

Débat public sur les aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais



Synthèse de l'étude de contexte territorial

3 octobre 2018



SOMMAIRE

1. AVANT-PROPOS	2
2. CONSTATS ISSUS DES ENTRETIENS.....	3
2.1. UN LIEN ENTRE DYNAMIQUE DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ET MOBILITES	3
2.2. LE NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS.....	4
2.3. LES GRANDS PROJETS FERROVIAIRES	6
2.4. LE PROJET NFL LT	7
3. LES ATTENTES DES ACTEURS VIS-A-VIS DU SYSTEME FERROVIAIRE REGIONAL.....	10
3.1. UNE DEMANDE UNANIME D'AMELIORATION DE LA QUALITE DES SERVICES FERROVIAIRES.....	10
3.2. L'ATTENTE D'UNE OFFRE DE TRANSPORT FERROVIAIRE ADAPTEE ET INTEGREE.....	12
3.3. LES ATTENTES A L'ECHELLE DE LA METROPOLE DE LYON.....	13
3.4. LES ATTENTES A L'ECHELLE DE LA REGION ET DES METROPOLES REGIONALES.....	15
4. LES POINTS D'ATTENTION IDENTIFIES POUR LE DEBAT PUBLIC.....	16
4.1. POUR LA PREPARATION DU DEBAT PUBLIC.....	16
4.2. POUR LE DEROULEMENT DU DEBAT PUBLIC	18
5. ANNEXES	21
5.1. ANNEXE 1 : LISTE DES PERSONNES RENCONTREES DURANT L'ETUDE DE CONTEXTE	21
5.2. ANNEXE 2 : LISTE DES PARLEMENTAIRES RENCONTRES SUITE A LEUR DEMANDE.....	24
5.3. ANNEXE N°3 : LISTE DES CONTRIBUTIONS REÇUES PAR SNCF RESEAU DURANT LA PREPARATION DE LA SAISINE DE LA CNDP	25

1. AVANT-PROPOS

Compte-tenu de la densité et de la variété des trafics locaux, régionaux, nationaux et internationaux qui le traversent, le nœud ferroviaire lyonnais joue un rôle majeur dans le fonctionnement des réseaux ferroviaires français et européen, ainsi que dans l'organisation des déplacements de la métropole lyonnaise et de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

La situation de congestion croissante du nœud ferroviaire lyonnais se traduit par une forte irrégularité des trains (retards, annulations) et une impossibilité d'augmenter les circulations ferroviaires aux heures de pointe.

Pour répondre aux actuels problèmes de régularité, un programme d'aménagement a été initié en 2015. Les premières opérations sont en cours (nouvelle voie en gare de Lyon-Part Dieu, aménagements de signalisation, ...) et devraient être achevées à l'horizon 2025.

Pour répondre aux besoins du futur, conforter la qualité des services et augmenter les capacités du nœud ferroviaire lyonnais, SNCF Réseau a étudié un projet pour le Long Terme (NFL LT), qui fait aujourd'hui l'objet de la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP).

Dans le cadre de la préparation de la saisine de la CNDP et pour éclairer cette dernière, SNCF Réseau a fait réaliser une analyse de contexte territoriale conduite par le cabinet Nicaya conseil afin :

- D'enrichir la connaissance des dynamiques d'évolution des territoires et de leurs enjeux de mobilité ;
- D'apprécier les perceptions et attentes vis-à-vis du projet NFL LT et du futur débat public.

Cette étude de contexte s'appuie sur :

- L'analyse d'un corpus presse couvrant la période janvier 2017 – août 2018 ;
- L'analyse de **47 entretiens réalisés entre mi-juillet et fin septembre 2018** auprès des élus, d'acteurs consulaires et d'associations¹ ;
- L'analyse des **10 entretiens réalisés avec des parlementaires**² qui ont exprimé le souhait d'être interviewés dans cette phase.

Le présent document synthétise cette étude et s'organise en **trois parties principales** et des annexes :

- Un éclairage sur les perceptions des acteurs rencontrés relatives au développement territorial et aux mobilités, au nœud ferroviaire lyonnais, aux grands projets ferroviaires et au projet NFL LT ;
- Leurs principales attentes exprimées vis-à-vis du système ferroviaire régional ;
- Leurs points d'attention dans la perspective du débat public.

Nota : certains acteurs rencontrés ont transmis à SNCF Réseau une contribution écrite qui est transmise par ce dernier à la CNDP. La liste de ces contributions est proposée en Annexe 3 au présent document de synthèse. Le contenu des contributions sera remis à la Commission particulière du débat public (CPDP).

¹ La liste des personnes rencontrées est fournie en Annexe 1 du présent document.

² La liste des parlementaires rencontrés avant la saisine et ceux qui vont l'être ensuite est fournie en Annexe 2 du présent document.

2. CONSTATS ISSUS DES ENTRETIENS

Ces constats sont directement issus des entretiens conduits avec les acteurs rencontrés. Ils expriment leurs points de vue sur les enjeux de développement territorial, le nœud ferroviaire lyonnais et la perspective d'un débat public sur le projet NFL LT.

2.1. Un lien entre dynamique de développement territorial et mobilités

Pour une majorité des personnes rencontrées, l'amélioration des mobilités constitue l'un des éléments clé du développement de la métropole de Lyon et des métropoles régionales d'Auvergne-Rhône-Alpes, car il conditionne les dynamiques de développement socio-économiques de la région, voire au-delà à l'échelle nationale.

2.1.1. Un fort consensus sur la primauté du développement économique

L'attractivité de la région Auvergne-Rhône-Alpes, mise en avant par une très large majorité des acteurs rencontrés, est avant tout associée au dynamisme économique du territoire.

Ce dynamisme est perçu comme le socle du développement territorial. Sa confortation sur les territoires les plus dynamiques tels que la métropole lyonnaise ou les agglomérations du nord Isère, de l'Ain et de la Savoie, ou son renforcement, sur les territoires de l'ouest de la région, sont considérés comme UNE priorité.

Par ailleurs, en lien avec le port Édouard Herriot, le grand port maritime Marseille-Fos est également cité comme pouvant bénéficier des retombées économiques et des perspectives de développement que le désengorgement du nœud ferroviaire lyonnais pourrait favoriser.

2.1.2. La reconnaissance du rôle moteur de la métropole lyonnaise

La Métropole de Lyon, de par sa position géostratégique et sa vocation de place d'échange au carrefour de grands réseaux de communication, son rayonnement national et international ainsi que son dynamisme démographique et économique, est unanimement considérée comme le moteur de l'attractivité régionale, fonctionnant en réseau et en complémentarité avec les autres métropoles régionales (Grenoble, Saint-Etienne, Annecy et Chambéry, ...).

Aussi, la plupart des acteurs rencontrés s'accordent sur l'importance, pour le développement de leur propre territoire, de soutenir et favoriser d'une part ce qui peut contribuer à renforcer le dynamisme de l'agglomération lyonnaise et d'autre part ce qui peut leur permettre de connecter leur territoire à cette dynamique.

La Métropole de Lyon exprime également la volonté d'un développement métropolitain lyonnais « au service de », qui irradie sur toute la région Auvergne-Rhône-Alpes.

2.1.3. La conscience de l'importance des mobilités pour le développement du territoire

Les mobilités, qu'elles soient internationales, nationales ou internes à la région, sont perçues comme un facteur essentiel de développement et d'attractivité du territoire.

Sur le plan économique, il est attendu qu'elles contribuent à favoriser l'implantation d'entreprises nouvelles, comme par exemple au niveau de la Plaine Saint-Exupéry, à permettre le développement des entreprises existantes et faciliter leur fonctionnement.

Sur le plan démographique, elles ont vocation à répondre aux besoins des nombreux habitants qui vivent dans les agglomérations urbaines et contribuer au désenclavement et à la revitalisation de territoires ruraux ou périphériques aux métropoles régionales.

Sur le plan touristique, elles ont vocation à permettre de connecter le territoire aux bassins de population des métropoles nationales et internationales, dont les touristes sont susceptibles de séjourner en région Auvergne-Rhône-Alpes (culture, sport, loisirs, ...).

2.1.4. L'importance d'une bonne connexion de l'ensemble du territoire régional aux dynamiques de la métropole de Lyon

Pour que l'ensemble du territoire régional puisse se développer et bénéficier du dynamisme lyonnais, la fluidification et la performance des différents modes de transports permettant de connecter les métropoles régionales à la métropole lyonnaise sont considérées comme primordiales.

En effet, compte tenu de l'importance des échanges depuis et vers la métropole lyonnaise (flux domicile – travail, implantations multisites d'entreprises et d'administrations, flux nationaux et internationaux via la plateforme aéroportuaire Lyon-Saint Exupéry et la gare de Lyon-Part Dieu...), les différents pôles de la région souhaitent une amélioration de leurs connexions avec le principal « moteur régional ».

2.2. Le nœud ferroviaire lyonnais

La demande d'une amélioration des échanges avec la métropole de Lyon s'exprime en particulier sur le transport ferroviaire, celui-ci étant de manière générale considéré comme le mode de déplacement capacitaire le plus efficient, notamment pour des liaisons inter-urbaines.

2.2.1. L'identification d'un nœud ferroviaire à Lyon

La situation de congestion routière et ferroviaire de la capitale régionale est unanimement reconnue. Au-delà de la saturation des grands axes routiers et autoroutiers, l'existence d'un nœud ferroviaire à Lyon, et plus spécialement d'un nœud ferroviaire en gare de la Part Dieu, est également bien identifiée.

Nombreux sont les acteurs du territoire à attribuer à ce nœud ferroviaire une responsabilité des dysfonctionnements de tout ou partie du réseau ferré régional, voire d'une partie du réseau national. Pour certains, aucune amélioration significative des circulations ferroviaires ne paraît possible dans la région tant que la question de la saturation du nœud ferroviaire lyonnais ne sera pas résolue.

2.2.2. Un consensus majoritaire sur la saturation du nœud ferroviaire lyonnais mais pas de compréhension partagée des raisons de cette saturation

Si la saturation du nœud ferroviaire est largement partagée, les raisons de cette saturation sont soit méconnues – il s'agit d'un état de fait accepté comme tel – soit propres à chaque acteur, chacun ayant sa propre explication. Ainsi, les causes de la saturation du nœud ferroviaire lyonnais le plus souvent évoquées sont :

- Le passage des trains de fret dans l'agglomération lyonnaise ;
- La centralisation sur la gare de Lyon-Part Dieu de l'ensemble des trafics qui pourraient avantageusement être répartis sur les 3 gares principales de l'agglomération et notamment sur la gare de Lyon-Saint Exupéry ;
- La non optimisation de l'exploitation du réseau, au regard des trafics admis dans certaines grandes gares européennes ;
- La diversité des trafics (TER, grandes lignes, fret, ...) au sein du nœud lyonnais.

2.2.3. Une connaissance très limitée du contenu et de l'état d'avancement des projets ferroviaires sur le nœud lyonnais

En dehors d'un cercle restreint de personnes expertes ou très proches des enjeux ferroviaires du nœud lyonnais et concernées par la qualité des liaisons de leur territoire avec Lyon, les travaux engagés pour l'amélioration à court et moyen termes du fonctionnement du nœud ferroviaire lyonnais (régularité, robustesse, ...), inscrits au Contrat de Plan Etat Région (CPER) via le « Plan de mobilisation », ne sont que peu ou pas connus sur le territoire régional. Il est cependant important de mentionner l'exception des travaux lancés en gare de Part Dieu qui sont visibles pour les usagers et font l'objet d'une information dans la presse locale et régionale.

Aussi, si de nombreux acteurs attendent des améliorations en matière de services ferroviaires, seuls quelques acteurs directement impactés ou concernés par certains travaux, tels que par exemple les agriculteurs dans le département du Rhône informés de la suppression du PN11 ou les usagers réguliers de la gare de Lyon-Part Dieu, connaissent les travaux d'amélioration réalisés sur le court terme. Plus largement, au-delà des travaux engagés à ce jour, l'avancement de la mise en œuvre des différentes composantes du plan de mobilisation, ainsi que les bénéfices attendus par ces aménagements ne font pas l'objet d'une connaissance précise.

Il en va de même du projet de NFL LT dont une majorité d'acteurs, à l'exception de ceux de la Métropole de Lyon, de la Région Auvergne Rhône-Alpes et de l'aire grenobloise (directement concernée par les aménagements de la ligne Lyon-Grenoble), n'a jamais entendu parler ou n'en connaît pas les contours précis (confusion avec le CFAL, intégration du CFAL dans le

NFL LT, ...). L'acronyme NFL LT est d'ailleurs considéré comme « *peu compréhensible et peu significatif* » par une majorité des personnes rencontrées.

2.3. Les grands projets ferroviaires

Préambule

Au cours des dernières décennies, de grands projets ferroviaires ont été étudiés pour répondre aux besoins de capacité ferroviaire, de desserte des territoires et de création de nouvelles liaisons.

Il s'agit des projets suivants :

- *Le **Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL)** : projet à dominante fret permettant de détourner les trafics de fret du cœur de l'agglomération et de libérer des capacités supplémentaires dans le nœud ferroviaire lyonnais ;*
- *Le **tunnel euralpin Lyon-Turin et les accès alpins** : projet mixte fret-voyageurs permettant d'améliorer la liaison vers l'Italie d'abord pour le fret puis pour les voyageurs, ainsi que la desserte du sillon alpin ;*
- *Le **Paris–Orléans–Clermont–Lyon (POCL)** : projet à dominante voyageurs permettant de désaturer la LGV Paris-Lyon et d'améliorer la desserte du centre de la France, notamment de Clermont-Ferrand et de Roanne.*

2.3.1. Des grands projets bien identifiés qui mobilisent leurs territoires : CFAL, Accès français au Lyon-Turin, POCL

Si le projet NFL LT est peu connu des acteurs rencontrés, à l'exception de ceux de la Métropole lyonnaise et du Conseil régional, il n'en va pas de même des trois grands projets ferroviaires que sont le CFAL, les accès français au Lyon-Turin et le POCL.

En effet, ces projets, déjà anciens, ayant fait l'objet de débats publics, de concertations, voire de Déclaration d'Utilité Publique, suscitent une forte mobilisation, pour ou contre leur réalisation.

Ces grands projets ont d'ailleurs été au centre de nombreux entretiens réalisés dans le cadre de l'étude de contexte et certains parlementaires ont souhaité participer à l'étude principalement dans le but d'évoquer certains de ces grands projets.

2.3.2. Une exaspération croissante vis-à-vis de la remise en question des grands projets d'infrastructures et du report lointain de leur réalisation

Les acteurs mobilisés en faveur d'un ou plusieurs de ces grands projets ferroviaires ne partagent pas les conclusions du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures de février 2018 qui propose de repousser à plus tard leurs échéances de réalisation, pour certains à des horizons très éloignés, et remet en question la justification des besoins sous-jacents à ces projets.

Ceci est en particulier le cas pour les projets, ou sections de projets, d'ores et déjà déclarés d'utilité publique et dont la réalisation aurait, selon les calendriers antérieurs à la mission du COI, déjà dû être engagée et est attendue de longue date par une majorité d'acteurs rencontrés.

2.3.3. L'incompréhension de l'arrivée du grand projet NFL LT alors même que la réalisation des autres grands projets est reportée

Les acteurs rencontrés, qui pour la plupart ne connaissent pas les détails du projet NFL LT, s'interrogent sur le sens du lancement d'un débat public sur ce nouveau grand projet relatif au nœud ferroviaire lyonnais, alors que certains autres grands projets, ayant parmi leurs objectifs affichés la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais, seraient reportés. Ainsi :

- Dans le Puy de Dôme et dans la Loire, le projet POCL est très attendu ;
- Dans le Rhône, l'Ain et l'Isère, le CFAL est très attendu ;
- En Isère, Savoie et sur l'est lyonnais, les accès français au Lyon-Turin sont très attendus.

Parmi les acteurs connaissant le projet NFL LT, une majorité conditionne la réalisation de celui-ci à celle des autres grands projets, voire le juge inapproprié dès lors que les autres grands projets, et notamment le CFAL, ne verraient pas le jour.

2.4. Le projet NFL LT

Préambule

Le projet NFL LT prévoit :

- L'ajout de deux voies nouvelles entre Saint-Clair et Guillotière (environ 10 km) et l'extension de la gare actuelle de la Part Dieu pour lesquels 2 scénarios - surface et souterrain - ont été étudiés ;
- Le passage à 4 voies en surface de la ligne Lyon-Grenoble sur la section entre Saint-Fons et Grenay ;
- Des aménagements complémentaires connexes sur le réseau, en accompagnement de la mise en place des services.

Les acteurs de la métropole de Lyon, qu'ils soient institutionnels ou associatifs, de même que la Région Auvergne-Rhône-Alpes, qui connaissent bien le contenu du projet NFL LT, ont des points de vue différents sur le projet, ses bénéfices, ses impacts et les fondements de sa pertinence. Il existe cependant une convergence des points de vue sur l'importance du passage à 4 voies de la section entre Saint Fons et Grenay.

2.4.1. L'absence de consensus sur les 2 scénarios d'infrastructure du NFL LT pour ceux qui le connaissent

Parmi les acteurs connaissant le projet NFL LT, deux visions se différencient quant à ses scénarios de réalisation.

La Métropole de Lyon et certains acteurs du monde associatif métropolitain considèrent que le scénario de réalisation au niveau du plateau de voies actuel n'est pas réaliste compte tenu de l'urbanisation existante le long de la ligne et de la refondation actuelle du quartier Part Dieu, offrant un cadre de vie résidentiel de qualité. Pour ces acteurs, seul le scénario souterrain apparaît pertinent. En complément de son moindre impact urbain, ce scénario

souterrain serait de nature à permettre la réalisation de deux haltes souterraines, à Stalingrad et Gerland, en connexion avec le métro.

Pour sa part, la Région Auvergne-Rhône-Alpes considère que les difficultés techniques et le coût très élevé de la réalisation du scénario en souterrain sont de nature à remettre en cause sa faisabilité, voire à mettre en question l'opportunité du projet NFL LT lui-même, ce qui génère de fortes inquiétudes au regard de la situation de saturation du nœud ferroviaire lyonnais.

Pour certains acteurs, la concentration des moyens financiers sur le nœud ferroviaire lyonnais, et en particulier sur la gare de Lyon-Part Dieu, pourrait avoir pour conséquences de mobiliser des financements importants au détriment des ressources nécessaires à la réalisation d'autres projets.

La plupart des autres acteurs rencontrés ne se prononcent pas sur l'un ou l'autre des scénarios, dès lors que leur financement est possible.

2.4.2. Une grande vigilance des acteurs locaux sur les conditions d'insertion du NFL LT

Pour l'ensemble des acteurs du territoire de la métropole de Lyon, l'optimisation des conditions d'insertion du NFL LT est primordiale. C'est une des raisons qui conduit la Métropole de Lyon à privilégier un scénario souterrain qui permettrait de limiter les impacts urbains, en particulier sur l'entrée nord, au droit du parc de la Tête d'Or, et d'insérer les nouvelles infrastructures (ligne et gare) dans le tissu urbain rénové du nouveau quartier Part Dieu.

Pour les acteurs associatifs, représentant les riverains des infrastructures ferroviaires existantes, l'enjeu est de réduire les nuisances actuelles tout en limitant les impacts négatifs des projets nouveaux. Ces acteurs attendent le débat public sur le projet NFL LT pour être plus informés sur le contenu du projet, les secteurs de passage, les emprises ferroviaires et souhaitent s'exprimer sur l'opportunité du projet et les conditions locales acceptables de sa réalisation.

2.4.3. Une vision contrastée de la vocation des trois gares de la métropole

Le projet NFL LT met également en jeu une vision contrastée de la vocation des gares de Lyon-Part Dieu et Lyon-Saint Exupéry et plus largement de l'ensemble des gares de la métropole.

La Métropole de Lyon a pour ambition de conforter le rôle de la gare de Lyon-Part Dieu non seulement en tant que porte d'entrée nationale et internationale du territoire régional et de de l'agglomération lyonnaise. Dans cette perspective :

- La gare de Part Dieu a vocation à continuer à être une gare centrale très puissante avec des capacités suffisantes pour irriguer le territoire régional et permettre un rayonnement national et international ;
- Des complémentarités sont à développer avec les gares de Saint-Exupéry sur les liaisons nationales, en connexion avec l'aéroport, et de Perrache, sur les liaisons TER.

En outre, la Métropole de Lyon indique qu'une dilution des échanges entre les gares de Lyon-Part Dieu et de Lyon-Saint Exupéry engendrerait une perte de lisibilité et rendrait nécessaire une connexion très renforcée entre les deux gares.

La Région, les territoires de l'est lyonnais, de Clermont-Ferrand, Saint-Etienne et du nord de l'Isère considèrent que le développement de l'est de Lyon est conditionné à celui de la gare de Saint-Exupéry, aujourd'hui sous-utilisée, qui doit, en offrant d'avantage de liaisons TGV et de dessertes TER, devenir la gare d'entrée du sud et de l'est de l'agglomération lyonnaise.

Compte tenu des disponibilités foncières de la Plaine de Saint-Exupéry, son potentiel de développement est considéré comme important, dès lors que son accessibilité serait améliorée.

En outre, ceux-ci considérant que la gare de la Part Dieu est saturée, le développement de Saint-Exupéry apparaît comme susceptible de contribuer positivement à la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais.

Cependant, l'un des obstacles fréquemment évoqués au développement ferroviaire de Saint-Exupéry est son accessibilité limitée en transport en commun depuis la métropole lyonnaise. En effet, la liaison « Rhône express » apparaît trop chère pour une utilisation régulière.

3. LES ATTENTES DES ACTEURS VIS-A-VIS DU SYSTEME FERROVIAIRE REGIONAL

Dans un contexte d'engagement déterminé de l'ensemble des acteurs publics (État, collectivités et maîtres d'ouvrage) en faveur du développement de mobilités privilégiant les transports en commun et faiblement émissives en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques, le transport ferroviaire est considéré comme stratégique pour l'avenir de l'ensemble de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Cependant, les services ferroviaires actuels ne sont pas estimés à la hauteur des attentes en termes de fiabilité et de régularité, ce qui crée une difficulté quant aux ambitions de report modal. Cela concerne à la fois les liaisons au sein des métropoles, les liaisons entre métropoles et celles de grandes agglomérations régionales avec Paris.

En outre, des logiques antagonistes sont perçues par différents acteurs rencontrés concernant une logique financière de court terme qui s'opposerait aux enjeux de développement des mobilités ferroviaires de moyen et de longs termes.

Dans ce contexte, les acteurs rencontrés expriment des difficultés à partager une vision cohérente et structurée du développement du transport ferroviaire dans la région.

3.1. Une demande unanime d'amélioration de la qualité des services ferroviaires

Tous les acteurs rencontrés considèrent que les services ferroviaires ne permettent pas de répondre, aujourd'hui et à l'avenir, de manière satisfaisante aux enjeux de mobilités des habitants de la région Auvergne Rhône-Alpes et de transport des marchandises.

Cette insatisfaction s'est exprimée à l'occasion des entretiens menés dans le cadre de la présente étude de contexte, mais également dans le cadre de nombreux articles de presse, de manifestations ou encore de lettres ouvertes.

La demande des représentants des territoires porte non seulement sur les circulations ferroviaires au sein du nœud lyonnais, mais également sur les circulations au sein des métropoles régionales et entre ces différentes métropoles. Alors que les enjeux de développement du territoire sont intrinsèquement liés à la performance des réseaux de transports en commun, le report modal de l'automobile vers le train manque de crédibilité compte tenu du déficit de fiabilité « du rail ». Les infrastructures ferroviaires sont jugées vieillissantes et la mauvaise exploitation du réseau détourne les voyageurs du train.

Elle porte également sur les liaisons longues distances qui sont estimées insuffisamment fiables et sous-dimensionnées. De nombreux territoires craignent que leur connexion avec Paris, les autres métropoles françaises et européennes soit dégradée à cause de l'incapacité du réseau à assurer toutes les dessertes. La dégradation des dessertes nationales et européennes pourrait selon eux avoir des incidences problématiques sur leur attractivité économique. Ainsi, Clermont-Ferrand ou Roanne souffrent d'une desserte ferroviaire de moins en moins importante ce qui pénalise grandement leur dynamisme et leur attractivité.

3.1.1. Plus de fiabilité des transports du quotidien

Le manque de fiabilité (retards, annulations...) des TER, en particulier sur les lignes Lyon ↔ Grenoble, Saint-Etienne ↔ Lyon, Ambérieu ↔ Lyon et Paray ↔ Lyon, est considéré comme le principal point faible du transport ferroviaire.

En 2013, plusieurs lignes de la région ont été recensées comme des lignes « malades » par la commission Mobilité 21. Les acteurs rencontrés regrettent que la situation des usagers ne se soit pas améliorée depuis et que peu de perspectives d'amélioration à court ou moyen termes ne soient ambitionnées. C'est par exemple ce qui est mentionné pour la ligne Lyon ↔ Ambérieu et pour la ligne Lyon ↔ Grenoble.

3.1.2. Plus d'intermodalité

Outre les dysfonctionnements du réseau ferré, le manque d'intermodalité est fréquemment relevé.

Sont ainsi pointés l'absence de parkings suffisamment capacitaires à proximité des gares et les mauvaises connexions entre le réseau ferré et les TCU, en particulier sur les territoires frontaliers de l'agglomération lyonnaise, mais non desservis par le SYTRAL.

Dès lors que l'on s'éloigne des grands centres urbains, le maillage des services ferroviaires avec les services de bus constitue un enjeu important. En effet, la fréquence des bus décroît et la régularité est de plus en plus faible ce qui conduit les usagers à privilégier la voiture.

Cette nécessité d'un meilleur maillage « fer/bus » est également mentionnée concernant les liens entre les différentes intercommunalités : certaines gares sont desservies uniquement par les TCU de l'intercommunalité dans laquelle elles se situent, ce qui peut réduire considérablement leur « zone de chalandise ».

Le développement d'infrastructures de transports en commun alternatives au train est également évoqué : il s'agit notamment de liaisons en téléphériques sur certains axes ou encore du BHNS Trévoux Sathonay ↔ Lyon Part Dieu.

Outre le transport de voyageurs, l'intermodalité concerne aussi le fret. La combinaison rail/fleuve est fréquemment mentionnée, le port Édouard Herriot autorisant des connexions avec Marseille par le fleuve. Le fer et le fleuve apparaissent comme des atouts concurrentiels majeurs pour renforcer le dynamisme de développement du territoire.

3.1.3. Plus de densité des services ferroviaires pour les voyageurs

Les acteurs rencontrés se déclarent également plutôt peu satisfaits des dessertes ferroviaires actuelles, jugées insuffisantes par rapport aux besoins actuels des populations, aux ambitions de report modal portées par les collectivités et aux dynamiques d'évolution du territoire et de son attractivité économique.

Au-delà de la fréquence des dessertes existantes, la réouverture de haltes ou gares, comme par exemple celle de Saint-Pierre de Chandieu, ou encore la création de nouvelles dessertes, comme celle de Vénissieux depuis Saint-Etienne, est fréquemment évoquée.

A l'inverse, les annonces de fermeture de gares ou de haltes ou de réduction de dessertes, comme sur les lignes Saint-Etienne ↔ Lyon ou Lyon ↔ Chambéry, sont redoutées et mobilisent les acteurs des territoires concernés, qui s'y opposent.

3.1.4. Développement du fret ferroviaire pour accompagner le développement économique et favoriser le report modal route – rail

Le développement du fret ferroviaire est unanimement attendu et soutenu dans son principe par l'ensemble des acteurs rencontrés.

D'une part, face à la saturation des axes routiers par les poids-lourds, les acteurs attendent qu'une offre ferroviaire performante et compétitive soit mise en place afin de favoriser le report modal de la route vers le rail et répondre ainsi à la croissance des besoins de transport des marchandises. Elle consiste en priorité à proposer des sillons fret suffisants, fiables et compétitifs qui nécessitent, d'après les acteurs du territoire, la réalisation de nouvelles infrastructures, telles que le CFAL et les accès français au Lyon – Turin. Ces infrastructures nouvelles de contournement des métropoles dédiées au fret permettraient en outre de libérer des sillons sur les lignes actuelles au profit du transport de passagers.

D'autre part, le développement du fret ferroviaire est considéré comme une contribution indispensable à la compétitivité économique des territoires de la région et de la métropole lyonnaise. Ce développement du fret ferroviaire est notamment attendu pour contribuer à celui des ports de Marseille et Edouard Herriot, des plates-formes logistiques, en particulier dans la plaine de Saint-Exupéry, au service de l'économie productive de la métropole lyonnaise et de l'approvisionnement des populations.

3.2. L'attente d'une offre de transport ferroviaire adaptée et intégrée

Le ferroviaire focalise l'attention des élus et acteurs locaux rencontrés pour le transport des voyageurs et pour celui des marchandises. Ils constatent cependant majoritairement son inertie et son manque d'adaptabilité aux dynamiques d'évolution des territoires de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

3.2.1. Accompagner le développement territorial par l'offre de transport ferroviaire

Les acteurs rencontrés, porteurs de projets de développement sur leur territoire, considèrent unanimement que la réussite de ceux-ci est conditionnée à la mise en place d'une offre de transport en commun performante. Que l'on se situe à Ambérieu ou au sein de la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon, l'absence de transports en commun est ainsi considérée comme un frein au développement.

Il existe une vision partagée du fait que l'offre ferroviaire doit accompagner les projets d'aménagements, voire les précéder. Ainsi, sur le territoire de la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Isère, le projet Urba Gares, qui consiste à réaménager 5 gares

en centre-ville, est-il perçu comme moteur du développement des quartiers de gare, comme à Bourgoin-Jallieu.

3.2.2. Réduire les nuisances liées au ferroviaire pour leur environnement territorial

Dans le même temps, les acteurs rencontrés mentionnent l'importance de la qualité urbaine et des aménagements urbains qu'ils développent pour contribuer au bien-être des habitants et à l'attractivité socio-économique de leurs territoires.

Si le ferroviaire peut contribuer et participer au report modal et à l'amélioration de la qualité de vie en ville (moins de pollution de l'air, moins de nuisances sonores, moins de trafic routier...), la réduction des nuisances (sonores notamment mais aussi urbaines, de desserte, ...) liées aux infrastructures ferroviaires (lignes et gares) constitue un enjeu important au niveau local.

De nombreux projets de requalification urbaine de quartiers de gares sont en réflexion ou engagés et témoignent des ambitions qui existent localement en matière de qualité des espaces publics et de développement d'une intermodalité intégrée à la ville et aux territoires.

3.2.3. Eviter le transit du fret ferroviaire dans les secteurs densément peuplés

Si le développement du fret ferroviaire est une attente forte exprimée par les acteurs rencontrés, ceux-ci demandent également que le transport de marchandises évite les zones les plus urbanisées, comme le cœur de l'agglomération lyonnaise.

Les association Parfer et Fracture, ainsi que les élus du sud lyonnais demandent en outre que le fret ne transite plus par les zones industrielles classées Seveso.

3.3. Les attentes à l'échelle de la métropole de Lyon

A l'instar d'autres grandes métropoles européennes, la Métropole de Lyon travaille au renouvellement de son cœur urbain dans une logique de qualité et d'hyperconnexion à la fois avec l'espace métropolitain et avec les grands réseaux d'échanges régionaux, interrégionaux, français et européens.

3.3.1. Donner à Lyon les attributs d'une métropole européenne

Les acteurs rencontrés rappellent qu'avec 3% du PIB national et 1,4 millions d'habitants, la Métropole de Lyon connaît un rythme de développement soutenu.

Dans cette dynamique, elle a engagé un vaste projet de réaménagement urbain du quartier de la Part Dieu, 2^{ème} quartier d'affaire de France, articulé autour de sa gare, première gare européenne de correspondances, deuxième porte d'entrée nationale depuis l'étranger et première de la région Auvergne-Rhône-Alpes pour des voyageurs français mais également européens.

Celle-ci, initialement prévue pour accueillir 35 000 voyageurs par jour, connaît aujourd'hui une fréquentation de près de 120 000 personnes par jour, dont la croissance est attendue à 220 000 usagers par jour à l'horizon 2030.

Bénéficiant d'une très bonne desserte grâce à un réseau de TCU performant et de la plus-value d'une bonne interconnexion entre ces différents modes de transport, la gare, comme pôle fort des correspondances TGV/TER et pôle d'échange multimodal puissant, est envisagée comme la clef de voûte du futur quartier.

3.3.2. Construire un système de transports métropolitain intermodal performant

Un service de transport public de pointe étant indispensable pour son bon fonctionnement, son rayonnement et son attractivité, la Métropole de Lyon a l'ambition, notamment via le SYTRAL, d'améliorer la qualité et la densité de son offre de transport en commun pour répondre à l'évolution de la demande de déplacement.

Avec des investissements réalisés sur les lignes de tramway T1, T3, T4, les lignes de trolley bus C1, C2, C3, la ligne de Rhônexpress ou encore la ligne de métro B, le développement de l'offre de TCU est réalisé dans une dynamique d'origine/destination centrée sur le quartier de la Part Dieu.

En outre, afin de limiter l'usage de la voiture au cœur de l'agglomération, le SYTRAL travaille à la création de parcs relais aux abords de la métropole.

Dans cette perspective, le développement d'une offre ferroviaire métropolitaine et régionale, interconnectée aux TCU de la métropole, aux trains grandes lignes et desservant le cœur de l'agglomération urbaine de Lyon, est un enjeu métropolitain de premier plan.

3.3.3. Tendre vers un RER métropolitain

Les acteurs rencontrés sur le territoire de la métropole de Lyon sont en attente d'un service ferroviaire de type RER métropolitain avec des lignes fiables, directes et cadencées afin de permettre une desserte au sein et à proximité de la métropole lyonnaise et répondre aux déplacements domicile travail/université quotidiens (vers la Loire, l'Ain, l'Isère, le Puy de Dôme, la Suisse).

3.4. Les attentes à l'échelle de la région et des métropoles régionales

Le système ferroviaire régional, avec en son cœur le nœud ferroviaire lyonnais, fait l'objet d'attentes très importantes en matière de transport de voyageurs et de marchandises pour le futur.

3.4.1. Disposer d'un système ferroviaire performant autour de chaque métropole

Toutes les métropoles et grandes agglomérations urbaines régionales sont demandeuses d'un système ferroviaire fiable et performant, qui permette à leurs populations de se déplacer aisément au sein de leur territoire.

Ainsi, à titre d'illustration, la Métropole de Grenoble étudie la possibilité de mise en place d'un RER à l'échelle de son agglomération. Dans la même logique, Annecy est en attente du doublement de la ligne Aix-les-Bains ↔ Annecy, inscrit au CPER.

Si les différents acteurs de la Métropole de Lyon attendent prioritairement une désaturation du nœud ferroviaire lyonnais, ceux des métropoles régionales sont également favorables à cette désaturation dès lors qu'elle s'accompagnerait d'investissements pour améliorer leurs propres réseaux ferrés métropolitains.

3.4.2. Disposer de relations ferroviaires denses et de qualité assurant une bonne connexion des espaces métropolitains à la métropole lyonnaise

En complément, les métropoles régionales souhaitent également être mieux connectées, plus rapidement et plus fréquemment, à la capitale lyonnaise par le fer.

Dans cette perspective, elles demandent des améliorations des circulations sur les lignes qui les relient à Lyon, avec plus de fiabilité et plus de densité des services ferroviaires.

Les métropoles de l'ouest, de l'est et du sud de la région proposent également que des connexions soient possibles avec la gare de Saint-Exupéry, et au-delà avec son aéroport.

A l'ouest, les connexions régionales entre Clermont-Ferrand et Lyon sont lentes et pas toujours fiables. De ce fait les Clermontois ont tendance à s'orienter vers la voiture plutôt que le train pour se rendre sur Lyon. Il en va de même des liaisons entre Saint-Etienne et Lyon et entre Grenoble et Lyon qui souffrent d'un manque de fiabilité croissant.

3.4.4 Disposer de liaisons longue distance directes

Si les territoires du sud et de l'est de la région s'accommodent de liaisons vers Lyon qui leur permettent, à partir de correspondances efficaces, de prendre des trains longue distance vers Paris ou d'autres métropoles régionales, les acteurs rencontrés à l'ouest et au nord de la région, notamment dans la Loire et le Puy de Dôme expriment le besoin de liaisons ferroviaires longue distance directes vers l'ensemble du territoire national, voire européen.

4. LES POINTS D'ATTENTION IDENTIFIÉS POUR LE DÉBAT PUBLIC

La perspective du débat public portant sur le projet NFL LT n'est pas appréhendée de façon univoque par les différents acteurs rencontrés.

Des attentes liées à ce débat, des craintes également et l'opportunité même de réaliser un nouveau débat public sur un grand projet ferroviaire ont fait l'objet de prises de position contrastées. **Ainsi, sous réserve de l'appréciation souveraine de la CNDP**, les points suivants ont été exprimés à propos de la préparation et du déroulement du débat.

4.1. Pour la préparation du débat public

La démarche de débat public n'est pas connue de tous les acteurs rencontrés et l'objet du débat ne l'est pas non plus. Des attentes quant à la préparation et la mobilisation en amont du débat ont été exprimées par différents acteurs rencontrés.

4.1.1. L'importance d'une pédagogie de la saturation du nœud ferroviaire lyonnais et de la situation du réseau régional

Si la situation de saturation du nœud ferroviaire est partagée et actée par une majorité d'acteurs rencontrés, ces derniers font remarquer que le grand public n'a pas forcément conscience de cette saturation et encore moins de ses origines. Ainsi, les usagers constatent que leur train roule à 40 km/h entre Grenay et Lyon, que leur train est en retard ou annulé mais ils n'en connaissent pas les raisons et cette absence de connaissance constitue une source d'incompréhension et de mécontentement.

Pour que les projets d'amélioration du fonctionnement et des capacités du nœud ferroviaire lyonnais soient compris, une pédagogie de la saturation au sein du nœud lyonnais préalablement à l'engagement du débat public sur le NFL LT semble pertinente. Faute d'une telle pédagogie, la nécessité et l'intérêt du projet NFL LT seraient susceptibles de rester incompris.

4.1.2. L'importance d'une information sur le contenu, l'avancement de la réalisation et les bénéfices attendus des aménagements prévus au CPER pour le nœud lyonnais et le réseau régional

L'amélioration des services ferroviaires sur les lignes existantes est attendue, et ce, dans les meilleurs délais.

Si les projets inscrits au CPER sont connus de certains des acteurs rencontrés, leur état d'avancement est la plupart du temps méconnu. Ce manque d'information est à l'origine d'un sentiment d'inertie et suscite de la lassitude, voire de l'agacement sur le territoire.

Le grand public se sent informé principalement lorsque des travaux sont engagés. La raison d'être des travaux réalisés et les bénéfices attendus pour les voyageurs semblent moins compris et pourraient nécessiter d'être mieux explicités et valorisés.

Afin que le climat avant le débat public sur le NFL LT soit apaisé, il paraîtrait pertinent aux acteurs rencontrés que le contenu, l'état d'avancement et les résultats attendus de chacun des projets prévus au CPER soient clairement explicités, qu'il s'agisse du plan de mobilisation du nœud lyonnais, dont les effets en matière de desserte se font d'ores et déjà sentir, ou des projets sur les lignes régionales.

Certains acteurs attendent également que le débat public porte sur le nœud routier autour de Lyon. De facto, c'est la mobilité dans son ensemble que certains acteurs souhaitent voir aborder.

Dans cette perspective, ils souhaiteraient une pédagogie collective sur les impacts écologiques des différents modes, considérant que les transports ferroviaires émettent moins de CO₂ et sont considérés comme un mode plus durable et plus écologique que l'aérien ou l'automobile. Cette sensibilisation serait, selon eux, de nature à créer du lien autour du projet ferroviaire.

4.1.3. L'intérêt d'une information sur le contenu et les bénéfices du projet NFL LT et ses synergies avec les grands projets ferroviaires : CFAL, accès Lyon-Turin, POCL

Le NFL LT, dont la terminologie est jugée « *trop techno* » et laisse à penser que le projet est uniquement centré sur Lyon, est aujourd'hui mal identifié et ses synergies avec les grands projets ferroviaires que sont le CFAL, les Accès au Lyon Turin et le POCL ne sont pas ou très peu comprises.

Aux yeux de différents acteurs rencontrés, il paraîtrait important, en amont du débat public, de pouvoir clarifier ce qu'est le projet NFL LT, ce qu'il permettra d'offrir en matière de services ferroviaires pour la métropole de Lyon et pour les autres métropoles régionales.

Ils attendent également une clarification de l'articulation du projet NFL LT avec les 3 autres grands projets ferroviaires de la région : CFAL, les Accès au Lyon Turin et le POCL

4.1.4. La demande des élus et des acteurs consulaires d'être associés en amont de l'ouverture du débat public

Un certain nombre **d'élus et acteurs consulaires rencontrés souhaiteraient être associés en amont de l'ouverture du débat public, et ce pour plusieurs raisons.**

Certains considèrent ne pas disposer à ce jour d'informations suffisantes leur permettant de se positionner par rapport au projet NFL LT et de jouer un rôle de relai auprès de leurs concitoyens ou adhérents. Ils souhaiteraient donc que le projet leur soit présenté de manière détaillée et anticipée par rapport au lancement du débat public.

D'autres sont en attente de précisions quant au périmètre et à l'objet du débat afin de considérer s'ils se mobiliseront ou non dans ce cadre.

D'une façon générale, les élus et acteurs consulaires souhaiteraient pouvoir jouer leur rôle de représentants de leurs habitants ou ressortissants. Ils souhaiteraient pouvoir anticiper sur la démarche de débat public et **se mobiliser en amont du débat lui-même**.

4.2. Pour le déroulement du débat public

La perspective du débat public, son périmètre et son contenu interrogent différents acteurs rencontrés.

L'une des craintes fréquemment évoquées est que le débat n'aboutisse à rien ou alors qu'il ne soit pas centré sur le bon objet. Ainsi, certains redoutent un débat public trop centré sur Lyon qui ne prendrait pas suffisamment en considération les enjeux de mobilités aux échelles européenne, nationale et régionale, tandis que d'autres craignent un débat sur un périmètre trop vaste, qui éluderait les questions d'insertion locale des infrastructures prévues au projet.

Par ailleurs, de nombreux acteurs s'interrogent sur les suites données au débat, redoutant la non prise en considération de tous les points de vue ou que ses conclusions ne soient pas suivies d'effet, comme cela a pu être le cas sur de précédents débats publics, ce qui génère une certaine démobilisation.

4.2.1. Les thématiques du débat

Les acteurs rencontrés ont, dans leur large majorité, considéré **qu'un débat public sur le projet NFL LT seul ne serait vraisemblablement pas de nature à mobiliser fortement et risquerait de ne pas permettre de répondre aux attentes des territoires** en matière d'évolution du système ferroviaire régional, tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises.

Aussi, au-delà de l'évidente thématique du NFL LT, les acteurs ont fait part de leur intérêt pour les thèmes suivants :

- **L'aménagement du territoire** : quelle cohérence entre la stratégie de développement du territoire métropolitain et celle des mobilités, notamment ferroviaires ?
- **L'intermodalité** : quelles réponses durables apporter aux problématiques de congestion ferroviaire, pour le transport des voyageurs et des marchandises ?
- **Les services ferroviaires** : quels niveaux et qualité de services permis par le projet NFL LT, à l'échelle du nœud lyonnais mais également au niveau du système ferroviaire régional ?
- **Les infrastructures ferroviaires** : quelles complémentarités, quelles interdépendances, quelles priorités pour bâtir un système ferroviaire efficace, cohérent et financièrement soutenable pour transporter les voyageurs et les marchandises à l'horizon 2040 ?
- **La dimension internationale du projet** : Lyon est considéré comme un carrefour d'échanges européen. Faciliter le transport de voyageurs et de marchandises et renforcer la dimension de hub international du nœud ferroviaire lyonnais apparaît comme un enjeu majeur pour le rayonnement et l'attractivité de la métropole.

4.2.2. Les interactions possibles du calendrier de la LOM avec celui du débat public

Tout comme le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures début 2018 a suscité de vives réactions sur le territoire d'Auvergne-Rhône-Alpes, la Loi d'Orientation des Mobilités, attendue au premier semestre 2019, pourrait être de nature à impacter le déroulement du débat public sur le NFL LT.

En effet, les orientations qu'elle donnera quant au devenir des grands projets ferroviaires pourraient générer des mobilisations susceptibles de profiter du déroulement du débat public sur le NFL LT pour en faire une tribune pour rendre plus visible et retentissante leur expression.

En outre, pour certains connaisseurs des grands projets ferroviaires tels que le CFAL ou les accès au Lyon Turin, leur remise en question pourrait nécessiter de réétudier la question de leur articulation avec le projet NFL LT.

Enfin, la LOM pourrait également donner de nouvelles orientations à la politique nationale en matière ferroviaire et notamment pour les « petites lignes ferroviaires » ou pour le fret ferroviaire. Ces thèmes très sensibles pourraient alors prendre une place importante dans le débat.

4.2.3. L'organisation du débat public en lien avec son objet et son périmètre

Si les acteurs rencontrés admettent généralement que le débat public soit centré sur le nœud ferroviaire lyonnais et les mobilités ferroviaires à l'échelle métropolitaine, il est néanmoins important de noter :

- La position de certains acteurs « opposés à un débat public concernant le seul projet NFL LT », et qui demandent « un débat public multimodal (route, fer, fluvial, aérien, mobilités douces, ...) pour l'agglomération lyonnaise » ;
- La position d'acteurs qui souhaitent que le périmètre se limite à la seule métropole lyonnaise et ses territoires limitrophes afin d'approfondir les questions de tracés et d'insertion du projet dans son environnement urbain ;
- La forte attente des élus des métropoles régionales d'un périmètre de débat étendu aux principales métropoles de la région, portant également sur leur système ferroviaire local et sur le réseau ferroviaire permettant de se connecter à Lyon et aux pôles nationaux et européens.

4.2.4. La pertinence d'organiser un débat public

Différents acteurs rencontrés ont fait part de leur expérience de débats publics antérieurs (« Anneau des sciences », « POCL », ...). Ils mentionnent notamment que les décisions qui ont suivi les conclusions de ces débats n'ont pas forcément pris en considération de façon équilibrée les expressions du public ou que les décisions elles-mêmes n'ont pas toujours été suivies des engagements annoncés.

Ils questionnent ainsi la pertinence de l'organisation d'un débat public sur le projet NFL LT, dans un contexte de restriction budgétaire et de préparation de la LOM qui doit statuer sur la programmation des investissements en matière d'infrastructures.

Certains acteurs rappellent que ces précédents ont marqué les populations et acteurs publics et qu'ils peuvent constituer un facteur de démobilisation vis-à-vis du futur débat public.

La pertinence de la participation au débat public aurait ainsi avantage à être réaffirmée en préalable à l'engagement de celui du projet NFL LT.

5. ANNEXES

5.1. Annexe 1 : Liste des personnes rencontrées durant l'étude de contexte

NOM	PRENOM	FONCTION/ORGANISME	DATE RDV
GIRARD	Bernard	Président / DARLY	17-juil
DUBOS	Joël	Vice-président / FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes	17-juil
SAN MARCO	Thomas	Délégué général / Compagnie nationale du Rhône	17-juil
BERNADET	Jean-Luc	Directeur développement régional / Chambre de Commerces et d'Industries Régionale	17-juil
PRILLARD	Joël	Directeur / Direction Départemental des Territoire du Rhône	18-juil
FABRE	Daniel	Maire / Ambérieu-en-Bugey	19-juil
DA PASSANO	Jean-Luc	Vice-président infrastructures / Métropole du Grand Lyon	25-juil
PAPADOPULO	Jean	Président / Communauté d'agglomération Porte de l'Isère	26-juil
BRUN	Jean-Jacques	Président / Communauté de communes Pays de l'Ozon	27-juil
GIRAUD	Emmanuel	Directeur / SEPAL	30-juil
FIGUET	Bernard	Directeur général délégué / Région Auvergne-Rhône-Alpes (pour Laurent Wauquiez – Président)	30-juil
BERGER	Alain	Président / SCOT Nord-Isère	31-juil
RIGAUT	Jean-Luc	Président / Grand Annecy Agglomération	31-juil
GHEMARD	Anne-Marie	Présidente / FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes	01-août
LEVI	Guy	Secrétaire général pour les affaires régionales / Préfecture de la région Auvergne-Rhône-Alpes	03-août
LHUILIER	Jean-Paul	Responsable questions transports / FRAPNA Rhône-Alpes (pour Céline Labracherie - Directrice)	03-août
VIDAL	Paul	Président / Communauté des communes de l'Est Lyonnais	28-août
RENEVIER	Gilles	Président / FRACTURE	28-août

BERTOLUS	Tanguy	Président directoire / Aéroport Saint Exupéry	28-août
CARRIER	Grégoire	Directeur de la stratégie territoriale et des politiques urbaines / Métropole du grand Lyon	28-août
NOARS	Françoise	Directrice / DREAL Auvergne-Rhône-Alpes	28-août
SALDUCCI	Jean-Philippe	Président / Union Maritime et Fluviale Fos-Marseille	30-août
KOVACS	Thierry	Président / Vienne Condrieu Agglomération Maire / Vienne	30-août
DEBAT	Jean François	Maire / Bourg-en-Bresse	30-août
PERDRIAU	Gaël	Président / Saint-Etienne Métropole	31-août
CHERVIN	Jean-Luc	Vice-président transport / Roannais Agglomération (pour Yves Nicolin – Maire)	31-août
FERRARI	Christophe	Président / Grenoble Alpes Métropole	31-août
BARBIER	Jean-Pierre	Président / Conseil départemental de l'Isère	04-sept
KIMELFELD	David	Président / Métropole du Grand Lyon	04-sept
GUIGNAND	Gilbert	Président / Chambre régionale d'agriculture	04-sept
FAUCHER	Claude	Délégué général / Union des Transports Publics et Ferroviaires	04-sept
ROSE	Christian	Délégué Général / AUTF	04-sept
MOUTON	Marie-Pierre	Présidente / Conseil départemental de la Drôme	04-sept
RAGE	François	Vice-Président mobilité et transports / Clermont-Auvergne Métropole (Pour Olivier BIANCHI - Président)	05-sept
BOUZERDA	Fouziya	Présidente / SYTRAL	05-sept
GAITET	Jean-Pierre	Vice-président aux transports / Conseil départemental de l'Ain (pour Jean Deguerry – Président)	06-sept
GUILLOTEAU	Christophe	Président / Conseil départemental du Rhône	06-sept
QUADRINI	Antoine	Président / Conseil Économique et Social	06-sept
LE FAOU	Michel	Vice-président à l'aménagement urbain / Métropole du Grand Lyon	11-sept
GAUVRIT	Philippe	Directeur de projet Plaine de Saint Exupéry / Pôle Métropolitain	11-sept
LAURENDON	Alain	1 ^{er} Vice-président / Conseil départemental de la Loire (Pour Georges Ziegler – Président)	11-sept

GOUTTEBEL	Jean-Yves	Président / Conseil départemental du Puy de Dôme	12-sept
IBANEZ	Raphaël	Maire / Saint-Pierre de Chandieu Président / Association PARFER	12-sept
COURTOIS	Jean-Patrick	Maire / Mâcon	14-sept
MARTIN	Sébastien	Vice-président aménagement, infrastructures / Conseil départemental de la Saône-et-Loire (Pour André Accary – Président)	14-sept
BEAUD	Josiane	Vice-présidente multimodalité, transports / Grand Chambéry (pour Michel DANTIN – Maire)	17-sept
PIOLLE	Éric	Maire / Grenoble	18-sept
QUEMIN	André	- Vice-président transport Communauté de communes Collines du Nord Dauphiné	26-sept

5.2. Annexe 2 : Liste des parlementaires rencontrés suite à leur demande

NOM	PRENOM	FONCTION / ORGANISME	DATE RDV
LAMURE	Élisabeth	Sénatrice du Rhône	04-sept
DEVINAZ	Gilbert-Luc	Sénateur du Nouveau Rhône et de la Métropole de Lyon	05-sept
VULLIEN	Michèle	Sénatrice du Rhône	24-sept
FAURE-MUNTIAN	Valeria	Députée de la 3 ^{ème} circonscription de la Loire	11-sept
BROCARD	Blandine	Députée de la 5 ^{ème} circonscription du Rhône	12-sept
DE LA VERPILLIERE	Charles	Député de la 2 ^{ème} circonscription de l'Ain	12-sept
GOLD	Eric	Sénateur du Puy-de-Dôme	13-sept
FUGIT	Jean-Luc	Député de la 11 ^{ème} circonscription du Rhône	14-sept
BLEIN	Yves	Député de la 14 ^{ème} circonscription du Rhône	21-sept
VULLIEN	Michèle	Sénatrice du Rhône	24-sept
CAZARIAN	Danielle	Députée de la 13 ^{ème} circonscription du Rhône	26-sept
GONTARD	Guillaume	Sénateur de l'Isère	26-sept
CHAIZE	Patrick	Sénateur de l'Ain	28-sept

5.3. Annexe n°3 : Liste des contributions reçues par SNCF Réseau durant la préparation de la saisine de la CNDP

Organisme	Titre du document	Date de transmission
Association pour le développement du transport ferroviaire (AEDTF)	Propositions et suggestions de l'AEDTF pour améliorer la ligne ferroviaire Lyon – Grenoble	18 juillet 2018
CEDRUL	Avis sur le projet CEFAL sud transmis à la préfecture de la Région Rhône-Alpes	18 juillet 2018
CEDRUL	Contribution au projet Lyon-Turin transmis à la Préfecture de la Région Rhône-Alpes	18 juillet 2018
CEDRUL	Réunion sur le nœud ferroviaire lyonnais A l'attention à Mme MEAUX chargée de mission	18 juillet 2018
FRACTURE	Préparation saisine CNDP sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) – Rencontre de la Fédération FRACTURE avec Nicaya Conseil	28 août 2018
Union maritime et fluviale Marseille-Fos (UMF)	Note sur Le contournement ferroviaire de l'agglomération de Lyon	30 août 2018
Union maritime et fluviale Marseille-Fos (UMF)	Fiche dessertes terrestres Marseille-Fos	30 août 2018
Conseil départemental de la Drôme	Compte rendu sur la réunion sur la contribution départementale à l'élaboration du schéma régional d'aménagement, de développement durable ; et d'égalité des territoires	4 septembre 2018
Conseil départemental de la Drôme	Une vision souhaitée et partagée des territoires de la Drôme, contribution du Conseil départemental au SRADDET de la Région Auvergne-Rhône-Alpes	4 septembre 2018
Marie-Pierre Mouton - Présidente du Conseil départemental de la Drôme	Rencontre entre madame Mouton présidente du département de la Drôme et Nicaya conseil dans le cadre du débat public sur le nœud ferroviaire Lyonnais	4 Septembre 2018
SCOT Lyon	Nœud ferroviaire lyonnais Entretien Sepal/Nicaya – trame d'intervention	9 septembre 2018
Jean Luc Fugit - Député de la 11 ^{ème} circonscription du Rhône	Lettre adressée à Laurence Gontard pour Nicaya conseil concernant l'élargissement du débat public sur le NFL à la question du CFAL Sud	13 septembre 2018
Jean Deguerry - Président du Conseil départemental de l'Ain	Lettre de clarification au préfet du Rhône sur la position du CD de l'Ain concernant le déclassement des autoroutes A6/A7	13 septembre 2018

Etude de contexte territorial réalisée par **Nicaya conseil**

- Adresse : 197 allée du Castellat – 13 700 Venelles – France
- Tel : 04 42 54 11 56
- Web : www.nicaya.com

Responsable du projet : Stéphane Saint-Pierre

- Tel : 06 85 57 93 36
- E.mail : stephane.saint-pierre@nicaya.com

Mobiliser l'intelligence collective

