francis. Il faut savoir terminer une réunion. Nous terminons celle-ci, mais le débat ne se termine pas. De nombreuses réunions publiques sont prévues. Je vous invite, si vous ne l'avez pris, à vous référer à ce petit papier sur lequel il y a tout le calendrier. Mais il n'y a pas que des réunions publiques. Comme vous l'avez déjà entendu, il y a des ateliers débats. Nous avons fait référence à deux ateliers spécifiques. Vous trouverez toutes les références de ces ateliers sur notre site internet et vous pouvez vous y inscrire. Vous êtes plus que bienvenus. Au-delà des ateliers, des conférences débats, il y aura quelque chose d'assez original pour ce débat, nous allons demander à des jeunes de troisième de réfléchir un peu à ce que sera la mobilité de demain. Ils seront aidés dans ce travail par Robins des Villes. Ce sera une contribution intéressante. Nous réfléchissons loin, nous ne serons peut-être pas tous concernés ici, mais les jeunes, ou. Donc, autant qu'ils soient dans le coup. Et nous ferons des débats mobiles qui nous permettront d'aller à la rencontre dans des lieux publics pour faire connaître ce projet et recueillir les réactions. Voilà pour les événements prévus.

1640

Il faut que je vous parle absolument du site du débat, d'abord pour vous dire que tout ce que vous avez vu ce soir, vous le retrouverez dès demain sur le site. Des photos ont été prises, seront sur le site. Toutes les diapositives qui ont été présentées seront sur le site, les vidéos. Vous aurez bientôt le *verbatim* complet. Nous ne perdons rien, nous ne lâchons rien. Donc, allez sur ce site, non seulement pour y retrouver tout ce que vous avez vu, mais surtout pour continuer à contribuer. C'est vrai que Monsieur a un roman à écrire. Faites-le, c'est le moment où jamais. Continuez, compléter. Parce qu'il est évident que vous repartez certainement de là un peu frustrés de ne pas avoir pu aller plus loin, mais en même temps si l'ordre du jour n'est pas épuisé, nous, nous le sommes peut-être tout de même un peu. Donc, nous allons nous arrêter. Profitez du site pour continuer le débat.

Je vous demande un dernier effort. Il y avait sur la table d'entrée un questionnaire d'évaluation. Ce serait très sympa de le remplir pour que nous fassions mieux la prochaine fois. Je vous en remercie. C'était un plaisir d'être avec vous ce soir, pour nous tous. Merci beaucoup. Bonne fin de soirée.