

Débat public

NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS LONG TERME

Du 11 avril au 11 juillet 2019

Compte-rendu intégral

Réunion publique

Mercredi 12 juin 2019 à Saint-Étienne

SALLE/ADRESSE :	Centre des Congrès – Salon des Armuriers, 23 Rue Pierre et Dominique Ponchardier, 42100 Saint-Étienne
PARTICIPANTS :	63 personnes
DÉBUT > FIN :	19 h 16 à 21 h 40 (durée du REC : 2 h 34)
QUESTIONS-RÉPONSES :	12 questions

En tribune

CNDP

M.	Jean-Claude	RUYSSCHAERT	Président de la commission particulière du débat public
M.	Jérôme	LAURENT	Membre de la Commission particulière du débat public
M^{me}	Agnès	POPELIN	Membre de la Commission particulière du débat public
M	Francis	BEAUCIRE	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	Directeur adjoint du Pôle Prospective et Emergence – SNCF Réseau

Intervenants :

Philippe GAMON, Directeur des transports Région Auvergne Rhône-Alpes

Olivier MURRU, Chef de pôle opérationnel DREAL

Anne-Sophie MAROT, SNCF Mobilités

Stéphanie JUNG, SNCF Voyages

COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Bonsoir. Je suis Jean-Claude RUYSSCHAERT. Je préside la Commission du débat public, qui est chargée d'organiser le débat sur le nœud ferroviaire lyonnais, et ses aménagements à long terme. Je ne vais pas beaucoup parler. Je vais laisser tout de suite la parole à monsieur PERDRIAU pour un petit mot d'accueil, s'il le veut bien.

Gaël PERDRIAU, Maire de Saint-Étienne, Président de Saint-Étienne Métropole

Merci, Monsieur le Président, mesdames et messieurs les membres de la Commission, messieurs les représentants de la SNCF, mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs. D'abord, je suis très heureux de vous accueillir à Saint-Étienne pour cette réunion de la Commission particulière du débat public, qui est consacrée au nœud ferroviaire lyonnais. Je vous remercie, Monsieur le Président, de me permettre de dire ces quelques mots d'accueil.

Je ne sais pas si vous êtes venus en train ou en voiture, mais j'espère que dans un cas comme dans l'autre, vous n'avez pas souffert des dysfonctionnements, des pannes, des bouchons, ou encore des travaux qui émaillent tous les jours le trajet entre nos Métropoles. Si cela n'a pas été le cas, vous aurez été les témoins d'un miracle, ou d'une conjonction favorable de planètes, ce qui, en de telles hypothèses, est loin d'être fréquent.

Monsieur le Président, mesdames et messieurs, si le débat public qui a été initié porte de manière globale sur le nœud ferroviaire lyonnais, avec toute une série de réunions sur le territoire régional, celle de ce soir a davantage vocation à évoquer les liaisons ferroviaires entre les Métropoles, et plus exactement entre deux Métropoles régionales distantes d'une soixantaine de kilomètres : les deux premières villes de la deuxième région de France.

60 kilomètres, quand on regarde sur une carte, c'est plutôt court. Mais 60 kilomètres, entre Lyon et Saint-Étienne, si c'est sa montre que l'on regarde, ça peut être long, quand on a la chance de réussir à les faire.

Les relations entre ces deux agglomérations majeures de la région méritent beaucoup mieux. C'est vrai, dès à présent, avec un trafic voyageur qui est d'ores et déjà l'un des plus importants des lignes régionales françaises hors Île-de-France. C'est aussi vrai pour l'avenir, compte tenu des flux et des évolutions démographiques attendues.

Cette situation est d'autant plus tendue que l'on a assisté à une dégradation du service offert sur la période récente. Je n'irai pas, à ce stade de mon intervention, au bout des arguments qui étayeraient mon propos, puisqu'ils seront exposés dans le détail, et dans quelques minutes, par Jean-Pierre BERGER, Vice-Président du SCoT Sud-Loire. Je précise à ce sujet que la position de Saint-Étienne Métropole y sera intégrée, et qu'elle est également celle de Loire Forez Agglomération, dont je salue le représentant, et des communautés de communes de Forez Est, des Monts du Pilat, qui sont également membres du SCoT.

C'est donc une position que nous partageons tous. Je veux dire également qu'il ne s'agit pas de remettre en cause le travail des agents de la SNCF. En fait, c'est que le système, aujourd'hui, est à bout de souffle, techniquement, et qu'il est vital d'y remédier.

En termes d'impacts du projet du nœud ferroviaire lyonnais sur les déplacements ferroviaires du quotidien, entre Saint-Étienne et Lyon, je ferais deux constats, et la conséquence qui en découle. Le premier constat concerne les hypothèses d'augmentation de la desserte de l'agglomération de Saint-Étienne. Dans un premier temps, il était envisagé de porter l'offre à 5 TER par heure et par sens, soit un train supplémentaire toutes les deux heures, sur Part-Dieu, par rapport à 2018. Puis, dans le cas d'une étude complémentaire très récente, il est proposé une desserte de 7 TER par heure et par sens, entre Lyon et Saint-Étienne, c'est-à-dire 4 trains sur Part-Dieu et 3 sur Perrache.

Le second constat réside dans les améliorations à apporter à l'infrastructure elle-même. La première étude n'en parlait pas. Quant à l'étude complémentaire, elle évoque, pour que l'hypothèse des 7 TER soit tenable, des voies supplémentaires, à Perrache et à Châteaucreux ; et à Givors, un aménagement des lignes existantes et/ou un nouveau pont sur le Rhône.

- 50 La conséquence qui découle de ces deux constats, c'est que, quel que soit le scénario retenu, il est clair que cette infrastructure devra être améliorée par des travaux lourds. Vouloir mettre plus de trains, ne serait-ce qu'un par heure, ne servira à rien, si rien n'est fait en ce sens pour le permettre. On ne répondra pas de cette manière aux problèmes d'aujourd'hui et, bien entendu, encore moins à ceux de demain.
- 55 Mettre des trains en plus, mais qui mettront une heure et une heure vingt pour faire le trajet ; je ne suis pas sûr que l'on puisse appeler cela une amélioration du service.
- Il se pose également la question de la création d'une liaison directe entre la Métropole stéphanoise et l'aéroport Saint-Exupéry, qui n'est pas proposée à ce stade. Or cette liaison, qui est pourtant inscrite au CPER, madame la représentante de la Région, à la fois pour assurer les liaisons aériennes internationales, mais aussi une liaison ferroviaire directe possible, alternative, pour Paris, répondrait à
- 60 plusieurs besoins sur lesquels Jean-Pierre BERGER s'exprimera également dans quelques instants.
- Un autre aspect, Monsieur le Président, est celui du financement, qui n'a été évoqué que de manière lapidaire dans les documents que j'ai lus. Il va de soi, à ce sujet, que le nœud ferroviaire lyonnais est un projet d'intérêt général et national, qui n'a en aucun cas vocation à être financé par les collectivités
- 65 locales.
- Enfin, je ne saurais ne pas parler de l'impérieuse nécessité d'améliorer l'offre en TGV directs pour Paris. C'est là aussi un point essentiel. Et j'ai d'ailleurs eu l'occasion de rappeler ces différents points à Monsieur le Préfet de Région, lors d'une réunion qu'il a organisée le 24 mai dernier, en compagnie du Président de la Région Auvergne – Rhône-Alpes et du Président du Conseil départemental de la
- 70 Loire.
- J'ai aussi eu l'occasion d'indiquer que pour notre part, nous pourrions travailler à la création de parkings-relais à proximité des gares, et à l'amélioration des transports publics connectés à ces dernières, comme nous sommes en train de le faire à Saint-Étienne, avec la nouvelle ligne de tramway.
- 75 Le développement des transports du quotidien est indispensable ; c'est un passage obligé dans le contexte que j'évoquais au début de mon intervention.
- Monsieur le Président, mesdames et messieurs les représentants de la SNCF, ce débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais ne doit pas être abordé par le petit bout de la lorgnette – c'est-à-dire ne concernant que Lyon –, mais dans sa double dimension métropolitaine et régionale.
- 80 Il nous est demandé de nous exprimer sur ce sujet, mais nous sommes bien conscients que les hypothèses de travail qui nous sont présentées ne changeront rien, ou au mieux pas grand-chose, pour notre territoire, pour notre Métropole et ses habitants. Notre participation à ce débat n'a d'utilité que si l'on y évoque les questions d'infrastructure qui seront seules de nature à résoudre cette situation de congestion.
- 85 Par ailleurs, au-delà de ce que je viens de dire, ce qui est en jeu, c'est non seulement le desserrement du nœud ferroviaire lyonnais, mais aussi la liaison Lyon – Saint-Étienne et la connexion de l'aire métropolitaine avec les grands corridors, en articulation avec le Lyon – Turin.
- Enfin, la question du nœud ferroviaire lyonnais est indissociable du débat sur l'intermodalité fer/route, que la création d'un « RER » Lyon – Saint-Étienne ne résoudrait pas seule. Ces sujets sont, pour
- 90 nous, vitaux et complémentaires. Je vous remercie, Monsieur le Président.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

- Merci beaucoup de votre intervention. Je vais laisser la parole à Jérôme LAURENT, qui est membre de la Commission particulière. Vous avez devant vous quatre membres de la Commission particulière, qui m'accompagnent. Nous sommes une Commission de 9 ; nous l'évoquerons tout à l'heure. Donc,
- 95 ils seront amenés à intervenir en cours de réunion.
- J'ai manqué à tous mes devoirs, en préambule, en oubliant de vous indiquer que notre réunion est filmée. Donc, si vous voulez faire usage de votre droit à l'image – ne pas être filmés –, vous voudrez bien vous signaler, et éventuellement vous mettre hors du champ de la caméra. Cette réunion est retransmise en direct sur le site de la Commission particulière, mais également sur les réseaux sociaux. Et nos internautes qui, sur Twitter, peuvent accéder au débat NFL peuvent poser toutes les
- 100 questions qu'ils souhaitent. Ces questions vont être compilées, et seront renvoyées au grand public ; nous serons donc également amenés à y répondre au cours de cette réunion.

Voilà le préambule que je voulais faire. Je vais laisser Jérôme vous présenter les grands principes de ce débat, et l'organisation. Ensuite, on passera la parole aux différents intervenants.

105 **Jérôme LAURENT, membre de la CNDP**

Merci. Vous avez souhaité venir assister à cette réunion publique, donc on se doit d'abord de vous expliquer ce qu'est le débat public, qui l'organise, comment, et que fait-on.

110 Tout d'abord, le débat public, c'est la mise en œuvre d'un droit constitutionnel. Il y a en effet une charte de l'environnement adossée à la Constitution, dont l'article 7 dit que toute personne a le droit à l'information sur l'environnement, et a le droit – certains disent le devoir – de s'exprimer sur tout projet susceptible d'affecter l'environnement.

115 Ce grand principe constitutionnel est aussi remis, d'ailleurs, dans la convention d'Aarhus qui a été élaborée sous l'égide des Nations Unies, et dans une Directive européenne sur l'évaluation environnementale des plans et projets. C'est un exercice démocratique avant toute prise de décision. D'abord, on vous doit – je l'ai dit – l'information la plus large et la plus complète possible sur le projet. Et puis, en fait, vous êtes là aussi pour exprimer – on verra tout à l'heure les différents modes d'expression – vos avis et vos contributions sur le projet. Cela veut dire : son opportunité, ses caractéristiques, ses impacts, et éventuellement ses alternatives.

120 J'ai cité deux textes internationaux, simplement parce que leur article 6, alinéa 4, dit des choses très claires. La participation doit s'exercer au début de la procédure – ça, c'est la Convention qui le dit – ou à un stade précoce – ça, c'est la Directive – ; toutes les options étant encore possibles – ça, c'est la Convention – ou toutes les options étant encore envisageables – donc, Directive –, notamment à un moment où le public peut s'exprimer avec une réelle influence. Donc, on est là tout à fait en amont d'une procédure, et la procédure de concertation durera un temps certain.

125 En effet, on vise à éclairer la décision publique. La décision publique, elle n'est pas pour tout de suite ; ça, on aura l'occasion d'y revenir. La Commission particulière élaborera un compte-rendu et un bilan deux mois après la fin du débat public. Le maître d'ouvrage aura à se prononcer dans les trois mois qui suivront. Et il y aura ensuite un processus ininterrompu de concertation, si le maître d'ouvrage continue son projet, au moins jusqu'à l'enquête publique.

130 Qui organise le débat ? D'abord, c'est la Commission nationale du débat public. C'est une autorité administrative indépendante, qui est obligatoirement saisie pour certains projets concernant l'environnement, et dépassant certains montants. Elle décide à ce moment-là de l'organisation d'un débat en raison de l'intérêt national du projet et des enjeux socioéconomiques, environnementaux ou d'aménagement du territoire susceptibles d'être entraînés par la réalisation de ce projet. Dans ce cas-
135 là, elle décide d'organiser elle-même le débat, et en confie les modalités d'organisation concrète à une Commission particulière, qui est ici.

140 Nous sommes donc 9. Cette commission est composée de personnes extrêmement diverses, aux profils professionnels très divers ; ce qui permet des échanges entre nous. Elle définit les modalités d'information et de participation du public ; c'est-à-dire que nous avons défini combien il devait y avoir de réunions publiques, d'ateliers, de débats mobiles. Nous animons le débat public ; nous fixons notamment le déroulé des réunions. La Commission établit le compte-rendu du débat public, mais ce compte-rendu, en disant ce qui s'est exprimé, ne prend pas position sur le fond du projet. Ce n'est pas son rôle ; nous ne sommes pas une Commission d'enquête publique.

145 Les principes du débat public sont les suivants. D'abord, un principe d'indépendance. Les membres de la Commission n'ont aucun lien avec le maître d'ouvrage ni avec les collectivités concernées. Nous n'avons pas eu de parcours professionnel en lien avec la SNCF. Nous sommes tous des non régionaux, à l'exception d'une personne. Nous venons de la région parisienne, ou de Rouen. Et, monsieur le maire, il n'y a pas toujours de miracle : nous aussi, nous connaissons parfois les affres et les vicissitudes du nœud ferroviaire lyonnais.

150 Neutralité. La commission ne se prononce pas ni sur le projet ni sur les avis exprimés. On dira dans notre compte-rendu comment s'est passé le débat, ce qui s'y est dit, quels ont été les arguments développés. Et ça, bien sûr, cela servira ensuite au maître d'ouvrage pour prendre sa décision.

155 Autre principe : la transparence. La Commission assure la diffusion de l'information et n'écarte aucun avis conforme au principe du débat public. « Conforme au principe du débat public », cela veut dire qu'on a quand même une action de modération, pour éviter tous propos qui seraient indécents.

160 Ensuite, l'égalité de traitement. L'égalité de traitement, cela veut dire que toute personne peut s'exprimer, et que l'expression de cette personne, que ce soit un simple individu, ou le Président d'une collectivité, a exactement la même valeur, à une condition : que ce soit argumenté. C'est le dernier principe. Le débat public vise à recueillir des arguments pour la poursuite du projet, pour sa modification, ou pour son abandon. Ce n'est pas un sondage. Ça ne sert pas à mesurer l'opinion. Le questionnaire qui est diffusé, ou que vous pouvez compléter sur internet, n'est pas un sondage d'opinion ; il n'indique pas ceux qui sont pour ou contre. Il indique simplement la position de ceux qui ont voulu s'exprimer. Pour paraphraser un grand hebdomadaire, je dirais que l'argumentation, c'est le poids des mots, et l'échange des arguments – dans la sérénité, bien sûr.

165 Quelques mots sur la suite. Nous avons souhaité, nous, Commission particulière, avant la présentation du projet par le maître d'ouvrage, et avant de vous donner la parole, qu'il y ait ce diagnostic territorial ; c'est-à-dire qu'il y ait l'expression d'enjeux et d'attentes du territoire. Ça nous semblait nécessaire. C'est pour cela que monsieur BERGER va intervenir après moi, à la fois au titre du SCoT Sud Loire, qui est élaboré par le syndicat mixte du schéma de cohérence territoriale (SCoT), qui regroupe 4 intercommunalités, 198 communes, et qui représente près de 600 000 habitants. Avec bien sûr le soutien actif de l'Agence d'urbanisme Epures, dont le rôle est de produire des études, des analyses des projets urbains, et d'accompagner les collectivités territoriales et de faciliter la coopération entre les territoires.

175 Juste un mot avant de vous appeler, monsieur BERGER, pour présenter à la fois le maître d'ouvrage et les partenaires. Le maître d'ouvrage, c'est SNCF Réseau, qui est un établissement public industriel et commercial qui est le propriétaire de 30 000 kilomètres de voies ferrées, et dont le rôle est de construire, d'entretenir et de moderniser ce réseau.

180 Denis CUVILLIER et Cyril REGOULET vous présenteront le projet. Il y a d'autres personnes de SNCF Réseau dans cette salle. Il y a également SCNF Mobilité, en la présence de madame MAROT et de l'une de ses collègues. Et puis, je remercie aussi, au titre des partenaires, la présence de madame Laurence BUSSIERE, qui est Présidente de la Commission formation initiale et Lycées, au sein du Conseil régional. Il y a également des représentants de l'État et de la Métropole de Lyon.

Voilà. J'en ai terminé. Je vous cède la parole, monsieur BERGER.

Jean-Pierre BERGER, Vice-Président SCoT Sud Loire

185 Merci. Bonjour à tous. On va parler bien sûr du nœud ferroviaire lyonnais, mais je vais surtout parler de la voie ferrée entre Saint-Étienne et Lyon.

190 Quelques mots, d'abord, sur notre situation. Nous avons l'un des plus importants trafics des lignes régionales, hors Île-de-France. Nous avons aujourd'hui 12 000 voyageurs par jour à Châteaureux, et nous avons l'une des plus anciennes lignes ferroviaires de France – je crois que c'est 1832. Malgré tout cela, ou à cause de tout cela, nous avons beaucoup de problèmes récurrents, dont parlait tout à l'heure Gaël PERDRIAU. Des problèmes récurrents d'exploitation : pannes de trains, incendies à proximité des voies, incendies de matériels électriques, pannes d'aiguillage, pannes de signalisations, trains supprimés, trains surchargés, rallongement des temps de parcours, avec des arrêts supplémentaires, disparition des TER directs Part-Dieu, diminution des liaisons directes Firminy – Perrache, et enfin coupure des liaisons Le Puy – Lyon, à l'horizon fin 2019.

195 En parallèle, que nous demande-t-on ? Que nous prédit-on ? D'abord, un renforcement des flux d'étudiants, entre Saint-Étienne et Lyon – c'est une bonne chose. Plus de 400 000 habitants supplémentaires dans l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne ; en fait, c'est une Métropole stéphanoise de plus. Et + 40 % du trafic voyageur en 2030.

200 En parallèle, quel est l'impact du projet NFL sur nos déplacements quotidiens ? Un train supplémentaire en heure de pointe ; voilà ce que l'on nous propose. C'est évidemment impensable, pour les années qui viennent.

205 Je voudrais simplement rappeler que nos besoins sont très différents d'une Métropole à l'autre. Ils sont très différents de Grenoble, ils sont très différents de Clermont, parce qu'ils sont beaucoup plus diversifiés. D'abord, en termes d'origine. Ensuite, en termes de destinations. Ils sont beaucoup plus intenses. Ils sont beaucoup plus volumineux.

Qu'est-ce qui nous intéresse, nous, Stéphanois, et nous, Ligériens ? Évidemment, c'est d'accéder au cœur de Lyon, mais pas seulement. C'est aussi de se déplacer sur le territoire de nos deux

210 métropoles, pour aller chaque matin travailler dans les bassins d'emploi de notre territoire commun. Saint-Étienne, deuxième ville de la Région Auvergne – Rhône-Alpes ne doit pas devenir, à terme, que le terminus d'un RER lyonnais, avec des rames inconfortables, avec des rames surchargées, avec des rames rallongées et ralenties par des arrêts très rapprochés. Je rappelle que Saint-Étienne et Lyon sont dans le même pôle métropolitain, donc dans un bassin de vie homogène, où l'on recherche constamment l'harmonisation des services, l'harmonisation des tarifs et des complémentarités métropolitaines.

215 On va en venir au cahier d'acteurs sud-ligériens. Qu'est-ce qu'un cahier d'acteurs ? En fait, toutes les collectivités du sud Loire (le SCoT, Saint-Étienne Métropole, Loire Forez agglomération, la communauté de communes de Forez, la communauté de communes de Monts Pilat, le département) ont décidé de porter dans le débat public un cahier-cadre de débat. La suite de ma présentation concerne ce cahier d'acteurs, qui est une contribution de toutes les collectivités du territoire concernant les propositions qui nous ont été présentées. Cela se présente comme cela ; c'est un cahier d'acteurs.

220 Quelles sont nos attentes ? Ensemble, nous avons défini un schéma de desserte cible, que l'on voit apparaître à l'écran. Il reflète notre vision partagée. De quoi ont besoin les 700 000 habitants de notre bassin de vie ? Premièrement, aller plus vite au centre de Lyon, de façon sûre, de façon fiable, en améliorant nos temps de parcours – je rappelle simplement que les temps de parcours n'ont pas changé depuis 40 ans, voire plus. Deuxièmement, de diversifier nos points d'entrée dans le réseau collectif urbain du Sytral. Troisièmement, d'améliorer la diversité de l'offre, notamment avec la connexion des réseaux. Quatrièmement, d'améliorer le lien entre les réseaux de transports en commun urbains, et les TGV actuels.

230 La Part-Dieu, c'est un hub TGV/TER à conforter, en lien avec Saint-Exupéry et Perrache. Le hub TGV/TER est à développer, bien sûr, parce que c'est une bonne idée, parce que c'est une chance. Mais ce hub ne peut pas tout absorber.

235 J'ai trois réflexions. La première : la Part-Dieu ne peut pas être la seule réponse. La deuxième : Perrache est un élément majeur pour la presqu'île ; un élément majeur pour le confluent. Troisième réflexion : sans liaison directe avec Vénissieux et Saint-Exupéry, pas d'accès aux emplois, pas d'accès aux équipements, pas d'accès à l'Université Lyon II. L'accès à Saint-Exupéry est une exigence très forte de toutes les collectivités de notre territoire, pour développer notre attractivité économique nationale et internationale, pour accéder par une correspondance TER au TGV pour Paris, Lille, Roissy, Marseille, Montpellier, Grenoble, Annecy.

240 Le nœud ferroviaire lyonnais est un projet de long terme, qui appelle des précisions et des engagements robustes. Une fois de plus, nous ne voulons pas signer de chèques en blanc. Des engagements fermes doivent être pris et tenus sur le long terme. On ne veut plus revoir – et pas revoir – les galères vécues pour la voie K et les dessertes directes Saint-Étienne – Part-Dieu. Quant au positionnement « surface ou souterrain ? », au sujet duquel on nous interroge, nous n'avons pas de position, sauf peut-être une vigilance pour le souterrain, qui nous éloignerait un peu plus des voies de surface et du métro. On se souvient de la voie K, qui est aujourd'hui totalement dévoyée par rapport à sa fonction originelle de desserte exclusive de Saint-Étienne.

245 Il y a un volet qui a été totalement écludé : c'est la remise à niveau de l'infrastructure ferroviaire Lyon – Saint-Étienne. Il n'est nulle part question de revoir les infrastructures entre Lyon et Saint-Étienne. Nous avons un besoin impérieux d'un programme d'investissement majeur de l'État, de la SNCF, pour remettre à niveau cette infrastructure qui n'est plus du tout adaptée. Nous n'aurons une amélioration de l'accessibilité à la Métropole lyonnaise, que si des interventions structurantes sont enfin décidées. De plus, les coûts prévus – on nous parle de 2,8 milliards d'euros à 4 milliards d'euros, si c'est en souterrain – ne vont-ils pas obérer durablement ces projets d'infrastructures dont on vient de parler, indispensables à l'amélioration de notre réseau ?

250 On va passer à la conclusion ; quelles sont nos attentes ? Nous soutenons le développement du nœud ferroviaire lyonnais. Mais aussi, je rappelle que depuis 30 ans : premièrement, nous voulons le maintien, nous voulons le développement de TGV directs de Paris jusqu'à Châteaureux. Deuxièmement, nous voulons le maintien de la double desserte, en TER, Part-Dieu et Perrache. Troisièmement, nous voulons la mise en place de TER directs à la Part-Dieu, en 40 minutes. Quatrièmement, nous voulons la mise en place d'une liaison Châteaureux – Vénissieux – Saint-Exupéry. Cinquièmement, nous voulons la clarification des dessertes TER, en fréquence et en

265 politique d'arrêt. Sixièmement, nous voulons la relance d'un programme opérationnel sur les infrastructures, pour améliorer le temps de parcours et la fiabilité.

Toutes ces conditions sont indispensables pour nous permettre de répondre aux défis qui nous sont déjà annoncés. Merci.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

270 Bien entendu, bon nombre de questions intéressent SNCF Réseau, cela va de soi. Mais d'autres questions intéressent d'autres partenaires. Nous aurons l'occasion d'y revenir à l'occasion de ce débat. J'ai noté très rapidement quelques points ; notamment les points d'arrivée sur Lyon et les raccordements au réseau urbain, qui sont effectivement des points qui sont déjà sortis dans le cadre de débats. SNCF Réseau construit des infrastructures ; ce n'est pas SNCF Réseau qui met les trains dessus. Donc, on aura également à travailler avec les autorités organisatrices sur ce point, qui répondront pour partie à ces éléments.

275 Je voudrais maintenant laisser la parole à SNCF Réseau, pour présenter le projet. Le dossier d'origine a fait l'objet d'études complémentaires, à la demande de la ministre, qui sont intervenues en cours de débat. Vous y avez fait quelques allusions. Bon nombre d'éléments de réponse sont apportés. L'objet d'un débat, c'est bien de faire émerger les contributions et les demandes des uns et des autres. C'est
280 l'objet même de notre réunion de ce soir.

Je laisse la parole à Denis CUVILLIER et à Cyril, s'il le souhaite, en duo.

Denis CUVILLIER, SNCF Réseau

285 Bonsoir à toutes et à tous. Ce soir, nous sommes tous les deux à vous présenter le projet NFL long terme, et à répondre à vos questions. Moi-même, je suis Denis CUVILLIER, et je suis Directeur du projet NFL long terme.

Cyril REBOULET, SNCF Réseau

Je travaille à la Direction territoriale SNCF Réseau Auvergne – Rhône-Alpes. Je suis en charge de la coordination des opérations court et moyen terme du contrat de plan État/Régions, sur le nœud ferroviaire lyonnais.

290 **Denis CUVILLIER, SNCF Réseau**

Comme la CPDP nous a demandé d'être rapides dans notre présentation, nous allons vous donner un certain nombre de messages par le moyen d'un petit film d'animation qui présentera le projet de débat public. Après, nous reviendrons, dans notre présentation, sur des zooms sur des points particuliers.

Diffusion d'une vidéo sur le nœud ferroviaire lyonnais.

295 **Cyril REBOULET, SNCF Réseau**

300 Bonsoir à tous. Aujourd'hui, ce que l'on voulait vous dire, en préambule, c'est que SNCF Réseau, depuis la loi de 2018, est donc propriétaire du Réseau. Son objectif, c'est de le gérer le plus rationnellement possible, pour arriver à faire rouler le plus de trains au quotidien. Lorsque l'on regarde SNCF Réseau, qui est gestionnaire du réseau ferré, dans un cadre qui est financièrement établi par l'État, avec le contrat pluriannuel qui a été signé en 2016 ou 2017, c'est un effort sans précédent qui est déployé. Depuis 2020, jusqu'à 2022, on a une trajectoire où l'on multiplie par 3 le niveau d'investissement en régénération et maintenance du réseau.

305 Globalement, comment cela se décline-t-il sur le territoire, à proximité de Saint-Étienne ? Sur les années qui viennent, il y a du remplacement d'aiguillages, des programmes d'accessibilité, l'ouverture de haltes ferroviaires – c'est un petit peu du développement –, et puis la régénération d'installations de signalisation, de postes d'alimentation, nos ouvrages d'art – n'oublions pas les tunnels –, et également des remplacements d'aiguillages dans la zone de Saint-Étienne – Châteaureux. Des audits ont montré le sous-investissement depuis des années. Et là, l'idée, c'est bien d'inverser la tendance.

310 Nous allons vous présenter, en trois points, le contexte ferroviaire, ensuite le projet NFL long terme (par Denis CUVILLIER), ainsi que des éclairages complémentaires sur le débat, qui n'étaient pas dans le dossier du maître d'ouvrage initial.

315 Le nœud ferroviaire lyonnais (le centre de gravité s'est un petit peu déporté sur Saint-Étienne, et c'est bien naturel, puisque Saint-Étienne, c'est quand même le berceau du ferroviaire en France), ce sont 12 lignes qui convergent au niveau de Lyon. C'est environ 1 200 trains par jour, et plus d'un train sur deux est un TER. Donc, ce sont des liaisons internationales, nationales, régionales qui irriguent ce territoire et ce nœud ferroviaire lyonnais.

320 Ce nœud ferroviaire lyonnais présente différents points de congestion liés à la structure et à la conception même des infrastructures dans la zone lyonnaise. Ce nœud est très complexe, et il est congestionné. Aujourd'hui, on a un véritable phénomène de caisse de résonance : le moindre incident qui peut se produire au sein du nœud ferroviaire lyonnais a d'énormes répercussions et des effets en cascade. Un tiers des retards de l'ensemble de la région prend son origine au sein du nœud ferroviaire lyonnais. 20 % des trains ont plus de 5 minutes de retard. Cette propagation touche aussi les TGV qui ne font que transiter au travers du nœud ferroviaire lyonnais, qui prennent 1, 2 ou 3 minutes, en moyenne, à chaque fois qu'ils traversent cette zone congestionnée.

325 Un autre exemple, c'est lorsque l'on essaye d'établir le positionnement des trains à quai en gare de Lyon Part-Dieu. On le prépare la veille et, en général, le jour même, lorsque l'on joue les scénarios, une fois sur quatre, le train n'est pas reçu sur la voie qui était prévue.

330 Tout cela pour dire que l'on a ce phénomène de congestion, de caisse de résonance, qui amplifie les retards. C'est lié au fait que l'on arrive à un niveau de trains dans le nœud ferroviaire lyonnais en heures de pointe, qui est le niveau maximal. On ne sait plus rajouter, en heures de pointe, de trains supplémentaires. Donc, le développement de service, aujourd'hui, on ne sait pas le faire.

335 Une petite illustration avec ces segments colorés, où l'on voit, suivant la couleur, les pertes de temps des trains sur les différentes origines, et destinations : Firminy, Perrache et Saint-Étienne – Part-Dieu. Lorsque l'on est sur de l'orange ou du rouge, c'est qu'il y a plus de 30 % des trains qui perdent du temps. Donc, on visualise bien ici les lieux et les endroits où les trains prennent du retard. On voit également que sur les relations Saint-Étienne – Part-Dieu, à Saint-Étienne Châteaureux et dans la zone de Givors – Chasse, il se passe quelque chose également. C'est très révélateur ; ce sont des moyennes sur une année.

340 Que fait-on pour améliorer cela ? Aujourd'hui, dans le contrat de plan État/Région, il y a des réalisations qui sont en marche. Comme on l'a vu, c'était criant sur le cœur du nœud ferroviaire lyonnais. Donc, c'est vrai que la priorité a été de faire des investissements rapides là où c'était le plus nécessaire ; des investissements certes situés dans le cœur du nœud, mais qui bénéficient à l'ensemble des 12 branches de l'étoile ferroviaire.

345 Ce plan de mobilisation, qui date de 2012, a eu plusieurs étapes. La première étape, sans investissement, est d'abord une étape d'organisation des circulations, d'amélioration, de modification des règles d'exploitation. Elle a permis des améliorations sensibles. Et puis, il y a une étape d'investissement. Cette étape d'investissement, elle se matérialise aujourd'hui à Part-Dieu – vous voyez le grand chantier sur la voie L –, mais pas uniquement : à Saint-André-le-Gaz, au niveau de la bifurcation de Saint-André-le-Gaz, à Lyon Perrache (la signalisation à Guillotière), et dans différents endroits. Il y a donc une trentaine d'opérations à peu près, sur le nœud ferroviaire lyonnais, qui va concourir à améliorer la régularité. Ce sont 160 000 voyageurs quotidiens qui vont bénéficier de ces améliorations. Et lorsque le programme complet sera en place, on a estimé que c'était de l'ordre de 15 à 20 % de minutes perdues aujourd'hui, dans les trajets, qui ne le seront plus.

355 C'est donc un plan d'investissement ambitieux, et qui a sa déclinaison sur la branche de Saint-Étienne. Certes, nous avons l'ouverture de la gare d'Irigny, mais ce n'est pas forcément dans le plan de mobilisation, puisque c'est un développement d'offre, et pas forcément un retour à la qualité. Sur le retour à la qualité, il y a des opérations telles que la troisième voie de Rive-de-Gier, qui doit pouvoir permettre de recevoir des trains de voyageurs, des allongements de quai, des renforcements électriques pour donner de la capacité aux trains à rattraper leur retard, mais qui sont aussi nécessaires pour des allongements de trains. Donc, tout au long de la ligne, on a un programme d'investissement qui est inscrit au contrat de plan État/Région.

360 Ça, c'est pour tout de suite. Mais il est vrai que pour développer de la capacité à moyen terme, et sans attendre le long terme, SNCF Réseau a regardé d'autres pistes. Ce sont plus que des pistes,

365 puisqu'aujourd'hui, avec les nouveaux systèmes de signalisation – avec le nom barbare ERTMS, un acronyme anglais –, sur la ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon, le projet est pour 2025. Aujourd'hui, la réalisation est en cours, pour passer de 13 trains à 16 trains par heure. Et SNCF Réseau commence à réfléchir à cette déclinaison sur d'autres sites et d'autres lignes que sur les lignes à grande vitesse.

370 En quoi cela consiste-t-il, en deux mots ? Aujourd'hui, la signalisation classique (les feux), c'est un espacement fixe, qui est calculé selon le train le plus mauvais freineur (les trains lourds, qui freinent mal) ; et on applique cela à tous les trains. Ces séparations fixes, ces zones fixes vides que l'on laisse entre les trains par mesure de sécurité, demain, avec le nouveau système de signalisation, elles pourront être modulables en fonction de chaque train, et donc adaptées à chaque capacité de freinage des trains. Aujourd'hui, sur un linéaire de voie, on estime entre 20 et 25 % le gain, en nombre de trains, que l'on pourrait effectuer.

375 Sur les nœuds ferroviaires, c'est un petit peu plus complexe. On est sur des conjonctions de contraintes qui font que l'on ne sait pas encore si l'on atteindra ces 20 %, globalement. Mais cela fait partie des pistes que SNCF Réseau travaille, en attendant le long terme.

380 On sait que malgré tout, cela ne sera pas suffisant. Et c'est pour cela que Denis CUVILLIER va vous présenter le projet du long terme.

Denis CUVILLIER, SNCF Réseau

Avec le projet de long terme, nous rentrons dans le débat public. Tout ce qui vous a été présenté avant ne fait pas partie du débat public. Ces sont des co-parties, y compris l'ERTMS, au moins sur la

385 ligne à grande vitesse Paris – Lyon.

Donc la question qui se pose – que nous nous sommes posée –, c'est : « que se passe-t-il demain, si l'on fait augmenter le nombre de trains ? » On est parti de cette idée que de toute façon, l'on ne pouvait pas rester en l'état, que l'on ne pouvait pas rester sur le nombre de trains actuel et que les besoins de mobilité, dans une région aussi dynamique que Rhône-Alpes, sont tels qu'il fallait que nous réfléchissions sur deux choses. Premièrement, le niveau d'offre à mettre en place pour demain.

390 Ce niveau d'offre, c'est ce que le Président RUYSSCHAERT appelait l'« opportunité du projet », et c'est le premier sujet sur lequel vos avis sont attendus. Deuxième question dans le cadre du débat : le projet que nous proposons, correspondant à ce niveau d'offre.

Alors, nous avons pris des objectifs, qui sont ceux du maître d'ouvrage. Je précise tout de suite qu'ils n'engagent, à ce stade, aucune autorité organisatrice. L'ambition que nous portons – vous nous direz si elle est trop modeste, ou au contraire si elle est trop forte, trop exagérée –, c'est de doubler tous les types de trafic qui circulent : que ce soient les TER, en train du quotidien, que ce soient les TGV ou que ce soient le fret – ceux-ci à travers le nœud ferroviaire lyonnais.

395

Deux fois plus de périurbains, pour répondre aux besoins de transport durable du quotidien. Et cette croissance, dans les hypothèses d'étude que nous avons faites, nous l'avons portée essentiellement sur la gare de Perrache. 80 % de cette croissance, dans notre proposition, se fait sur Perrache.

400

Deux fois plus de TGV. Là, nous proposons de le faire sur Part-Dieu. L'idée étant de conforter le hub de Part-Dieu comme hub central, à la fois pour les liaisons régionales, nationales et également européennes. Tous ces rôles, le hub de Part-Dieu les remplit aujourd'hui.

Deux fois plus de fret. Là, nous n'avons pas fait d'hypothèse de croissance du fret ; cela appartient au monde économique. Mais notre Président, Patrick JEANTET, tient beaucoup à ce que dans tous nos projets, nous conservions une capacité pour le fret. Sur le projet de long terme, nous proposons de doubler la capacité offerte pour le fret, à travers le nœud lyonnais.

405

Nous avons regardé ce que donnerait ce doublement d'offre en matière de remplissage des trains (ce que l'on appelle la fréquentation). Nous, gestionnaire d'infrastructure, nous ne sommes pas une entreprise ferroviaire commerciale qui fait rouler des trains, et dans lesquels nous accueillons des voyageurs. Nous utilisons des modèles de calcul qui sont basés sur des gains de temps de parcours. C'est quelque chose de très complexe. Il y a un atelier spécifique qui a été organisé par les CPDP sur ce sujet. Et en faisant tourner notre modèle, nous sommes arrivés à la conclusion que la fréquentation voyageuse doublerait également.

410

415

Pour illustrer la croissance du périurbain, nous utilisons deux images. L'une montre les gares desservies par au moins 4 trains par heure en 2019 – juste après, je vous montrerai celle du futur.

420 Pourquoi ces 4 trains par heures ? Parce qu'il nous a semblé qu'à partir du moment où le public a la possibilité d'avoir un train au quart d'heure dans sa gare de proximité, il ne se posera plus la question de l'horaire du train, s'il sait que tous les quarts d'heure il en a un. Donc, il ira assez spontanément et naturellement vers le train, plutôt qu'un autre mode de transport.

425 Ici, vous avez la liste des gares desservies par au moins 4 trains par heure en 2019. Saint-Étienne en fait partie. Et pour demain, voilà le nombre de gares pour lesquelles nous proposons de mettre également le quart d'heure. Une petite remarque : aujourd'hui, Saint-Étienne a probablement la chance d'avoir effectivement 4 trains par heure vers Lyon, et à peu près bien répartis dans la tranche horaire. Moi qui suis client du TER tous les matins – je le prends à Bourgoin pour aller travailler à Lyon – ; on a effectivement 4 trains par heure à Bourgoin, mais il y en a trois sur un quart d'heure, et puis l'autre qui se promène une demi-heure après. Notre objectif, pour le long terme, c'est bien d'avoir ce cadencement régulier tous les quarts d'heure, dans chacune de ces gares.

430 Deuxième volet du débat public, après l'opportunité : quel est le projet que nous proposons qui permet de répondre à cette croissance de service ? Le projet vise essentiellement à répondre aux contraintes de capacité qui apparaissent dans le nœud lyonnais, aujourd'hui. Et elles apparaissent essentiellement à deux endroits. Dans la traversée nord-sud de Lyon, ce que l'on appelle la tranchée de la Guillotière, entre Saint Clair et Guillotière – au passage, ce sont les voies qui passent par la gare de Part-Dieu. Et le deuxième point de congestion principal, c'est la ligne en direction de Grenoble, sur sa partie entre Saint-Fons et Grenay – Grenay, c'est le raccordement entre ces lignes de Grenoble et le contournement de Lyon.

440 Vous voyez qu'il y a un petit trait bleu sur Perrache, parce que s'il y a moins de contraintes de capacité aujourd'hui sur Perrache, pour ce niveau d'offre que nous proposons, il y en a. Et il y a également des investissements prévus en gare de Perrache.

445 Je crois que c'est le Président du SCoT qui disait : « votre projet, il n'est vraiment pas ambitieux, parce que pour Saint-Étienne, vous nous mettez un petit pouiême de train toutes les deux heures ». C'est vrai. Dans nos études initiales, faisant le constat que Saint-Étienne avait déjà le quart d'heure, nous ne nous sommes pas penchés plus que ça sur le sujet Saint-Étienne. Nous nous sommes attachés à toutes les gares qui ne l'avaient pas. Mais dans ce contexte, et dans le cadre de la préparation du débat – récemment, en tout cas –, il y a eu le sujet de l'A45. Et la ministre nous a demandé de regarder rapidement, et de mettre au débat ce qui pourrait être fait pour Saint-Étienne, au-delà de la proposition que vous avez initialement étudiée. Et, monsieur le maire, vous l'avez rappelé : ce sont les fameux 7 trains par heure entre Saint-Étienne et Lyon.

450 Donc, ce sujet, il est aujourd'hui au débat au même titre que tout le reste, maintenant que nous l'avons étudié. Vous ne l'avez pas dans le dossier du débat initial, mais vous avez sur les tables de l'entrée une petite note de synthèse de ces études complémentaires qui présentent ces résultats.

455 Ce que nous avons regardé, c'est la possibilité de mettre, pour demain, 7 trains par heure entre Saint-Étienne et Lyon : 4 sur Part-Dieu, et 3 sur Perrache. Techniquement, sur le plan de l'exploitation, c'est possible, avec les aménagements de long terme qui sont faits dans le cœur du nœud. En revanche, en ligne, ça coince. Ça coince à un endroit très précis : au niveau de la traversée entre Givors et Chasse-sur-Rhône. Voilà ce que disent nos études. Donc, si l'on veut mettre en place ces 6 trains par heure, il y a des aménagements complémentaires à faire, au niveau de Givors – Chasse. Nous avons regardé rapidement deux options possibles pour ces aménagements : soit travailler dans chacun des nœuds de Givors et de Chasse, sur le plateau de voies actuel, soit plutôt un nouveau franchissement du Rhône, qui viendrait doubler le pont actuel.

460 Les coûts du projet sont très importants, notamment ceux qui sont en nord-sud, dans la traversée de Lyon, parce que l'on se situe dans un site et urbain, et que travailler sur un site urbain, c'est évidemment toujours très impactant et très impliquant.

465 Sur la partie nord-sud de la traversée de Lyon, avec l'extension de la gare de la Part-Dieu, nous proposons deux options : une option de surface et une option souterraine – je le dis rapidement, mais vu de Saint-Étienne, effectivement, l'important, c'est que tout fonctionne. Mais il y a quand même des milliards d'euros en jeu ; l'option en surface, c'est 1,5 milliard d'euros, et l'option souterraine, 3 milliards d'euros (tout ce qui est souterrain est toujours beaucoup plus cher). Le renforcement de la ligne de Grenoble : 820 millions d'euros. Et puis, il y a 500 millions d'euros d'aménagements complémentaires, parce que pour mettre en place ce niveau de service, il ne faut pas ne travailler que sur Perrache et Part-Dieu. Si l'on veut mettre en place notamment tous les terminus périurbains de la

grande périphérie de Lyon, il y a quand même 500 millions d'euros d'aménagements complémentaires à faire, hors ville de Lyon.

475 Et les fameux 7 TER par heure, entre Saint-Étienne et Lyon, ça représente un investissement de 500 millions d'euros – on a pris l'option d'un pont supplémentaire, plus des aménagements sur ligne existante.

480 Juste une remarque sur ces investissements liés au renforcement de la desserte de Saint-Étienne ; ce pont sur le Rhône ne servira pas qu'aux seuls 7 TER de Saint-Étienne. C'est notamment, dans les options d'étude du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, le dernier maillon sud que nous avons prévu pour le développement du fret dans la traversée nord-sud de Lyon.

485 La desserte de Saint-Exupéry. Même remarque que tout à l'heure. À l'origine, lorsque nous avons étudié ce niveau de desserte que nous avons proposé au débat, nous n'avions pas pris d'option de renforcement de la desserte de Saint-Exupéry. Un certain nombre d'acteurs s'en sont inquiétés, on fait remonter leurs inquiétudes auprès de la ministre, qui nous a passé commande, il y a un an environ, pour le débat, de faire des éclairages. À ce stade, on n'a pas un niveau d'étude aussi précis que celui que l'on a pu faire précédemment, mais au moins d'apporter des éléments d'éclairage pour recueillir l'avis de tout le monde – du grand public – dans ce débat, sur ce qu'il était possible de faire sur l'amélioration de cette desserte.

490 Un premier petit préambule : la gare de Saint-Exupéry, ça n'est pas une gare inanimée. Quelquefois, on l'entend dire : « sous-utilisée ». Regardez la croissance de la gare de Saint-Exupéry en matière de fréquentation sur les 10 dernières années : 280 % de croissance. Cette gare, qui était au 7e rang en 2007, parmi les gares de la grande Métropole lyonnaise, est passée au 3e rang. Donc, indépendamment des projets dont nous allons parler, c'est une gare qui est active.

495 Un point à souligner cependant : dans la croissance de Saint-Exupéry, dans ce chiffre, il y a notamment les effets de la mise en place de l'offre low cost Ouigo sur Saint-Exupéry. À elle seule, elle pèse 500 000 voyageurs, je crois – j'avais un chiffre de cet ordre de grandeur. Mais, vous voyez qu'entre 390 000 et 1 million, il y a une croissance propre au site de Saint-Exupéry.

500 Qu'avons-nous regardé en matière de desserte TER de Saint-Exupéry ? On a regardé un premier niveau qui s'appuierait sur les infrastructures existantes. Aujourd'hui, il y a des liaisons entre Grenoble, Chambéry et Lyon Saint-Exupéry qui utilisent la ligne existante, et puis le raccordement à la gare de Saint-Exupéry. Aujourd'hui, il n'y a que des TGV sur cette liaison. Demain, si l'autorité le décidait, on pourrait y mettre également des TER. C'est ce que nous appelons le premier niveau. Il est évidemment très restreint. On a regardé la possibilité de mettre un TER par heure et par sens aux heures de pointe, entre Grenoble, Chambéry et Saint-Exupéry.

505 Un niveau un petit peu plus ambitieux pourrait s'appuyer, en complément des lignes existantes, sur la réalisation d'une partie du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise – celui qui passe à l'est, justement au niveau de Saint-Exupéry. Si l'on réalisait le maillon entre la ligne de Grenoble et l'aéroport de Saint-Exupéry, on pourrait ouvrir la desserte de Saint-Exupéry à toutes les villes de l'ouest de la Région Rhône-Alpes, dont Saint-Étienne. Au passage, pour Saint-Étienne on a regardé également la possibilité ; en fait, on détournerait un TER qui va aujourd'hui sur Part-Dieu (un TER par heure), pour le mettre sur Saint-Exupéry. Au passage, on a vérifié qu'on pouvait l'arrêter à Vénissieux, que c'était compatible avec le plan de transport du long terme.

510 Toujours dans l'ouest de la région, s'offre également une possibilité de liaison depuis Clermont-Ferrand – Roanne, vers Saint-Exupéry, en passant par Part-Dieu et Perrache, parce que dans la pratique, on ne crée pas de TER supplémentaire. Mais ces TER qui sont aujourd'hui terminus Part-Dieu et Perrache, on les prolongerait vers Saint-Exupéry. Ce faisant, on crée une liaison TER entre les deux principales gares lyonnaises, et la gare de Saint-Exupéry.

520 Et puis, ce que l'on a appelé le troisième niveau : on fait le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise – pas complètement, mais au moins sur tout le maillon qui relie la ligne d'Ambérieux à la ligne de Grenoble –, et donc on ouvre la possibilité de desserte depuis Ambérieux, Annemasse et, même au-delà, Genève.

525 Voilà donc les trois niveaux que nous avons regardés. Ce sont des éléments d'éclairage. Ce que nous avons testé à ce jour, c'est la possibilité de faire circuler ces trains, que tout le système puisse fonctionner ; ce ne sont nullement des décisions ni de faire ni de mettre en route ce type de service. Mais dans le cadre de ce débat, ce qui est attendu par tout le monde, et pas uniquement par nous,

Réseau, c'est de savoir si ces sujets méritent de continuer à être étudiés. Ça, ce serait déjà une première expression forte qui nous guiderait.

530 Si l'on fait un petit zoom un peu plus précis sur la desserte de Saint-Exupéry. Le premier niveau, je l'ai expliqué : un TER par heure depuis Chambéry et Grenoble. On va s'intéresser tout de suite au deuxième niveau : Grenoble, Chambéry et l'ouest de la région. Nous avons regardé ce qui se passait en matière de fréquentation. J'insiste bien : c'est une fréquentation mathématique ; ce n'est absolument pas une étude de marché pour savoir s'il y aurait du monde dans ces trains. En matière de TER, par rapport à l'offre globale du long terme, il y aurait une croissance, si l'on mettait en route ces liaisons Saint-Exupéry. Il y aurait une croissance globale de l'ordre de 3 %, environ. Mais si l'on zoome un petit peu plus – si l'on creuse –, c'est essentiellement sur la liaison entre les gares de Lyon et Saint-Exupéry. Ailleurs, en revanche, puisqu'il y a des TER (celui de Saint-Étienne, ceux de Chambéry) que l'on détourne de Saint-Exupéry, il y a une baisse de fréquentation. Donc, sur ces liaisons-là, il y aurait une baisse de fréquentation des TER.

540 Au niveau des TGV, on ne touche à rien. Donc, le TGV reste stable. Le troisième niveau : on a voulu tester un peu plus loin. On a dit : d'accord, on fait ces infrastructures, on met en place des TER ; mais on a voulu regarder ce qui se passait si on allait un peu au-delà de mettre des TER Saint-Exupéry ; on recrée un centre de correspondance à Saint-Exupéry, un peu à l'image de celui de Part-Dieu, toutes proportions gardées. Pour se faire, on a décidé de tester le report sur Saint-Exupéry de tous les TGV dits « intersecteurs » ; ce sont tous les TGV entre Lyon et les villes de province, qui ne sont pas les destinations des gares parisiennes – c'est important : ce sont quatre trains par heure et par sens, aux heures de pointe. Pourquoi a-t-on testé ce scénario-là ? Ce n'est pas juste dans l'idée de faire un hub de correspondance. Mais c'était dans l'idée, aussi, de voir ce qui se passerait à ce moment-là au niveau du centre de Lyon. Et effectivement, le fait d'enlever ces TGV du centre de Lyon et quelques TER, permet de s'affranchir des réalisations des travaux les plus coûteux ; ceux qui sont dans la traversée nord-sud de Lyon, et au niveau de la gare de la Part-Dieu. C'est ce que nous appelons un « scénario de rupture ».

545 D'ailleurs, la rupture, on la vérifie assez facilement, lorsque l'on regarde la fréquentation. Il faut comprendre que dans ce scénario, le client lyonnais qui veut monter dans le nord de la France ou dans le sud, avec son TGV, il ne peut plus prendre la Part-Dieu. Il faut qu'il aille le chercher à Saint-Exupéry. Évidemment, il y a un rallongement du temps de parcours, la nécessité de prendre une correspondance. Cela a un impact assez lourd, puisque selon nos calculs (ce n'est pas une étude commerciale, mais des calculs de temps de parcours), il y aurait une perte de fréquentation de l'ordre de 12 % sur ces TGV. Sur les TER, on est à peu près stable. Sur les TGV radiaux vers Paris, on est stable aussi, puisqu'ils restent sur les gares lyonnaises.

550 En synthèse de toutes nos présentations. On n'a pas besoin de le rappeler, cela a été dit par Monsieur le Maire : une région dynamique – cela a été dit aussi par monsieur le Président du SCoT –, de forts besoins de mobilité, un nœud ferroviaire congestionné. Vous en avez été les témoins dans les dysfonctionnements que vous avez soulignés. À court terme, Cyril vous a présenté les travaux engagés pour améliorer la fiabilité et puis je viens de vous montrer les propositions que nous faisons pour le long terme ; et ces propositions, elles sont soumises à vos avis. Nous avons besoin de vos contributions.

555 Monsieur Laurent l'a rappelé tout à l'heure : ce débat, pour nous, maître d'ouvrage, il est très important, parce qu'en fin d'année, nous avons une décision à prendre sur ce que nous allons faire après. Ce n'est pas encore une décision de « faire », mais c'est au moins une décision de « savoir » si l'on poursuit les études de ces projets et, si on les poursuit, comment on les poursuit.

560 SNCF Réseau (anciennement RFF) a mené en tout une quinzaine de débats publics (je crois que c'est le quinzième, celui-ci). Nous ne sommes jamais sortis du débat avec le projet que nous avons en entrée. Il a toujours évolué, notamment du fait des contributions apportées au cours du débat public. Et ce sujet du nœud lyonnais est tellement riche – on vient de le vérifier ce soir, notamment avec tout ce qui peut se passer autour de Saint-Étienne – qu'on n'imagine pas que l'on sortira de ce débat avec ce que l'on vient de vous présenter. Par contre, pour nous éclairer sur la manière dont on va piloter la suite de la procédure, nous avons besoin de vos contributions.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

580 Merci de cette présentation. On va maintenant vous donner la parole. Il n'y a plus que vous qui allez parler. Le maître d'ouvrage répondra à un certain nombre de questions, et puis d'autres partenaires, dont la Région, l'État, ou d'autres partenaires encore, seront peut-être amenés à répondre à un certain nombre d'interrogations ou de contributions que vous apporterez.

585 De quoi va-t-on débattre ? Monsieur Cuvillier l'a évoqué : de l'opportunité du projet. Faut-il le faire ? Répond-il aux attentes ? Poursuit-il les bons objectifs ? De ces caractéristiques : les aménagements proposés sont-ils pertinents ? Faut-il envisager des compléments, ou des alternatives ? Dans les études complémentaires qui ont été conduites jusqu'à présent sont apparus, par rapport au projet initial, bon nombre d'orientations ou de phasages, ou d'alternatives possibles, qu'il paraît intéressant d'approfondir et de creuser.

590 Et puis, le troisième élément de ce débat, ce sont les impacts environnementaux et socioéconomiques ; en deux mots : quelles sont les retombées positives ou négatives de ce projet – ou de ces projets, puisqu'il peut y en avoir plusieurs.

595 Nous sommes à peu près à la douzième réunion publique, de mémoire, et nous avons comme ce soir entendu bon nombre de griefs par rapport à la situation actuelle. Cela va de soi sur les dysfonctionnements, les retards, etc. Notre débat, effectivement, ne peut pas ignorer cet élément. Nous l'avons pris en compte. Et nous avons bien noté qu'un certain nombre de mesures d'urgence devaient être apportées ; on les retranscrira sans aucun doute dans le bilan que nous serons amenés à faire.

600 Toutefois, je me remémore les paroles d'un intervenant, lors de l'une des premières réunions publiques, qui nous disait : il y a trente ans, on ne s'est pas projeté dans l'avenir ; on n'a pas anticipé l'évolution, et aujourd'hui, on en mesure les conséquences. Il serait particulièrement aberrant de ne pas se projeter aujourd'hui dans l'avenir, et de ne pas se projeter dans 20 ans. C'est donc ce que l'on attend de vous ce soir. Vous pouvez bien entendu exprimer le mécontentement sur le fonctionnement quotidien. Mais notre attente à nous, Commission du débat public, c'est plutôt de réagir par rapport à ces propositions ; dire si elles vous paraissent de nature à répondre aux besoins. Est-ce qu'elles doivent être complétées ? Est-ce que d'autres orientations sont possibles ?

605 Pour se faire, on va vous donner la parole. Il y a quelques règles classiques du débat public, que je rappelle. Lorsque vous allez poser une question, ou apporter une contribution, merci de vous lever et de vous présenter. Je disais tout à l'heure que notre séance était transcrite en vidéo, en direct sur les réseaux sociaux ; il est courtois de se présenter vis-à-vis du public qui vous écoute. C'est le premier point. Par ailleurs, on a une transcription intégrale – ce que l'on appelle le verbatim – de tous les propos qui sont tenus ce soir, qui vont nous servir, à nous, pour établir le bilan de cette concertation. Donc, merci de vous présenter.

615 Deuxième élément, c'est d'intervenir dans un délai relativement court. On a dit que vous aviez trois minutes pour porter une question, ou porter une contribution. Le temps s'affichera sur l'écran de façon à avoir des points de repère. Ce n'est pas pour limiter votre droit à la parole, c'est plutôt pour permettre au maximum d'entre nous – ou d'entre vous – de participer à ce débat. Je rappelle que si vous ne souhaitez pas être filmés, vous pouvez quand même poser des questions, soit sur Twitter, cela va de soi, soit par écrit ; les hôtes ou les hôtesses qui sont dans cette salle pourront recueillir vos questions écrites ; elles seront transmises à la Commission, et l'on y répondra de cette manière.

620 Voilà. J'en ai terminé sur ce petit préambule. Maintenant, vous avez la parole, pour qui veut la prendre. Il suffit que vous leviez le bras, et puis l'on vous répond.

Monsieur, on va vous donner un micro.

Gérard LIOTARD, CGT Cheminots Saint-Étienne

625 Merci. Bonsoir à toutes et à tous. Je m'appelle Gérard LIOTARD. J'interviens au nom des syndicats CGT des cheminots de Saint-Étienne. Je suis porteur, avec mes camarades ici présents, d'un projet d'amélioration de la desserte de Saint-Étienne à Lyon, qui a été quand même largement évoquée ici.

630 Dans les différentes présentations qui ont été faites, le problème très important pour les années à venir, effectivement, du nœud ferroviaire lyonnais a été évoqué largement, avec des propositions. Il n'échappe à personne que ces propositions concernent plus le moyen et long terme. Notre projet est plus modeste : il vise à améliorer la desserte de Saint-Étienne à Lyon très rapidement, parce que chacun sait bien qu'il y a urgence à améliorer les capacités, la régularité et la fiabilité de cette

635 desserte. Le projet dont nous sommes porteurs avec mes camarades présents a pour but de créer un pôle multimodal nouveau sur l'ex-commune de Terrenoire, qui est aujourd'hui sur Saint-Étienne, au lieu-dit La Massardière. Je dis bien un « pôle multimodal ».

640 Les disponibilités foncières sont larges ; elles existent. Elles permettent de créer un point d'arrêt qui permettra l'arrêt de nombreux trains, parce que, dans ce qui a été évoqué, et ce qui ne l'a pas été, aussi ; 7 trains par heures, c'est très bien, c'est excellent. On a entendu le problème du passage difficile sur le pont de la Méditerranée à Givors, bien entendu. Seulement, ces voyageurs nouveaux, qui vont venir prendre le train à Châteaueux ; beaucoup d'entre eux vont venir en voiture. Les capacités de parking à Saint-Étienne Châteaueux sont largement saturées. La circulation dans la ville de Saint-Étienne n'est pas très très fluide.

645 Alors, j'en reviens à notre projet, qui prend appui sur des propositions dont les origines sont déjà très anciennes ; elles émanent d'un comité de quartier de Terrenoire. C'est dire que parmi nous – mais vous le savez –, il n'y a que des gens de terrain qui ont réfléchi à ce problème. Ce comité de quartier a jugé utile de contacter les syndicats de cheminots de Saint-Étienne, qui ont repris ce projet à leur compte, et qui l'ont d'ailleurs fait vivre depuis longtemps. Ils ont contacté les autorités qui avaient la possibilité de nous épauler jusqu'à présent, que ce soit le vice-président Transport de l'agglomération – enfin, de la communauté ; je ne sais plus comment on dit –, que ce soit le maire de Saint-Étienne ;
650 on n'a pas eu beaucoup de soutien jusqu'à présent. Mais mieux vaut tard que jamais.

Donc, ce projet prend appui sur la volonté affichée, dans un courrier de la préfecture Rhône-Alpes (la préfecture de Région) de faire un saut qualitatif de voyageurs de 20 000 à 45 000. C'est important. On peut même se demander si les 7 trains par heure seront suffisants.

655 Ce nouveau point d'arrêt, situé à la Massardière... Pourquoi à la Massardière ? Attention, précision importante : il ne faut pas penser par rapport à la gare Terrenoire actuelle. La gare Terrenoire actuelle, elle n'est malheureusement plus là. Elle n'existe plus. Donc, on vous parle d'un point d'arrêt qui serait situé à la Massardière, qui est d'accès facile pour une population très importante provenant des quartiers nord et sud de Saint-Étienne, ainsi que d'une large périphérie de ces quartiers. Dans
660 tous les cas – dans les deux cas –, on a accès par l'autoroute, avec la sortie – pour ceux qui connaissent – au cimetière de Terrenoire, pour ceux qui viennent des quartiers nord, à la sortie Saint-Jean Bonnefond pour ceux...

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

665 Vous pouvez écourter un tout petit peu votre présentation, parce qu'on a largement dépassé les trois minutes.

Gérard LIOTARD, CGT Cheminots Saint-Étienne

Je vais essayer d'aller vite. Je vous prie de m'en excuser, mais je voudrais quand même terminer.

670 Tous ces usagers nouveaux, ou anciens, délesteraient de manière très importante la circulation à l'intérieur de la ville de Saint-Étienne. Outre l'aménagement des parkings nécessaires, pour garer les voitures, on a estimé, dans une première approche, que 400 places pouvaient être faites en première approche. Il conviendra bien entendu de construire des quais, ainsi que des accès, par escalator, dans un premier temps, au pont-route qui peut être utilisé – qui existe, donc – pour traverser les voies. Donc, vous voyez que les investissements, dans un premier temps toujours, sont limités.

675 Naturellement, l'accès par les transports urbains devra être réexaminé ; il devra être amélioré. Il n'y a pas de mal à dire cela, parce qu'il y a tellement peu de desserte dans ce secteur que l'on ne peut pas partir sans examiner au fond ce problème-là.

680 Cette massification de la desserte exige une refonte totale de la grille de desserte actuelle, un cadencement plus serré, avec des points d'arrêts supplémentaires. Elle imposera une sélectivité des points d'arrêt. Dans notre réflexion, tous les trains ne desserviront pas toutes les gares. Parce qu'en plus de ce pôle multimodal, on peut penser que d'autres points d'arrêt apparaîtront ; je pense à Grand-Croix, par exemple.

Amélioration du temps de parcours : cela a été évoqué. Des améliorations rapides peuvent être gagnées. Par exemple, vous avez évoqué tout à l'heure le remplacement d'aiguilles à Saint-Étienne

685 Châteaueux. On peut penser que les aiguilles en question, en voie déviée, seront franchissables à 60 au lieu de 30 à l'heure.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Je vais vous demander de conclure.

Gérard LIOTARD, CGT Cheminots Saint-Étienne

690 Je conclus. Installer un système de signalisation plus performant, vous l'avez évoqué ; je n'insiste pas. Et puis, soyons réalistes ; reposons sur la réalité. 46 minutes, aujourd'hui, Saint-Étienne – Part-Dieu. Oui, bien sûr, c'est ce qui est annoncé et c'est ce qui écrit sur les fiches horaires. Seulement, quand vous restez 5 minutes au carré d'entrée de la gare de Lyon Part-Dieu parce qu'il n'y a pas de voie disponible, ça pose problème. Alors, on en revient aux questions de fiabilité de la gare de Part-Dieu ; ce n'est pas gagné. Et surtout, notre projet implique à nos yeux de réexaminer l'aboutissement de ces trains, notamment à la gare de Perrache. On sait aujourd'hui pourquoi cette gare a si peu d'activité. 695 On le sait. C'est pour des raisons extrêmement étroites de personnel, à partir du moment où le TER, dans les années 95, a commencé à se développer. À l'époque, tous les voyageurs ne demandaient pas que tous les TER, de Saint-Étienne en particulier, et les autres aussi, aillent sur Lyon Part-Dieu. C'est un choix délibéré. On en subit les conséquences aujourd'hui.

700 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**

Vous terminez, s'il vous plaît.

Gérard LIOTARD, CGT Cheminots Saint-Étienne

705 Oui, oui. Désaturation de la gare de Lyon Part-Dieu. Ce point d'arrêt nouveau s'accompagnera de la création d'activités nouvelles. Pourquoi d'activités nouvelles ? Une crèche, par exemple. Ce n'est pas bête, cette idée-là des habitants de Terrenoire. Et puis, pour finir – et je finis réellement –, ce secteur-là, avec cette activité nouvelle, pourrait commencer à constituer un embellissement de ce point d'entrée de la ville de Saint-Étienne, qui détonne un peu par rapport à tous les autres points d'entrée. Merci. Je vous demande pardon d'avoir dépassé mon temps.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

710 Merci. Je vous en prie. Vous pouvez redonner le micro à l'hôtesse ; elle va le reprendre. Est-ce que SNCF Réseau a quelques éléments de réponse ? J'ai bien noté qu'il y a quand même une proposition, une contribution, entre guillemets. J'ai cru savoir que vous souhaitiez faire un cahier d'acteurs. Nous avons déjà quelques cahiers d'acteurs sur ce point...

Gérard LIOTARD, CGT Cheminots Saint-Étienne

715 Je ne sais pas comment vous appelez ça...

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

C'est une contribution un peu formalisée. Vous en avez des exemples sur la table. On a l'habitude, avec vos collègues, d'avoir des cahiers d'acteurs de cette nature, qui formalisent un peu cette contribution. Monsieur CUVILLIER ?

720 **Cyril REBOULET, SNCF Réseau**

725 Juste une intervention très courte. J'ai entendu « la Massardière », j'ai entendu « Grand-Croix » également. Je souhaite juste dire qu'il y a une démarche en cours à laquelle participe SNCF Réseau. Parce que SNCF Réseau a donc la volonté de travailler avec toutes les parties prenantes de la mobilité, parce que l'on est convaincu que la part du mode ferroviaire pourra augmenter s'il y a un travail sur l'intermodalité. Et SNCF Réseau, aujourd'hui, participe à une instance qui concerte sur l'amélioration des mobilités dans le corridor entre Saint-Étienne et Lyon. Donc, il y a beaucoup d'acteurs participants.

Après, je ne suis pas le mieux placé pour en parler. C'est vrai que c'est fait sous l'égide de monsieur le préfet de Région, de l'État et de la DREAL.

730 Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Peut-être que le représentant de l'État, s'il est dans la salle, peut apporter quelques éclairages complémentaires, s'il le souhaite.

Olivier MURRU, Chef de pôle opérationnel DREAL

735 Bonjour. Olivier MURRU, chef de pôle opérationnel à la DREAL. Effectivement, nous menons actuellement, sous l'égide du préfet de Région, une démarche d'étude et de concertation pour l'amélioration de la mobilité dans le corridor entre Saint-Étienne et Lyon. Différentes mesures sont étudiées. Comme le disait le Président de Saint-Étienne Métropole, il s'agit notamment de l'amélioration de l'intermodalité, de la création, ou de l'augmentation, de la capacité des parkings-relais, des liens avec les transports en commun, qui sont importants.

740 Toutes ces mesures sont jugées nécessaires, à ce stade, quels que soient les nouveaux projets d'infrastructure qui pourront avoir lieu, et notamment ce projet du NFL long terme. Donc, dans le cadre de cette étude, nous avons effectivement noté ces idées de nouvelle halte, et on les intégrera, on les regardera. Mais comme vous l'indiquiez, cela posera la question de la politique de desserte, parce qu'effectivement, si l'on multiplie les points d'arrêt, cela va allonger les temps de parcours.

745 Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci. D'autres interventions ?

Noël BERLIER, Président d'ARDISO 88

Merci. Bonsoir. Je suis Noël BERLIER. Je suis le Président de l'association ARDISO 88, à Saint-Étienne.

750 Ce que j'ai entendu me laisse un peu sceptique, par rapport aux chiffres d'échange de trafic entre Lyon et Saint-Étienne, tout confondu. Je suis en mesure de prouver que l'on est entre 130 000 et 150 000 personnes qui naviguent entre Saint-Étienne et Lyon, aussi bien en voiture, avec 30 % de véhicules qui ont plusieurs passagers. Et il faut calculer sur 200 jours par an, puisque si l'on calcule le trafic moyen journalier annuel sur 365 jours, évidemment que l'on fait baisser les moyennes. Sauf que

755 le trafic, qu'il soit ferroviaire ou automobile, entre Saint-Étienne et Lyon, c'est essentiellement les jours ouvrables (les jours de travail). Donc là, on fait beaucoup monter les chiffres journaliers.

Je connais très très bien cette voie ferrée. D'ailleurs, cette vallée entre Lyon et Saint-Étienne – il faut le dire – a eu un trafic depuis la nuit des temps, puisque l'on a démarré par les diligences. Ensuite en 1760, il y a eu un génie qui a créé le canal. Ensuite, il y a eu la SNCF en 1832. On a donc été aussi

760 les initiateurs là-dedans, comme aussi le tramway. On a démarré beaucoup de choses sur Saint-Étienne. Ensuite, l'autoroute qui a couvert ce canal il y a 60 ans.

Il y a 60 ans, il y avait 60 millions d'habitants en France ; aujourd'hui, il y en a 66 millions, qui circulent beaucoup plus, pour des raisons diverses, puisque l'emploi a changé et les distances d'emploi ont changé aussi. Depuis 60 ans, on est quand même une des rares agglomérations en France à n'avoir rien eu de nouveau, ni au niveau ferroviaire, ni au niveau des infrastructures routières. Donc, il est

765 temps aujourd'hui que l'État se penche sérieusement sur cette question. Ce n'est pas en rajoutant quelques trains et 2 ou 3 000 personnes par jour qu'on va...

Également, je crois que l'on est une des rares agglomérations en France où le trafic routier augmente de 2 % par an. Je ne crois pas me tromper là-dessus. Donc, si vous voulez, cela n'a pas réglé grand-chose. Évidemment, je comprends les efforts qui sont faits par la SNCF. C'est une voie que je connais très très bien ; j'y ai passé 27 ans. Je suis né à 7 mètres de la voie ferrée. Mon père a été poseur en 1930. Enfin, je peux vous raconter toute l'histoire là-dessus. Mais donc, cette voie, franchement, elle est carrément obsolète. 1832, vous rendez-vous compte ? Et aujourd'hui, on continue à faire passer

770 des trains là-dessus.

775 Je ne voudrais pas qu'un jour l'on dise : tiens, il y a un train qui a plongé dans le Gier. C'est un trafic que je connais très bien. Donc, si vous voulez, c'est une voie qui est mal sécurisée également. Voilà,

c'est un petit peu cette réponse-là ; elle n'apporte pas une réponse satisfaisante à la globalité des échanges entre Lyon et Saint-Étienne.

780 Alors, imaginons que l'État trouve une solution aujourd'hui. Dans dix ans, elle sera peut-être mise à l'écart, comme cela a été fait sur une voie nouvelle routière qui avait été pourtant initiée par l'État, et qui aurait évidemment apporté beaucoup de solutions à cette vallée, et aussi au développement économique.

785 Encore une petite minute, quand même. Quel est le constat ? Si tous ces gens circulent tous les jours, où vont-ils ? Ils vont dans le centre de Lyon, mais surtout à l'est de Lyon, où vous regardez toutes les zones économiques qui sont développées sur les autoroutes A42, A43, La Plaine de l'Ain, etc., et qui continuent aujourd'hui. Et nous, dans cette vallée du Gier, nous n'avons plus d'espace. Donc, les gens sont obligés de se déplacer pour aller travailler ailleurs. Évidemment, cela pose de plus en plus de problèmes.

790 Évidemment que Lyon est une ville attractive à tout point de vue, mais aujourd'hui il ne peut plus supporter cela. Donc, il y a peut-être des solutions à trouver à l'ouest, pour notamment... Je ne vais pas revenir et développer cette histoire d'A45, mais l'on voit bien que, par exemple, avec l'A89, à Tarare, il y a des zones industrielles qui se sont créées ; il n'y a plus d'espace. Alors voilà, c'est toute une histoire. Donc, il faut revoir cela en globalité, et revenir peut-être aussi... Je sais bien qu'il y a des jeunes. Je sais bien qu'il y a des opposants, mais on n'est plus en 1950 aujourd'hui. On a dépassé.

795 Donc, aujourd'hui, c'est un peu ce que je voulais dire, et j'espère que je me suis fait comprendre. Je vais être obligé de partir, parce que j'ai une autre réunion – pas sur le train. Je vous remercie.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci. Sur les chiffres, les moyennes, etc. : vous pouvez apporter quelques précisions ? Vérifier, sur ces éléments, si vous les avez, ou si... Oui, sans aucun doute.

800 **Cyril REBOULET, SNCF Réseau**

Aujourd'hui, les chiffres connus sur les voyageurs dans les trains, on est sur l'ordre de grandeur de 20 000 voyages/jour. Alors, je ne sais pas si l'on est d'accord sur ces chiffres-là.

Noël BERLIER, Président d'ARDISO 88

Madame la ministre a dit 15 000. 20 000, on est d'accord, monsieur.

805 **Cyril REBOULET, SNCF Réseau**

810 L'ordre de grandeur, c'est à peu près ça. Je crois que sur Saint-Étienne – Lyon, on est sur une part modale relativement forte, pour le train, puisque je crois que l'on est autour de 30 % de part modale. Après, ce sont des chiffres que j'ai juste au départ de Saint-Étienne. On sait bien que les déplacements dans la vallée du Gier, de l'Ondaine, et en relation avec Lyon, c'est plus complexe que ça. Ça ne se réduit pas simplement à Saint-Étienne – Lyon. Donc, oui, si l'on partage ces chiffres-là, effectivement, l'ambition, pour nous, c'est aussi d'avoir du rabattement, de remplir les trains, de faire des trains plus capacitaires, de faire plus de trains. Voilà pour la partie demande de déplacement. Il y a certaines de vos questions et de vos réactions qui trouvent aussi, je pense, leur place dans les études sur le déplacement dans le corridor Saint-Étienne – Lyon.

815 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**

Merci.

Bernard MIOCHE, conseiller délégué Loire Forez Agglomération

Je suis conseiller délégué en charge des politiques contractuelles à Loire Forez Agglomération, et je suis chargé de représenter l'agglomération, après en avoir discuté au niveau de l'exécutif.

820 À partir des éléments que l'on avait, on se posait des questions. J'ai perdu vos noms, mais les deux messieurs de Réseau ferré de France m'ont rassuré quand même sur la vision que l'on pouvait avoir. Parce qu'avec les documents que l'on avait, c'était faible.

825 Je voudrais dire que nous soutenons parfaitement ce qu'a dit monsieur PERDRIAU et monsieur BERGER tout à l'heure. C'est important, le nœud ferroviaire lyonnais ; il faut avancer là-dessus. Cet après-midi, je suis allé regarder la région lyonnaise sur Google maps. On voit bien qu'il y a des endroits où c'est impossible de faire passer des choses. Quand vous allez vouloir agrandir votre affaire à la Part-Dieu, cela va être quelque chose.

830 Alors, c'est vrai que nous sommes des hommes, et nous fonctionnons avec un cœur. Nous avons tendance à toujours réfléchir avec un cœur. Nous avons la chance, sur un système ferroviaire que l'on a en France, de pouvoir mettre plusieurs cœurs. Et j'étais content de voir que par rapport à Saint-Exupéry, il y avait une étude qui était en cours. Moi, je voudrais vous dire qu'il faut la continuer. Il faut voir beaucoup plus loin que ça. Aujourd'hui, les calculs que vous faites au niveau des voyageurs, vous le faites par rapport aux habitudes de voyage d'aujourd'hui. Vous ne tenez certainement pas compte des évolutions qui vont se passer dans les années qui viennent par rapport au transport automobile, dont les coûts vont devenir importants. Je pense que pour les gens qui vont travailler, le train est quand même une bonne solution.

840 Je vous rappellerais que tous les matins – ça, je peux en parler, parce qu'on avait fait l'étude ; avant, j'étais Président du syndicat des pays du Forez –, il y a 26 000 personnes qui sortent du Forez pour aller travailler à Saint-Étienne. Et là, j'en viens à l'autre bout de la circulation des trains. Il faut penser au cœur, mais il faut penser aussi au bout : jusqu'où va le train ? Petit exemple : on vient de mettre 8 millions d'euros pour refaire arriver le train jusqu'à Boën-sur-Lignon. Le premier train qui part le matin, c'est un car. La ligne marche. Je ne plaisante pas. Mais le premier train qui part le matin, ce n'est pas un train, c'est un car. Pourquoi ? Il y a certainement de bonnes raisons ; on va m'en trouver. Mais enfin, vous voyez, quand vous prenez le car, vous n'êtes pas certain d'arriver à l'heure pour prendre le TGV qui monte à Paris, à 6h13.

850 Donc, je pense que sur ce projet – il y a quelques chiffres qui ont été avancés ; j'espère qu'ils seront calculés un peu mieux et de façon un peu plus approfondie –, il ne faut pas simplement chiffrer ce que peut coûter ce nœud ferroviaire lyonnais, mais il faut aller jusqu'au bout de la réflexion. On sait très bien le nombre de trains qui peut circuler par exemple en descendant de Roanne, et en venant de Boën, pour aller jusque sur Saint-Étienne ; il y a des problèmes de voies, parce que, compte tenu du nombre de trains et de voies de chemin de fer disponibles, il ne peut pas en passer plus de 16 par jours en direction de Montbrison, par exemple.

855 Enfin, je voudrais attirer l'attention là aussi de l'État : il va falloir mettre des moyens. On est resté trop longtemps sans rien faire. Et il ne va pas falloir ne mettre que des moyens au niveau des voies, parce que j'imagine que si à Boën, les matins, on a un car, c'est que l'on n'a pas de train. Il va falloir aussi des machines.

860 Et là, vous me permettez quand même de raconter ça, parce que je trouve cela violent. Le train passe devant chez moi tous les jours. Quand il passe. On croit qu'il y a deux wagons : enfin, une motrice et un wagon. Non, il y a deux motrices. Parce que ces motrices ont un inconvénient, quand elles sont seules ; pour pouvoir suivre le train, elles doivent shunter. Et, par moment, elles perdent le shuntage. Il y a eu un accident. Je crois que l'autorité ferroviaire a imposé justement qu'il y ait ces deux motrices. Ce qui fait que les régions qui avaient acheté ces motrices-là, du jour au lendemain, ont vu le nombre de trains divisé par deux. Tout simplement. La Région Auvergne, qui traitait cette ligne jusqu'à Saint-Étienne, qui avait 90 motrices, je crois (90 trains) s'est retrouvée avec 45 trains.

865 Donc, je dis qu'il faut à la fois réfléchir comme vous le faites au niveau du réseau, et le chiffrer jusqu'au bout, parce que pour les 2 500 personnes qui partent de Boën tous les matins pour aller travailler à Saint-Étienne, aujourd'hui, il n'y en a pas 50 de trains. Voilà, j'ai terminé.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

870 Plusieurs réponses à apporter à cela. Quelques éléments sur lesquels la SNCF Réseau pourra répondre. Mais, j'ai bien noté qu'il y avait deux éléments, et la Région va être interpellée obligatoirement sur ce niveau, et également SNCF Mobilités. Pourquoi un car plutôt qu'un train ? Si les uns ou les autres peuvent répondre... On commence par SNCF Réseau ?

Cyril REBOULET, SNCF Réseau

875 Moi, j'ai juste un éclairage pour confirmer effectivement l'accouplage des deux trains ; c'est pour des raisons de sécurité, et c'est notre priorité. Donc, effectivement, à partir du moment où un risque est

déecté, les trains sont mal déectés, ces matériels (les X73500), on est obligé de les faire rouler par deux. Donc, je confirme. Par mesure de sécurité, on maintient.

Philippe GAMON, Directeur des transports Région Auvergne Rhône-Alpes

880 Sur le train qui est un car, le matin : je n'ai pas la réponse, mais je pense que l'on doit l'avoir assez facilement. Philippe GAMON, je ne me suis pas présenté. Directeur des transports Région. Soit c'est une question de fréquentation ; auquel cas on serait peut-être sur une fréquentation très faible – 3 ou 4 personnes, je ne sais pas. Ou alors, il y a une question technique. Je ne sais pas vous répondre.

885 Vous avez souligné le fait qu'en revanche il fallait que l'ensemble du système fonctionne. C'est-à-dire qu'il ne faut pas simplement des voies ; il faut des capacités, et il faut des trains, etc. Il faut aussi des conducteurs. Il y a eu des pénuries de conducteurs, à un moment. La Région mène une action pour essayer de tenir l'ensemble du système. Elle investit fortement, par exemple, dans la voie L, et tous ces projets qui sont autour de la Part-Dieu en ce moment : 130 millions d'euros sur un demi-milliard. Elle investit, elle achète des trains. On est en train de passer une commande qui est supérieure à 300 millions d'euros. Elle finance aussi les aménagements de parkings, etc., à hauteur de 50 %. Il faut bien tenir, effectivement à l'ensemble du système, et ne pas agir simplement sur une dimension.

890

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci. Est-ce que SNCF Mobilités veut compléter ? Non ? Pas d'autres compléments ?

Une question au premier rang, et puis ensuite, derrière, monsieur près de la caméra.

Pierrick COURBON, conseiller départemental Loire

895 Je précise que je ne m'exprime pas au nom du Département de la Loire. En revanche, je représente également Régis JUANICO, député de Saint-Étienne et Jean-Claude TISSOT, sénateur de la Loire, qui ont déposé récemment un cahier d'acteurs...

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Vous n'aurez quand même que trois minutes.

900 **Pierrick COURBON, conseiller départemental Loire**

Bien sûr. Naturellement.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

C'est une boutade.

Pierrick COURBON, conseiller départemental Loire

905 Ils ont déposé un cahier d'acteurs avec d'autres parlementaires du Rhône et de l'Ain, dans un cadre qui regroupe bien, je pense, le périmètre du débat.

910 Ce soir, l'objet de la réunion, ce sont les liaisons entre les grandes métropoles, en particulier, naturellement, vu de notre prisme ligérien, la liaison entre Saint-Étienne et Lyon. Effectivement, alors que l'on a une croissance de la fréquentation, on a un niveau de service qui, depuis 10 ans, ne fait que régresser. Il y a eu, il y a déjà 10 ans, un certain nombre de suppressions de trains. Très récemment, la suppression des trains omnibus entre Givors et Lyon. On annonce la suppression des trains bolides d'ici l'année prochaine, et puis, des trains qui ont été supprimés – à peu près 10 % de l'offre –, de manière conjoncturelle, en raison des travaux à Lyon Part-Dieu. Donc : moins de train, plus de fréquentation. On voit bien que cela ne peut pas marcher. Jean-Pierre BERGER disait tout à l'heure que le temps de parcours n'était pas sécurisé et ne s'était pas amélioré depuis 40 ans. C'est même pire que cela ; depuis quelque temps, il s'est rallongé, au détriment, naturellement, de l'utilisation du train pour les Ligériens. Donc ça, c'est absolument inacceptable. C'est bien beau de parler des infrastructures, mais il faut aussi résoudre un certain nombre de problèmes de contrainte d'exploitation. L'un ne va pas sans l'autre, naturellement, mais on ne peut pas avoir le doux projet

920

d'un RER lyonnais, si l'on n'apporte pas des réponses rapides aux besoins de mobilité des Ligériens.

Vous disiez « le poids des mots ». La Loire ne se paiera pas de mots. Et l'on a besoin de solutions concrètes, d'autant plus que l'on est dans un contexte d'abandon du projet d'autoroute A45, et d'un objectif qui a été fixé par le gouvernement de doubler la capacité – en tout cas le nombre de voyageurs – sur la ligne TER de manière quotidienne.

- 925 Donc là, il va falloir effectivement faciliter le report modal, avec un certain nombre d'aménagements, augmenter la capacité d'emport des trains, mais on sait bien que cela ne suffira pas, puisque si l'on veut doubler le nombre de passagers, c'est un véritable changement de paradigme. C'est plus qu'un saut d'offre ; c'est un bond de géant qu'il va nous falloir réaliser. Et donc, il va falloir faire circuler plus de trains, libérer des sillons, pour faire passer plus de TER. Libérer des sillons, cela veut dire faire
- 930 sortir du périmètre du NFL le fret, et un certain nombre de liaisons nationales ou internationales. Et c'est pour cela qu'en parallèle du scénario A et B (ou 1 et 2), il y a effectivement un certain nombre de propositions qui ont été faites autour d'un troisième scénario – ce que vous avez appelé le « scénario de rupture » – qui passe par la montée en puissance significative de Saint-Exupéry. C'est déjà la troisième gare lyonnaise. + 280 %, ce sont les chiffres qui ont été présentés. Mais + 280 %, quand on
- 935 part de zéro ou de pas grand-chose, ça ne fait pas forcément beaucoup à l'arrivée. En tout cas, c'est une gare qui a une capacité significative à se développer.

- Donc là, on peut faire sortir du périmètre complètement congestionné un certain nombre de flux nationaux ou internationaux qui n'ont aucun intérêt aujourd'hui à passer par le centre de Lyon ; or ils y passent. Donc, avec une montée en puissance d'une troisième grande gare, on dessert le noeud
- 940 ferroviaire, et on réduit les contraintes d'exploitation.

- L'autre avantage pour la Loire, c'est qu'il faut pouvoir y accéder à cette future grande gare. D'où la question du Cfal dans son périmètre – en tout cas dans son tracé sud –, avec ce qui a été évoqué : ce problème au niveau de Givors, Chasse, Ternay, etc. Vous avez parlé d'un pont. Ça tombe bien, puisque dans les travaux d'alternative à l'A45, pilotés par le préfet de région, sur le plan routier, on
- 945 parle d'un nouveau pont de franchissement sur le Rhône ; un pont au niveau ferré, un pont au niveau routier. On a peut-être là l'occasion de faire des économies d'échelle et de ne faire qu'un seul nouveau pont. Je ne doute pas que tout le monde y a déjà pensé mille fois.

- C'est l'occasion, cette liaison directe via le Cfal, avec Saint-Exupéry, pour la Loire, de connecter la Haute-Loire à un grand aéroport international. Ça pose d'autres questions sur le devenir de l'aéroport de Saint-Étienne, mais c'est un autre sujet.
- 950

- Et pour terminer – en quelques secondes, parce que mon temps est écoulé –, on parle beaucoup d'urgence écologique et de transition écologique. Avec ces travaux autour du NFL, on a l'occasion de mettre en adéquation les bonnes intentions politiques avec des actes courageux. Oui, le train est une solution d'avenir. C'est une solution de mobilité d'avenir. L'avenir, ce n'est plus de faire des
- 955 autoroutes, ce n'est pas de vouloir développer un certain nombre de liaisons aériennes internes – on voit bien qu'il y a des débats au niveau national en ce moment, et on va les avoir pendant les années qui viennent, à n'en pas douter. Donc, oui, il faut mettre le paquet sur le train. Il faut nous investir à 200 %. À 200 %, cela veut dire nous investir dans tous les sens du terme. Nous investir intellectuellement, et je pense que les différentes contributions qu'il y a dans les réunions amènent en
- 960 tout cas un certain nombre de propositions. Nous investir politiquement, en recherchant le consensus entre les différents départements, le plus possible, et ne plus raisonner chacun dans son coin. Et nous investir financièrement aussi, puisqu'il faudra que nous soyons collectivement en capacité de mobiliser les investissements nécessaires pour remplir les objectifs ambitieux que nous sommes en train de nous assigner.

- 965 Pour répondre à la question de monsieur le représentant de la SNCF – la question, c'est : « est-ce que vous nous donnez mandat pour aller plus loin dans les études ? » –, la réponse est mille fois « oui ». Effectivement, il faut étudier ces différents scénarios et en particulier le scénario de rupture, en profondeur, et le plus rapidement possible. Merci.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

- 970 Merci de votre intervention. Une petite question : avez-vous réfléchi au pont en commun SNCF/route ?

Denis CUVILLIER, SNCF Réseau

975 C'est une réponse qu'il faut partager avec l'État, qui suit le volet routier. Oui, on y a réfléchi, effectivement. Est-ce que l'on pourrait faire un pont commun ? Techniquement, oui. C'est fonctionnellement ; il faut aussi que l'extrémité de ces deux ouvrages, routier et ferroviaire, concorde bien avec les infrastructures existantes. Et là-dessus, je reconnais que nous ne sommes pas allés au bout de l'exercice. On l'a évoqué, oui. On y a réfléchi, mais on n'est pas allé au bout de l'exercice.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

980 Merci. D'autres commentaires par rapport à cette contribution, que j'analyse plutôt comme une contribution, et que l'on prendra comme telle ?

On avait une question au fond, près de la caméra. Monsieur.

David CORNILLON, usager

985 Bonsoir, je suis un simple usager. Je m'étais étonné par le passé, auprès de la SNCF, qu'il soit plus facile pour un Ligérien d'aller travailler par exemple à Besançon que dans la vallée du Rhône, parce que pour aller par exemple sur Valence, il faut monter sur Lyon. Je m'en suis toujours étonné. Lorsque j'ai posé la question – et je l'ai réitérée –, il semblerait que ce ne soit qu'une soixantaine de personnes qui soient intéressées, grosso modo, par un trajet entre la Loire et la vallée du Rhône. Or si je regarde votre dossier du maître d'ouvrage, entre Saint-Étienne et Valence, il y aurait 300 navetteurs journaliers. Donc, pour moi, c'est bien d'étudier le nœud lyonnais, mais il faudrait aussi s'intéresser à la question des déplacements entre la Loire et le Rhône : est-il nécessaire, obligatoire, d'avoir à se rendre sur Lyon, pour descendre dans la vallée du Rhône ? Je me pose la question, d'autant plus que je viens d'apprendre que le pont au niveau de Givors s'appelait le pont de la Méditerranée. Il ne s'appelle pas le pont de Lyon : « de la Méditerranée ». Voilà, j'ai été assez court.

990

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

995 Merci. Des éléments de réponse ?

Denis CUVILLIER, SNCF Réseau

1000 Il y a des éléments techniques. Est-ce que l'on a la possibilité, pour un train, de faire ouest vers le sud ? Je ne connais pas parfaitement le réseau. Je ne suis pas sûr que cette possibilité existe. Mais, à la limite, elle pourrait se régler, peut-être. La question, c'est : est-ce qu'il y a besoin d'un service ferroviaire pour assurer ces liaisons ? Et donc là, on se retourne vers les autorités organisatrices, ou TER, pour savoir si aujourd'hui, il y a un niveau de service tel qu'il faille étudier le service.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Est-ce que la Région peut apporter quelques éclairages, si vous les avez ? Non, pas spécialement pour l'instant. On essaiera de vous répondre en complément. Madame ?

1005 **Anne-Sophie MAROT, SNCF Mobilités**

1010 Pour répondre à monsieur, techniquement, on pourrait ; c'est-à-dire que les voies ferrées le permettent, par la rive droite du Rhône, depuis Givors, pour descendre sur la partie sud. Donc, ça nécessite effectivement des études, des travaux, des choses qui aujourd'hui ne sont pas prévues pour le trafic voyageur en situation nominale. C'est juste utilisé en situation dite « perturbée », pour rejoindre Lyon, par la vallée du Rhône. Mais techniquement, on pourrait très bien faire le barreau côté Loire. Ça, c'est possible. En termes de trafic, ce qui aujourd'hui est identifié, c'est un vrai besoin de mobilité entre Givors et la partie sud, qui va sur la vallée du Rhône. Ça, c'est quelque chose qui est pleinement identifié, et qui se justifie. Donc, je voulais conforter en tout cas l'analyse de monsieur sur le besoin par rapport à ça.

1015 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**

D'accord. Merci beaucoup de ce complément. Monsieur ? Et monsieur qui est derrière, juste après.

Luc FRANÇOIS, Maire de la Grand-Croix

1020 Je ne vais pas vous parler du pôle d'échange multimodal de la Grand-Croix. Je vais vous parler d'autre chose, parce que je sais que c'est à l'étude et que je ne vais pas répéter ce qui a été dit tout à l'heure. Je vais essayer de tenir les trois minutes, parce que je sais que personne n'y est arrivé, alors c'est un défi pour moi.

1025 Simplement pour vous dire que peu importe le nombre d'arrêts sur cette ligne Saint-Étienne – Lyon. Ce qui compte, c'est la vitesse d'exploitation. Et pour l'instant, la vitesse d'exploitation est mauvaise. Pourquoi est-elle mauvaise ? Parce qu'il a été dit au départ, par Jean-Pierre BERGER, que les infrastructures datent de 1832. Et moi, la ligne Saint-Étienne – Lyon, je l'ai appelée le « tortillard urbain ». Parce que c'est bucolique de faire Saint-Étienne – Lyon. C'est : un coup à gauche, un coup à droite. La ligne, elle suit le Gier, et d'ailleurs, ça s'affaisse à des endroits. Mais en plus de ça, le pont de la Méditerranée, qui a été fait en sens inverse de la circulation, dans le sens Saint-Étienne – Lyon, il limite la vitesse des trains entre la sortie de la gare Givors-Ville, et l'autre côté du Rhône. Du coup, quand on multiplie tout ça, le tracé plus le pont de la Méditerranée, on se rend compte que la vitesse d'exploitation entre Saint-Étienne et Lyon, elle n'est pas énorme. Donc, on peut, je pense, par des travaux d'infrastructure importants augmenter cette vitesse d'exploitation, afin de réduire le temps important sur le trajet Saint-Étienne – Lyon.

1035 La mobilité de demain, elle sera multimodale. Et pour faciliter cette multimodalité, effectivement, il faut des pôles d'échange. Et il n'y a pas que ça. Il faut aussi briser des tabous, faire tomber des frontières. Pour faciliter la multimodalité, il faut arrêter de penser comme au début du siècle, et se dire que l'usager, lui, il lui faut de la facilité, du numérique et des services. Dans ce cadre-là, je pense que la SNCF devrait ouvrir ses données numériques en temps réel, de manière à ce que les autres autorités organisatrices des transports puissent profiter de ces données en temps réel.

1040 Deuxième proposition que j'ai à vous faire aussi, c'est qu'il existe des trains Saint-Étienne – Lyon en direct, mais que très peu de personnes peuvent prendre : ce sont les TGV. Les TGV sont très peu remplis, au départ de Saint-Étienne. Il y a des places disponibles en nombre. Pour un simple problème de billetterie, personne ne peut le prendre, à part les gens qui ont un billet TGV. Alors moi, ce que je vous propose, c'est d'ouvrir ce débat-là, en disant : « ouvrons les trains TGV aux personnes et à la mobilité du quotidien ». Et j'ai tenu mon temps de parole.

1045

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci. Deux fois merci, pour avoir tenu le délai, et pour votre intervention. Est-ce que SNCF Voyages peut peut-être apporter un petit éclairage ?

Stéphanie JUNG, SNCF Voyages

1050 Sur l'ouverture des TGV aux parcours régionaux, ce sont des choses qui se discutent avec les autorités organisatrices. Dans certaines régions cela se fait, dans d'autres cela ne se fait pas. Ça s'étudie. Il n'y a pas de dogme là-dessus. Je crois que c'était ça, surtout, le point.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Donc, c'est une possibilité ouverte à la négociation, si j'ai bien compris.

1055 **Stéphanie JUNG, SNCF Voyages**

En tout cas, ça l'a été dans d'autres régions. Après, cela doit se financer.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

1060 Bien sûr. La Région peut peut-être compléter, si elle le souhaite. Cette question de la billetterie a été abordée dans la majorité de nos réunions publiques, très honnêtement. Non pas avec le TGV, mais entre notamment le réseau urbain de Lyon, le SYTRAL, et l'ensemble des voies, sur à la fois la billetterie – simplement la billetterie –, mais aussi la tarification. C'est un des points que l'on a pu voir émerger. Vous l'avez ré-évoqué, et je pense que c'est l'un des domaines auquel on fera référence, cela va de soi.

1065 Est-ce que la région voulait compléter un petit peu sur ce point, si vous le souhaitez ? Ce n'est pas une obligation.

J'avais le micro là-bas, et ensuite monsieur qui a levé la main au premier rang, et ensuite monsieur juste derrière.

Loïs MOREIRA, usager

1070 Je vais parler en tant que citoyen. J'ai 6 sujets à évoquer. L'un des sujets qui se sont rajoutés, c'est effectivement les TGV ; c'est assez rageant de voir des TGV que l'on ne peut pas prendre parce que l'on n'a pas le bon billet. Mais ça, c'est un point que j'ai rajouté.

1075 Le premier point, c'était la desserte de Saint-Exupéry. Effectivement, pour moi, il me paraît indispensable de rejoindre avec le Cfal sud, ouvert aux voyageurs, pour atteindre la gare de Saint-Exupéry, puis Paris. Sur un aller-retour dans la journée, pour un consultant, cela fait à peu près 30 à 40 minutes d'économisées par jour pour aller à Paris. Ça me paraît assez indispensable.

1080 L'autre point, c'est ce qui vient d'être évoqué avant ; c'est le fait que la ligne Saint-Étienne – Lyon est très sinueuse. En fait, on pourrait améliorer cette liaison en augmentant les rayons de courbure de cette ligne, pour augmenter la vitesse des trains, avec un matériel qui a des capacités d'accélération et de freinage plus important et les fameux 500 millions d'euros pour le pont sur Givors, qui permettrait encore d'économiser 4 minutes, si le pont était tourné dans le bon sens, pour aller à Lyon. Au final, on a une connexion Saint-Étienne – Lyon en 30 minutes.

1085 Le point suivant, c'est la réalisation des parkings relais sur la ligne TER. Quand on voit que Givors a un parking relais qui ressemble plus à un terrain vague, alors que c'est l'entrée sur la liaison Saint-Étienne – Lyon – c'est le dernier parking relais avant l'entrée dans Lyon – et que l'on voit qu'il n'y a jamais de place et qu'il y a des tas de gens qui prennent la voiture parce qu'en fait ils ne prennent pas le train à 6h30 du matin, et qu'ils auraient pris le train à 7h30, et que finalement le parking est bondé tous les jours et que du coup, ce n'est plus une option, le train, parce que c'est un terrain vague et qu'il n'y a pas de place, il faut construire un parking relais qui ait constamment de la place à toute heure de la journée, à Givors, qui est l'entrée de Lyon.

1090 Le quatrième point que je voulais aborder avec vous, c'est cette histoire de nouvelle gare. Moi, je ne propose pas Terrenoire, je propose une autre option dans le débat : c'est La Fouillouse, qui permettrait d'ouvrir toute la plaine aux TER. Parce que pour l'instant, quelqu'un qui veut aller à Lyon va prendre sa voiture et, confortablement installé dans sa voiture, il va continuer jusqu'à Lyon dans sa voiture. Si vous regardez la gare de La Fouillouse, il y a l'A72 qui est à 200 mètres : une 2X3 voies. Il suffit de créer une sortie, un parking relais, et d'améliorer cette gare. Vous avez deux branches SNCF : une qui vient de Roanne, et une qui vient de Montbrison. Et il pourrait y avoir les terminus de la gare Perrache, qui terminerait à La Fouillouse, et ce serait un vrai pôle d'échanges sur Saint-Étienne Métropole, alors que c'est une gare qui n'est franchement pas utilisée.

1100 Le dernier point, c'est la place des vélos dans les TER. Avec le nouveau matériel, en fait, vous fermez une population d'usager des TER : les cyclistes. On est obligé d'entasser les vélos les uns sur les autres, et finalement, quand on rentre dans le TER, le jeu, c'est de savoir qui va sortir le premier, le dernier, et de savoir dans quel ordre de sortie ; le tiercé gagnant des cyclistes. Il faut savoir que le vélo, l'accès à la gare, c'est tout une clientèle que vous fermez, en ayant du matériel qui n'est pas adapté à ce type d'usage. Voilà les 6 points que j'ai évoqués. J'ai fait 3 minutes 30, à peu près.

1105 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**

Merci de votre intervention. Peut-être une première relation de la Région sur le matériel proprement dit, si vous avez des éléments ? C'est une question qui s'est posée à plusieurs reprises, dans nos réunions de débat public, sur l'adaptation du matériel à la nouvelle mobilité, et aux mobilités douces.

Philippe GAMON, Directeur des transports Région Auvergne Rhône-Alpes

1110 Je vais répondre exactement ce que j'ai répondu à une question qui était de même nature, à L'Isle-d'Abeau. À L'Isle-d'Abeau, j'ai dit que ma réponse ne représentait pas d'orientation d'exécutif en la matière. Aujourd'hui, nous regardons les choses. Simplement, à les regarder, ce que nous observons, c'est que les trains dont nous parlons sont utilisés un peu comme des RER, c'est-à-dire au quotidien – matin, soir – par des gens qui vont travailler, qui reviennent, qui vont faire des études, qui arrivent dans de grandes gares, avec du matériel neuf. Ce que vous voyez, par exemple les rames à deux étages, l'unité, c'est 10 millions d'euros. Dans ces trains, en heure de pointe, effectivement, les gens

1120 peuvent se retrouver un peu serrés. De la même façon, vous pouvez vous retrouver un peu serré dans les escalators de Perrache, sur les quais de la Part-Dieu, dans ces grandes gares. Sachant que, parallèlement, la puissance publique, la Région, les collectivités, mettent de l'argent, au début, pour que les gens puissent garer leur vélo sur la gare de départ, et puissent en retrouver un autre à la gare d'arrivée. Et il est vrai – et je le dis aussi en tant qu'utilisateur – qu'un vélo, pas seulement dans les trains, dans les escalators, sur la passerelle de Perrache, dans la salle de traversée de la Part-Dieu, ça peut juste commencer à poser un peu problème.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

1125 Merci de votre réponse. Je ne sais pas si elle satisfait monsieur, mais c'est une réponse. Est-ce que la SNCF peut répondre sur les autres points ?

Denis CUVILLIER, SNCF Réseau

1130 J'ai noté le sujet des courbes, contre-courbes, et de la vitesse, qui a déjà été évoquée à plusieurs instants ; le sujet d'une gare à La Fouillouse, et puis un dernier sujet qui était les parkings relais de Givors.

Sur les parkings relais de Givors, cette problématique, tout comme les parkings relais, elle est effectivement traitée, bien identifiée. On l'a dit : la multimodalité, c'est la clé de la réussite pour le mode ferroviaire. Elle est identifiée dans les groupes de travail, dans l'instance de concertation sur le corridor des mobilités Saint-Étienne – Lyon.

1135 Sur la partie des vitesses entre Lyon et Saint-Étienne, effectivement, la géographie est têtue. Donc, entre le Gier et la montagne, c'est compliqué, et ce sera probablement extrêmement coûteux – en dizaines, voire en centaines de millions d'euros –, pour gagner quelques minutes. Et aujourd'hui, on est là pour débattre ; que chacun fasse part de ses envies, et pour dessiner le projet futur. Donc, chacun s'exprime. Très bien. Moi, je veux juste apporter cet éclairage-là : gagner quelques minutes entre Lyon et Saint-Étienne, en rectifiant les courbes et en modifiant les rayons, c'est quelque chose de très très coûteux. Donc, après, il y a des décisions qui doivent être prises en connaissance de cause.

1145 Sur la Fouillouse, on retient l'idée, parce qu'effectivement, c'est quelque chose de nouveau. C'est une gare qui est desservie par la ligne de Montbrison, et également de Roanne – qui est à cette intersection-là. Ça pose la question du matériel qui doit être bimode (à la fois thermique et électrique), si l'on veut l'envoyer jusqu'à Perrache. Mais c'est une réflexion, je pense, qui est intéressante à porter au dossier.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Très bien. Est-ce que l'on a répondu à tous vos points ? Oui.

1150 J'avais une question ; monsieur, au premier rang.

Yves BOUTRY, adhérent FNAUT

1155 Je suis membre de la FNAUT, la fédération nationale des associations des transports. Nous sommes ici à une réunion intervilles, donc je m'étonne un petit peu d'entendre beaucoup parler de Saint-Étienne comme étant presque un terminus, alors qu'à l'ouest de Saint-Étienne, ce n'est pas la mort. À l'ouest de Saint-Étienne, il y a Firminy, Montbrison, Clermont-Ferrand, et un certain nombre de villes. Et je pense qu'il y a des possibilités et des inquiétudes sur les dessertes, au-delà de Firminy, au-delà de Montbrison. Par exemple, le Puy. On n'a pas parlé de la ville du Puy. On est bien en liaison intervilles ; il n'y a pas de raison de ne pas parler du Puy. Et au-delà du Puy, il faut encore pouvoir rejoindre le Massif Central. Donc, j'ai un peu des inquiétudes sur la pérennité de la ligne au-delà du Puy, pour rejoindre le Massif Central. C'est bien de moderniser les lignes, c'est bien de mettre beaucoup beaucoup d'argent et de moderniser la Part-Dieu, mais n'abandonnons pas les lignes existantes qui rendent service, même si c'est un trafic beaucoup plus modeste que le trafic de la vallée du Gier, on est bien d'accord.

1165 Et d'ailleurs, je vais un peu dans le sens de ce que disait la personne au fond de la salle, tout à l'heure : il y a certainement aussi la vallée du Rhône qui prend de l'ampleur, et la vallée du Rhône, elle a un avantage intéressant, c'est qu'il y a deux lignes. Il y a une ligne rive gauche qui est exploitée

1170 actuellement pour les voyageurs, et il y a une ligne rive droite. Et ce qui est dommage, c'est que la ligne rive droite, qui est peu utilisée par le fret, on n'utilise pas son potentiel, et notamment son potentiel dans le cas des travaux qui ont lieu actuellement rive gauche. Presque tous les mois, on a quinze jours ou trois semaines d'arrêt du trafic, presque toute la journée, sur la rive gauche, pour des travaux de modernisation et de rénovation – ce qui est très bien. Mais ce qui est dommage, simplement, c'est qu'on ne remplace pas ces trains déviés, ces trains supprimés sur la rive gauche par des trains sur la rive droite, puisque la rive droite est utilisable pour un trafic voyageur.

1175 Donc, maintenant, modernisons les lignes, ne fermons pas de ligne, et gardons la possibilité pour Saint-Étienne d'aller dans toutes les directions et pas uniquement vers Lyon ou vers Roanne. Il y a d'autres directions qui peuvent être intéressantes, vers Firminy, vers Saint-Georges-d'Aurac, vers Le Cévenol, vers le Massif central, vers Clermont-Ferrand. Il y avait deux lignes pour Clermont-Ferrand ; il y en a une qui a été fermée. Donc, en cas de travaux, on n'a plus d'autre possibilité.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

1180 Merci. Deux questions. Deux réponses, pour le moins, puisqu'il y a deux questions distinctes.

Cyril REBOULET, SNCF Réseau

1185 Saint-Étienne, effectivement, c'est une étoile, comme Lyon également. Elle a sa mobilité qui lui est propre. Ce que l'on peut dire là-dessus, c'est que dans les études complémentaires qui ont été présentées, vous avez vu qu'il y a des investissements importants ; il n'y a pas que le pont sur le Rhône. Il y a des investissements importants en gare de Saint-Étienne Châteaucreux. Et pourquoi y a-t-il des investissements importants ? Parce que l'on a conservé l'idée d'une logique d'étoile et de hub, en quelque sorte. Et donc, il y a besoin de voies supplémentaires pour accueillir justement des trafics et des trains de Roanne, de Montbrison, et du Puy également. Donc, ce n'est pas complètement laissé pour compte. C'est vraiment intégré dans nos réflexions. Voilà sur l'étoile de Saint-Étienne.

1190 Sur la rive droite, tu veux dire quelque chose ?

Denis CUVILLIER, SNCF Réseau

1195 Oui, vous avez raison de souligner que la ligne de la rive droite est apte à recevoir tous les types de trafics. Aujourd'hui, il n'y a que du fret, en situation normale. En situation dégradée, des trains de voyageurs peuvent y circuler. Sur la ligne de la rive gauche, il y a un trafic mixte : fret et voyageur. Donc les lignes peuvent recevoir les deux trafics. Après, c'est une question d'organisation du service. Je voudrais reprendre les propos du maire de Vienne, à qui la question a été posée, et qui, en tant qu'élu du Conseil régional, disait – après, la Région pourra peut-être reprendre – : « dans cette approche de service, vaut-il mieux mettre deux services de trains sur chacune des lignes, ou ne vaut-il mieux pas organiser un rabattement conséquent et efficace entre les communes de la rive droite, vers les gares de la rive gauche ? ».

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

1205 Après, ce sont des choix d'exploitation, effectivement, qui relèveront un peu de l'autorité organisatrice. On va leur laisser le temps de la réflexion. Mais c'est une question qui effectivement, était évoquée par monsieur. Juste une petite précision, parce que j'ai cru aussi comprendre dans votre question l'inquiétude de la fermeture de nouvelles lignes.

Yves BOUTRY, adhérent FNAUT

De lignes anciennes.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

1210 De lignes anciennes qui ne sont pas utilisées, ou qui ne le seraient plus. Est-ce que là aussi c'est un problème d'autorité organisatrice, ou de maintenance des infrastructures ?

Cyril REBOULET, SNCF Réseau

1215 On peut peut-être projeter la diapositive 19. En fait, là, on parle de petites lignes, de lignes de
desserte fines du territoire – c'est plus approprié. Aujourd'hui, SNCF Réseau, avec l'État et la Région,
est engagé dans un plan de sauvetage de ces lignes, qui a été concerté et travaillé pour qu'on ait
1220 environ 97 % des utilisateurs qui puissent voir leur ligne maintenue à niveau, avec des dessertes
ferroviaires. Ce plan de sauvegarde, aujourd'hui, c'est environ 264 millions d'euros qui sont mobilisés,
de l'ensemble des financeurs : État, Région et SNCF Réseau, pour travailler sur ces lignes-là. On est
très sollicités, SNCF Réseau ; on sait qu'il y a eu des sous-investissements pour notre patrimoine. On
a la volonté de développer les trafics, parce que des trafics développés, ce sont des recettes pour
SNCF Réseau, et donc ça permet de mieux entretenir le réseau. Mais aujourd'hui, on est arrivé à des
situations où ces lignes de desserte fines n'avaient pas d'équilibre économique suffisant, et ont donc
nécessité un recours à ce plan de sauvetage. Voilà ce que je peux vous dire.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

1225 Pour vous répondre sur Clermont, on a une réunion prévue à Clermont-Ferrand la semaine prochaine.
Monsieur.

Frédéric BEAL, usager

1230 Bonsoir. Frédéric BEAL, simple usager. Moi, je travaille du côté de Feyzin, entre Feyzin et Vénissieux,
et j'entends avec joie la possibilité d'une ouverture de gare – en tout cas d'arrêt – entre Saint-Étienne
et Vénissieux, à terme. C'est quelque chose qui serait juste salvateur pour moi, en me faisant gagner
quelque chose comme 300 heures par an, sur les transports. Je vous laisse faire le compte sur le
nombre de jours, etc.

1235 Simplement, dans combien de temps ceci pourrait-il être envisagé ? Et en attendant, moi j'ai
l'impression que le train entre Saint-Étienne et Part-Dieu passe par Feyzin, sans s'y arrêter. Est-ce
qu'il n'y aurait pas une possibilité, pour ce train, de s'arrêter à Feyzin ? Ce qui me permettrait, à moi,
de gagner énormément de temps – mais je ne pense pas être le seul dans ce cas. Merci.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Qui peut répondre à cette question ? Ce n'est peut-être pas SNCF Réseau. C'est plutôt SNCF
Mobilités, ou l'autorité organisatrice ? Possibilité d'arrêt dans une gare supplémentaire... Non ?

Philippe GAMON, Directeur des transports Région Auvergne Rhône-Alpes

1240 Si j'ai bien compris, cela rejoint une question qui a été posée tout à l'heure, d'échange domicile-travail,
avec l'Est lyonnais.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Non, ce n'est pas ce que j'ai cru comprendre.

Philippe GAMON, Directeur des transports Région Auvergne Rhône-Alpes

1245 Une première partie de la question, non ?

Frédéric BEAL, usager

1250 Personnellement, le fait que ça aille à Saint-Exupéry, je pense que cela peut-être un plus. Mais pour
moi, c'est vraiment la question du Sud-est lyonnais, qui est accessible en une heure. On peut
rejoindre Part-Dieu en une heure, depuis Saint-Étienne, mais si l'on veut aller du côté de Vénissieux
ou de Feyzin, il faut rajouter une heure de transport ; ce qui nous fait deux heures le matin, et deux
heures le soir. Si on rajoute les problématiques TCL, il y a bien sûr des possibilités de s'arrêter du
côté de Vernaison, Pierre-Bénite. Vous avez parlé d'une possibilité d'ouverture de gare du côté
d'Irigny. Simplement, les TCL ne traversent pas le Rhône. Ils le traversent uniquement au niveau de
Lyon. Donc, on se retrouve pour toutes les personnes qui travaillent sur l'est du Rhône, dans une
1255 situation critique où l'on a le choix entre monter jusqu'à Lyon et redescendre, pour passer deux
heures le matin, deux heures le soir, dans le meilleur des cas. Sinon, on a la possibilité de s'arrêter du

côté de Vernaison, et de partir en vélo, avec les problèmes discutés par une autre personne sur les problématiques vélo. Voilà, grosso modo, les problèmes.

Philippe GAMON, Directeur des transports Région Auvergne Rhône-Alpes

- 1260 À regarder de près. Soit effectivement ce sont des sujets que l'on peut traiter avec une articulation avec les lignes du TCL, du Sytral, soit – mais alors c'est plus à l'est ; ce n'est peut-être pas le premier problème que vous évoquez – c'est que des trains puissent aller sur Vénissieux, etc. Mais cela, ça me pose une colle en matière d'infrastructures. Ça ne marche pas, effectivement.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

- 1265 Est-ce que SNCF Réseau peut apporter un éclairage ?

Denis CUVILLIER, SNCF Réseau

- 1270 On peut compléter le sujet, oui. Les liaisons Saint-Étienne – Vénissieux – et au-delà vers Saint-Exupéry – que nous avons présenté, elles ne s'appuyaient pas, à ce stade d'étude, sur les Cfal sud. Elles s'appuyaient sur l'utilisation de lignes existantes, mais à condition de travailler sur le raccordement entre la ligne qui vient du sud, pour aller vers l'est – ce que l'on appelle le raccordement de Saint-Fons. Il existe, ce raccordement. Mais aujourd'hui, il y a une seule voie, et il ne fonctionne que dans un seul sens, c'est-à-dire de l'est vers le sud. Et nous avons regardé la possibilité, dans un premier temps au moins, de le rendre circulaire à double sens. Et à cette condition, on peut effectivement faire du Saint-Étienne – Vénissieux.

- 1275 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**

La dernière petite précision que demandait monsieur, c'est : à quel horizon, sur cette petite partie ? Et sais bien que vous n'êtes pas devin, monsieur CUVILLIER.

Denis CUVILLIER, SNCF Réseau

- 1280 Non, mais en tout cas, c'est vrai que ça peut être fait avant l'horizon des investissements de long terme. Après, c'est une question : est-ce que le niveau de service le justifie ? Le volume d'investissement est significatif ; même pour la banalisation, on est proche de 100 millions d'euros. Donc, on est sur des investissements qui sont quand même très lourds.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Compléter votre question si vous le voulez.

- 1285 **Frédéric BEAL, usager**

Juste un petit commentaire : on parle d'une gare de Part-Dieu qui est bien assez remplie par le nombre de passagers. Je pense sincèrement, à titre personnel, qu'un arrêt en gare de Vénissieux permettrait de décharger la gare de Part-Dieu.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

- 1290 C'est un point qui a été évoqué au cours de multiples réunions publiques. Et c'était une des questions de ce débat, l'équilibrage sur les différentes gares de la Métropole, qui permettaient d'y accéder en différents points. Dont acte. Autres questions ? Monsieur, au deuxième rang.

Jean-François PISELLI, usager

- 1295 Tous ces projets vont être à long terme, en fait. Et pour le moment, on va subir. Et quand je vois pourquoi il n'y a pas eu de train ; il y a eu des problèmes. À des moments, c'est un petit peu embêtant. J'ai su notamment qu'il suffisait qu'un train soit en panne ; il n'y en avait pas à Saint-Étienne. Moi, j'habite Saint-Chamond, personnellement. Une autre fois, il n'y avait pas de chauffeur, tout simplement. Alors, quand on sait qu'un chauffeur vient pour faire des essais de frein, et tout ça, il vient bien en avance. Il manque un chauffeur ; il n'y a plus de train. Donc, c'est un petit peu énervant,

1300 on va dire. Et je ne parle même pas au point de vue tarifaire, surtout pour les personnes qui sont toutes seules ; on fait la moitié de la France pour 20 euros, et on fait Lyon – Saint-Étienne pour plus de 10 euros. En attendant, il y a des choses qui pourraient s'améliorer.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Madame va apporter des éléments de réponses.

1305 **Anne-Sophie MAROT, SNCF Mobilités**

Oui, je profite de cette question pour peut-être clarifier le niveau de qualité de service que l'on a en ce moment, puisqu'il y a quand même eu plusieurs interpellations sur le sujet, et on n'a pas donné la réalité des chiffres, qui sont ceux qu'on a aujourd'hui. Il faut savoir que cette ligne a certes malheureusement subi un certain nombre d'événements, plutôt externes, sur la période qui vient de se passer, avec des événements climatiques, des branches, du vent, des sujets d'infrastructure qui, globalement, ont impacté l'ensemble du système, et aussi des sujets parfois de notre responsabilité, SNCF Mobilités – je ne dis pas que cela n'arrive pas. Mais c'est vrai que l'on a vraiment eu une période extrêmement complexe, sur des événements externes, et qui, du coup, ont été longs à gérer, avec des périodes d'interruption très très longues.

1310
1315 Indépendamment de ces éléments-là, c'est quand même une ligne – et je tiens quand même à le dire – qui se porte bien. Elle se porte très bien. Alors forcément, quand vous êtes dans le train qui n'est pas à l'heure, ce n'est pas le sentiment que vous avez. Quand vous subissez le train qui est supprimé, ce n'est pas le sentiment que vous avez. Mais dans la réalité, sur ce service 2019, depuis ce début d'année, sur la partie Lyon Perrache – donc, tous les trains qui viennent à Perrache –, on est à 95 % de régularité à 5 minutes. 95 %, c'est un point de plus que l'année dernière, où l'on était à 94 %. Ce sont des chiffres extrêmement satisfaisants d'un point de vue de la régularité globale sur Auvergne – Rhône-Alpes.

1320 Sur la partie Part-Dieu, on le sait tous, les trains sur la Part-Dieu ont une régularité qui est moins bonne ; c'est lié évidemment à tout ce qui est en train d'être partagé sur les problématiques de saturation de la gare de la Part-Dieu. Pour autant, nous avons pris 5 points supplémentaires ; nous sommes passés de 86 à 91 points de régularité. Donc, aujourd'hui, c'est une ligne qui est à 91,3 % de régularité, sur cet axe Lyon – Part-Dieu. C'est lié à un travail qui a été réalisé avec SNCF Réseau, bien sûr, avec l'autorité organisatrice, de manière à travailler ces sujets de desserte pour faire en sorte que les trains soient plus à l'heure. Et pour revenir au sujet des trains directs – là aussi j'en profite pour glisser le sujet –, les trains directs sont certes tracés en 40 minutes, mais malheureusement, comme ils ont du mal à s'insérer dans la trame globale du système, ils avaient, quand ils circulaient, 65 % de régularité. Donc, vaut-il mieux avoir un train qui est prévu à 40 minutes, mais qui finalement arrive quasiment 6 fois sur 10 à 46 minutes, ou vaut-il mieux avoir un train qui est bâti à 46 minutes, qui est régulier, et qui finalement arrive de manière régulière dans la gare ?

1325
1330 C'est le genre de question, aujourd'hui, que l'on se pose. Et il faut pouvoir résoudre ces sujets-là. C'est un travail que l'on mène au quotidien, de manière à ce que les trains qui circulent circulent à l'heure. C'est un travail de robustesse.

1335 Aujourd'hui, les infrastructures nous limitent. Et c'est pour cela que l'on a ce débat, pour les développer. Mais c'est une réalité. Et l'on travaille, dans l'ensemble, pour faire des trains à l'heure.

1340 Voilà, je voulais juste préciser cela, pour éclairer tout le monde sur ces chiffres.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci. Votre réponse suscite des réactions. Juste 30 secondes de réaction, monsieur le Président.

Jean-Pierre BERGER, Vice-Président SCOT Sud Loire

1345 Même pas 30 secondes. Ce n'est pas possible d'écouter des choses pareilles. On ne peut pas dire : on ne fera pas de trains directs, parce qu'on n'arrive pas à les faire arriver à l'heure. C'est dingue d'écouter ça. Voilà, c'est tout. C'est ma réaction. On demande depuis longtemps des trains directs. On nous dit : on ne peut pas, parce qu'ils n'arriveront pas à l'heure. C'est fou.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci de votre réaction. J'avais une question. Monsieur, au premier rang.

1350 **Gabriel EXBRAYAT, usager**

Je suis un ex-représentant de la FNAUT dans la région. Maintenant, je n'ai plus aucune responsabilité.

1355 Moi, ce qui me choque un petit peu dans notre réunion, c'est qu'il me semble que l'on est resté très local. Le projet, en fait, il est beaucoup plus vaste que ça : il concerne l'ensemble de la Région Rhône-Alpes. Le débat public, que je sache, il porte bien là-dessus. Or il se trouve que je me suis beaucoup intéressé à ces choses-là, et à chaque fois que j'ai rencontré des élus locaux, ils m'ont toujours parlé de leur commune. Or moi je pense que là, il y a une notion dont il faudrait quand même s'affranchir, et voir ce que ça veut dire « être une région ». Parce que la commune de Terrenoire, ou la commune de La Fouillouse, on connaît ; on sait ce qu'il y a. Mais ce ne sont pas eux qui vont résoudre le problème.
1360 Ce problème, il va se résoudre dans un ensemble. Et cette notion d'ensemble, on ne la voit pas apparaître dans le débat.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

1365 Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de réponses à apporter, hormis le fait que dans l'organisation du débat public, on a souhaité effectivement irriguer l'ensemble de la région, et que vous avez parfaitement raison : le problème du nœud ferroviaire, ce n'est pas seulement le cœur lyonnais. C'est bien la raison pour laquelle on est ici. Et c'est bien une approche globale, sur l'ensemble de la région. Monsieur CUVILLIER l'a présenté tout à fait en début de séance : le nœud ferroviaire lyonnais a des répercussions sur l'ensemble du territoire national, voire international, dès lors que l'on parle de fret. Donc, on est à une échelle beaucoup plus vaste. Et c'est aussi la raison de débattre dans différents lieux de la région Auvergne – Rhône-Alpes, de traiter ces éléments, et d'apporter une réponse globale à cela. Voilà, c'est en termes d'organisation ; monsieur CUVILLIER va compléter mes propos.
1370

Denis CUVILLIER, SNCF Réseau

1375 Je suis peut-être un peu le fautif, parce que tout à l'heure, quand j'ai présenté la croissance de l'offre de service que l'on proposait au dossier du débat, je suis passé un peu vite sur la dimension régionale. Deux fois plus de TER, deux fois plus de TGV. Dans ces deux fois plus de TGV, il y a notamment la mise en place de dessertes régionales rapides, entre Lyon et les principales Métropoles de Rhône-Alpes – on n'a peut-être un peu oublié Saint-Étienne –, mais en s'appuyant sur les projets de lignes nouvelles qui, à cet horizon-là, au moment où l'on a fait les études, faisaient partie du paysage. On pense aux accès alpins, au Cfal, à Paris – Orléans, et Clermont – Lyon, par exemple.
1380 Donc, je suis passé un peu vite, ce qui fait que ça a orienté très vite sur un débat régional de trains du quotidien.

Gabriel EXBRAYAT, usager

1385 Mais il y a un aspect que l'on n'a pas évoqué, c'est l'aspect financier, parce qu'il est sous-jacent dans toutes ces conversations qu'on a menées. Or il y a quand même des possibilités financières que l'on n'évoque jamais. L'Europe est prête à financer une partie, mais on n'en parle jamais. Alors, comment voulez-vous qu'un élu local puisse avoir connaissance de tout ça ? Moi, je trouve que l'aspect financier, il est aussi important que l'aspect technique.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

1390 Là aussi, un élément de réponse : nous avons en fin du mois un atelier spécifique, un atelier-débat spécifique au financement des infrastructures de ce type. Comment peut-on financer ? Est-ce que des infrastructures de ce type sont compatibles avec les budgets d'investissement des uns et des autres ? Comment peut-on financer ? Vous avez évoqué l'Europe ; on a eu il y a peu de temps une réunion, une conférence-débat, sur les transports de fret avec l'intervention d'un coordinateur européen des corridors de fret. Donc, on aborde bien ces questions-là dans le cadre du débat. Elles n'ont pas été
1395 abordées dans toutes les réunions publiques de ce type, parce qu'on a donné une dominante, ou une orientation, à ces différentes réunions, pour border l'ensemble des questions que nous avons

évoquées au cours de la préparation de ce débat. C'est la raison pour laquelle on n'a pas abordé ce soir le problème du financement.

1400 Par ailleurs, je mets un petit bémol à mes propos ; parler de financement, aujourd'hui, d'une infrastructure qui va se passer dans 20 ans, c'est un peu difficile de faire exprimer l'ensemble des « donneurs d'ordre » sur leur engagement de cette sorte. Donc, même le débat qui portera sur le financement ne portera pas sur les engagements actuels des différentes collectivités, mais bien sur les modalités de financement de telles infrastructures et leurs capacités à être mises à main. Cela ne répond peut-être pas tout à fait à votre question, mais je voulais apporter cette précision.

1405 Monsieur, vous souhaitiez réintervenir.

Gérard LIOTARD, CGT Cheminots Saint-Étienne

1410 Deux brèves remarques. La première : il a été évoqué au cours du débat le temps de parcours entre Saint-Étienne et Lyon, et bien entendu les possibilités qui existeraient de l'améliorer, ce temps de parcours. Chacun a bien compris, le bon sens aidant, qu'elles sont limitées. Rectifier les courbes, cela coûte cher ; on l'a dit. Moi, j'ai le souvenir, quand on a démoli la gare de Grand-Croix, quand on a rectifié la courbe, on a gagné 30 secondes, moyennant un nombre assez conséquent de millions. Bref.

1415 Par contre, la question que je me pose personnellement, qu'on se pose personnellement et depuis longtemps, c'est qu'il semble qu'il y ait une opposition de principe, à la SNCF, quant à l'utilisation de matériels pendulaires. Alors, disant cela, je ne me prononce pas sur l'opportunité dans le cas particulier ; il faudrait peut-être l'examiner.

1420 Deuxième remarque : les questions abordées, et les propositions qui sont amenées portent effectivement sur des augmentations de capacité, en vue d'améliorer précisément la fiabilité, notamment sur le nœud ferroviaire lyonnais, dont tout le monde parle maintenant. C'est très bien. Ce que je voudrais dire, au nom de notre syndicat, c'est que la fiabilité ne peut reposer uniquement sur des installations. La fiabilité a toujours été un atout majeur de la SNCF. Elle impactait tous les métiers de cheminots. Aujourd'hui, c'est quelque chose qui est un peu en déperdition. Pourquoi ? La fiabilité – je le redis – ne peut reposer uniquement sur les installations, aussi performantes soient-elles.

1425 Et je vais terminer par une remarque générale : aujourd'hui, les possibilités techniques et les possibilités technologiques permettent d'éloigner de plus en plus celui qui prend une décision, du lieu où cette décision aura des conséquences pratiques. En d'autres termes, celui qui prend la décision ne voit pas le terrain où cette décision va entrer en application. À travers cela, je voudrais dire qu'on arrive à un niveau où les effectifs sont pressurés de telle manière qu'il n'est plus possible d'assurer un service de qualité, et que cette situation, qui contribue de plus en plus – je le redis volontairement, en
1430 insistant – à éloigner la prise de décision du lieu où elle s'applique, elle est techniquement possible, et largement appliquée ; elle ne contribue nullement à humaniser et à fiabiliser les transports.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Merci de votre intervention. Je pense qu'il n'y aura pas de réponse sur ce point, mais je souhaiterais avoir peut-être un éclairage sur le pendulaire.

1435 **Cyril REBOULET, SNCF Réseau**

1440 Pour SNCF Réseau, à partir du moment où un matériel est agréé sur le réseau, qu'il a fait l'objet d'études et de certificats de sécurité, il peut circuler. Après, il y a des politiques d'équipement, et des décisions qui sont prises et qui engagent sur des décennies. Je ne sais pas ce que ça pourrait rapporter, un pendulaire. Je ne sais pas s'ils ont les mêmes capacités, en emport, que le train d'aujourd'hui. Voilà ce que je peux juste dire. Si un matériel est agréé, il peut rouler sur le réseau. Après, il y a d'autres questions.

Gérard LIOTARD, CGT Cheminots Saint-Étienne

Il n'y en a pas, sur le réseau SNCF.

Cyril REBOULET, SNCF Réseau

1445 En tant que SNCF Réseau, je ne peux pas répondre à cette question sur le matériel.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Une autre question dans la salle ? Sinon, on clôt ce débat. On a un peu débordé, même par rapport à l'horaire initial, mais ce n'est pas dramatique.

1450 Très bien, je vous remercie de votre participation à tous. Je voulais simplement vous signaler que nous allons vous faire un rapide retour de ce que nous avons entendu, nous, Commission particulière. Non pas un compte-rendu, cela va de soi, mais une première réaction à chaud de ce que vous avez dit, et de la manière dont on l'a compris. Rapidement.

Agnès POPELIN, membre de la CPDP

Bonsoir. On va donc essayer de faire une synthèse « à chaud », comme l'a dit notre Président.

1455 On pourrait dire d'abord qu'il y a eu un rappel récurrent : c'est que l'on avec une ligne historique, une très vieille dame, puisque c'est celle de Saint-Étienne – Andrézieux. À l'époque, on convoyait les charbons ; maintenant on convoie des gens, des voyageurs. Donc, le constat, c'est que les voyageurs souffrent. Et cette ligne a longtemps souffert, comme vous l'avez vous-même dit, de sous-investissements chroniques. Ça, ça a été récurrent.

1460 Ce qui est revenu aussi très souvent, ce sont les problèmes de régularité, de robustesse. C'est une vieille dame. Vitesse d'exploitation, pannes de tous genres. Ce qui est très intéressant aussi, c'est que l'on a eu une force de proposition, de la part de la Métropole sud-ligérienne, qui a proposé des solutions et des aménagements.

1465 Ensuite, on a pu entendre des demandes récurrentes. On les connaît : c'est plus de trains vers Lyon – ça, ça vient souvent dans le débat –, mais aussi plus de trains qui ne passent pas par Lyon. Ça, c'est très intéressant. Notamment des demandes pour la rive droite, pour la rive gauche. Et puis aussi plus d'intermodalité, avec des parcs relais. Comment favoriser l'usage du vélo ? Et puis aussi multiplier les arrêts, ou faire de nouvelles gares, comme vous l'avez proposé.

1470 Ce qui est très intéressant aussi, c'est que vos propositions, vos études complémentaires, ont suscité un vif intérêt dans cette salle. Il n'y a pas eu de contestation, et visiblement, il y a même un consensus – on l'a entendu – sur tout ce que vous avez proposé : l'aménagement de Givors, une troisième gare Saint-Exupéry, pour desserrer un peu l'étreinte sur la Part-Dieu, ou sur Perrache, et un nouveau pont à Chasse-sur-Rhône – après, il faut savoir ce que l'on veut comme pont.

1475 Enfin, il y a eu des demandes de connexions sur d'autres gares, comme on l'a entendu : Vénissieux, encore Givors. Et puis une proposition, aussi, de la part des acteurs institutionnels locaux, qui est de participer – il y a eu une proposition unanime – au financement de l'amélioration de la desserte de la ligne. Si on veut, on peut contribuer ; on est prêt à contribuer, et à mettre de l'argent.

Gaël PERDRIAU, Maire de Saint-Étienne, Président de Saint-Étienne Métropole

Ce n'est pas ce que j'ai dit !

1480 **Agnès POPELIN, membre de la CPDP**

Moi j'ai entendu ça, non ? Vous ne l'avez pas dit ? D'accord. Moi j'avais compris ça.

Gaël PERDRIAU, Maire de Saint-Étienne, Président de Saint-Étienne Métropole

1485 Excusez-moi de réagir, parce que j'ai conclu exactement sur le contraire, en insistant sur l'intérêt général national, voire même européen – on l'a vu dans le graphique que vous avez présenté dans l'animation – du nœud ferroviaire lyonnais, et que cet intérêt national devait être financé par le national, et non pas par les collectivités locales.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Il y avait effectivement une intervention – pas la vôtre – du monsieur en face, qui avait évoqué, au nom de différentes...

1490 **PIERRICK COURBON, Conseiller départemental Loire**

C'est moi qui ai tenu ces propos.

Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière

Donc, ce n'est pas un élément consensuel.

Agnès POPELIN, membre de la CPDP

1495 Désolé, ce n'est pas un élément consensuel, donc nous le retirons.

Après, il y a d'autres points qui ont été soulevés : notamment la desserte fine. On est à Saint-Étienne, mais on peut aller au-delà de Saint-Étienne. Donc, je vais laisser Francis BEAUCIRE compléter, mon partenaire de synthèse.

Francis BEAUCIRE, membre de la CPDP

1500 Oui. Bonjour à toutes et à tous. Ce n'est pas très facile pour nous. On écoute ce qui se passe, en même temps on prend des notes, et ensuite, à chaud, on vous dit ce que l'on fait ressortir. Tout étant enregistré, de toute façon, il n'y a aucune espèce de risque.

Après Agnès, je me suis dit : que puis-je rajouter ? Je ne vais pas redire la même chose. Il y a trois points qui ont attiré mon attention. Une expression, d'abord. C'est le monsieur qui voudrait que toutes

1505 les collectivités contribuent, qui a dit : nous sommes confrontés à la nécessité d'un « bond de géant ». C'est votre expression.

Et puis, ce que l'on entend de la part de presque tout le monde dans la salle, me semble-t-il – c'est que moi, j'entends –, c'est qu'en fait, si le géant met 20 ans à se préparer avant de bondir, on n'est pas vraiment en train de faire quelque chose de formidable. Et du coup, cela suscite de la part des intervenants ici, des gens qui ne sont pas des cheminots, un certain nombre d'idées, voire de propositions qui pour certaines sont concrètes. Et je pense que c'est quelque chose à prendre en considération. Je pense qu'il appartient précisément au débat public, finalement, de porter ces propositions au maître d'ouvrage. Certaines d'entre elles peuvent probablement être étudiées aussi. Au fond, ce sont des propositions qui viennent des usagers. Ça, c'est une question qui est importante.

1515 Sans le débat public, il n'y a aucune chance pour que ces propositions remontent au maître d'ouvrage. Ça, c'est ma première remarque, et puis aussi une estimation de ce que j'ai entendu.

La deuxième chose : je suis très très troublé. J'ai entendu tout à l'heure monsieur BERGER faire une liste à la Prévert de la totalité des dysfonctionnements possibles – j'ai envie de dire – ; donc une très très grande variété. Alors, on n'est pas dans la biodiversité, mais on est dans le dysfonctionnement à grande variété. Et puis, madame MAROT nous dit : pas de problème, c'est une ligne qui marche bien. Alors, je ne sais plus très bien où je me place. Mais je voudrais revenir quand même sur la liste des dysfonctionnements, à supposer qu'ils existent, puisque je ne sais plus bien où me placer. Mais je vous vois réagir, en effet. J'ai envie de dire que si on se contente de déboucher – c'est la conclusion que je tire, mais c'est ce que vous avez dit tout à l'heure et ce que d'autres personnes ont dit – le nœud ferroviaire de Lyon à Part-Dieu, ou de desserrer l'étau, comme on voudra, on ne règle pas tous les problèmes de la relation entre deux Métropoles. Et vous avez insisté sur un point qui me paraît quand même important : ces deux Métropoles échangent entre elles de très nombreux flux, pour des motifs très différents, et pas seulement de la navette domicile-travail. Et par conséquent, il y a un besoin essentiel d'une relation intense.

1530 Cette question des dysfonctionnements montre – cela a été évoqué à travers les vitesses qui sont peut-être insuffisantes ; on pourrait probablement faire un peu mieux – que des investissements n'ont pas été faits pendant un certain temps, etc. Donc, le nœud ferroviaire lyonnais long terme (NFL) ne résout pas ces questions-là. Et je pense que cela, c'est une question qui est importante à retenir.

1535 Le troisième et dernier point ; je ne vais pas trop insister parce que Agnès en a parlé. Quelqu'un a dit – c'est vous, monsieur. Vous avez dit : jusqu'où vont les trains ? Et je pense que ça, c'est une question qui soulève l'existence de l'aire d'influence de Saint-Étienne. Saint-Étienne, vous l'avez dit à plusieurs reprises – en vous y mettant à plusieurs, finalement, avec quelquefois un quart d'heure entre deux interventions – : Saint-Étienne n'est pas un terminus, Saint-Étienne, finalement, est aussi un nœud ferroviaire à sa façon, avec quatre directions. Et au fond, c'est toute l'aire d'influence de Saint-Étienne qui est concernée par l'avenir du chemin de fer. Et je vais boucler avec le bond de géant. Ce

1540

- 1545 que vous avez fait ce soir ; vous vous êtes vraiment placés à 2030 – en disant : « le quotidien, ce n'est pas terrible » –, à presque une génération de nous, en disant que si on se place dans cette perspective-là, alors effectivement, est ce que les investissements prévus sont à la hauteur des enjeux ? Et c'est vous qui avez insisté sur ce point en disant que la société s'est elle-même assigné des objectifs, pratiquement des devoirs. Et on est dans une période de basculement. Quand on lit le journal, on comprend bien ça, aujourd'hui. Donc ça, c'est une dernière question : est ce que l'on est à la hauteur des enjeux ? Et ça, c'est une question qui a déjà été posée dans d'autres débats, souvent sur un mode mineur. C'est peut-être moi qui donne un peu plus d'importance que ce que les gens qui se sont exprimés on fait. Voilà, je vous remercie de votre attention.
- 1550 **Jean-Claude RUYSSCHAERT, Président de la Commission particulière**
- Merci beaucoup. La suite, très rapidement. Nous avons encore quelques réunions publiques. J'ai évoqué celle de Clermont-Ferrand, Villeurbanne, Ambérieux. Je cite deux ateliers-débats : un sur le financement, que j'évoquais tout à l'heure et qui se tient en fin de mois, et un autre, un peu plus déconnecté de la réalité aujourd'hui, puisque nous avons souhaité faire un débat de prospective. Les aménagements qui sont évoqués auront vocation à l'être dans 20 ans, 30 ans. Nous ne sommes pas sûrs que dans 30 ans, les modalités de déplacement soient les mêmes. On peut peut-être se projeter dans l'avenir, à titre tout à fait « libéré », sur « quelles utilisations ? » On parle de voitures autonomes, on parle de voitures taxis volantes. On parle d'éléments de ce genre. On a souhaité pouvoir aborder toutes ces questions-là de manière très décousue, mais ce sont des éléments de réflexion qu'on peut peut-être intégrer aussi. Et pour introduire cet atelier-débat, on a mobilisé une association qui s'appelle « Robin des villes », et qui travaille avec des élèves de troisième, qui se projette sur les modalités de demain, et qui servira d'introduction à cet atelier-débat.
- 1555 On attend également vos contributions sous forme de cahiers d'acteurs, sous forme de contributions libres, pour ceux qui le souhaitent. Vous pouvez également intervenir sur le site internet ; les caractéristiques de site sont de nouveau affichées. Vous pouvez poser toutes les questions que vous souhaitez sur ce site ; le maître d'ouvrage, à notre demande, s'est engagé à y répondre sous quinze jours, par écrit. Dans le principe de transparence, vos questions, comme les réponses apportées, sont publiées sur le site, et sont ouvertes. Et les réseaux sociaux peuvent servir, bien entendu, de vecteur à ce questionnement.
- 1560 Par ailleurs, vous avez eu à disposition un certain nombre de questions et de questionnaires écrits. Vous pouvez nous les retourner, bien entendu ; elles serviront à alimenter le compte-rendu du débat.
- 1565 Voilà. J'en termine en vous remerciant de votre participation, et de ce débat qui, me semble-t-il, a été assez riche et intéressant. Merci beaucoup à nos intervenants, et à chacun. Bonne fin de soirée. Merci.
- 1570