



Juin 2019



# DENOUEUR LE NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS : COMBINER ENFIN URGENCE ET LONG TERME



**CESER**  
Auvergne-Rhône-Alpes

Conseil Économique, Social & Environnemental Régional

Le Code Général des collectivités territoriales précise en son article L 4134-1 :

« Le conseil économique, social et environnemental régional est, auprès du conseil régional et du président du conseil régional, une assemblée consultative.

Il a pour mission d'informer le conseil régional sur les enjeux et conséquences économiques, sociaux et environnementaux des politiques régionales, de participer aux consultations organisées à l'échelle régionale, ainsi que de contribuer à des évaluations et à un suivi des politiques publiques régionales. »

Le CESER est l'assemblée consultative, représentative de la vie économique, sociale et environnementale de la région. Elle émet des avis (saisines) et contributions (autosaisines).

Expression de la société civile organisée dans toute sa diversité, les propositions du CESER éclairent les choix des décideurs régionaux.

Ainsi, le CESER concourt à l'administration de la région aux côtés du Conseil régional et de son Président.

## Président de commission et rapporteur

M. Jean-Raymond MURCIA

Commission n° 4 « Territoires,  
transports, infrastructure et  
numérique »



## Sommaire

Préambule	1
Introduction	2
1. Depuis une vingtaine d'années, le CESER appelle des décisions pour transformer en carrefour un nœud lyonnais premier maillon faible du réseau ferroviaire européen	7
1.1. Le CESER s'est exprimé à cinq reprises sur des dossiers de consultation relatifs au contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, constitutifs d'une partie de la problématique	7
1.2. Les choix de l'Etat en matière de tracé du CFAL sont conformes aux attentes du CESER	8
1.3. Mais le contournement dont le CESER avait souhaité en 2002 une mise en service dans les années 2010 prend beaucoup de retard dans les décisions de l'Etat	9
1.4. Le CESER a souligné cependant en 2012 dans son avis sur le document de cohérence des déplacements que le projet de CFAL constitue une réponse indispensable mais non suffisante	10
2. La demande de mobilité : une pression prévisionnelle croissante sur le nœud ferroviaire lyonnais pour répondre à des enjeux d'aménagement du territoire à toutes les échelles	10
2.1. À l'échelle européenne	10
2.2. À l'échelle régionale et périurbaine	11
3. Les préconisations du CESER Auvergne-Rhône-Alpes	13
3.1. Assurer un financement ambitieux et pérenne des projets à travers des recettes affectées aux infrastructures de transport.	13
3.2. Des mesures à prendre immédiatement	15
3.2.1. Préserver les réserves foncières	15
3.2.2. Réduire l'espacement entre les trains	15
3.2.3. Inscrire dans la loi d'orientation des mobilités la réalisation du CFAL, de la liaison transalpine, avec ses accès français, et de la LGV POCL	15
3.2.4. Développer une politique intensive de parcs relais de grande capacité	16
3.3. Des travaux à ordonner selon des priorités inscrites dans une logique d'aménagement du territoire	16
3.3.1. La première priorité consiste à réaliser la partie Nord du CFAL, en commençant par la section sud St Pierre de Chandieu-St Exupéry	16

3.3.2	C'est ensuite le renforcement de la liaison existante Saint Fons-Grenay qu'il convient de réaliser, en lui associant la construction d'un nouveau pont ferroviaire au Nord de Givors _____	17
3.3.3	Le CFAL Sud entre Grenay et Sibelin constitue la priorité suivante pour le fret. 18	
3.3.4	C'est enfin l'augmentation du nombre de voies entre St Clair et Guillotière qu'il serait opportun d'engager _____	18
	Conclusion _____	19
	Glossaire _____	21
	Le site du débat public _____	21
	Déclarations des groupes _____	22
	Contributeurs _____	41
	Remerciements aux personnes auditionnées _____	42
	Contacts _____	43

## Préambule



Avec un service de 12 lignes et 1200 trains par jour, le Nœud Ferroviaire Lyonnais est le plus important de France. Sa dimension et son impact au niveau national et européen a conduit SNCF Réseau à construire et proposer plusieurs scénarios de rénovation et de structuration des axes routiers et ferroviaires qui le constituent. Le débat, aujourd'hui organisé par la Commission Particulière du Débat Public jusqu'au 11 juillet 2019, a pour objectif de présenter ces projets dans tous leurs aspects (techniques, financiers...) et de recueillir les propositions et objections des usagers afin de créer un maximum d'adhésion sur ce grand projet.

Les programmes d'infrastructures dépassent largement les seules contingences techniques d'amélioration de la capacité ferroviaire. Ils ont un retentissement concret sur la fluidité économique des entreprises, sur la valorisation et la communication des territoires, sur l'impact environnemental au niveau de la métropole lyonnaise et, surtout, ils emportent des conséquences sur la qualité de vie au quotidien des habitants de la Région, premiers utilisateurs de ce réseau (constitué principalement de TER).

Quelles seront dès lors les options à retenir pour garantir la pérennité et la fluidité des déplacements futurs sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais ?

Voici le temps du débat public, un temps essentiel pour la concertation et l'enjeu démocratique que sous tendent ces grands projets. Notre assemblée s'est déjà exprimée à plusieurs reprises sur la nécessité et l'urgence de créer des solutions de désengorgement du Nœud Ferroviaire Lyonnais. Elle rappelle donc ses positions quant aux impératifs budgétaires et aux questions de délai, éléments incontournables des futurs aménagements de la grande Métropole régionale.

Nous espérons vivement que notre avis trouvera un écho dans les futures délibérations gouvernementales concernant les aménagements à long terme du Nœud Ferroviaire Lyonnais.

Antoine QUADRINI, Président du CESER Auvergne-Rhône-Alpes

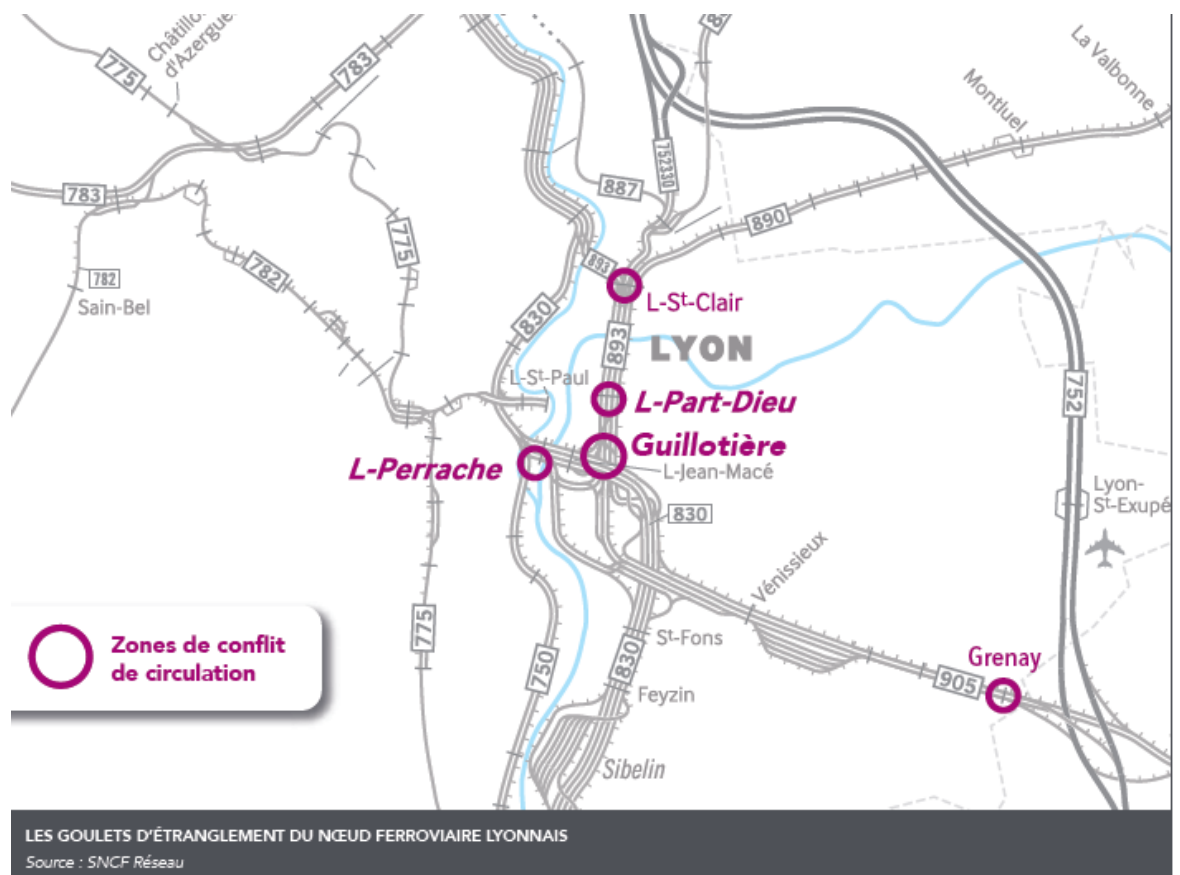
## Introduction

Le CESER souhaite apporter sa contribution au débat public ouvert jusqu'au 11 juillet 2019 sur les aménagements de long terme du Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL long terme).

### Contexte

Lyon est depuis longtemps un point singulier de saturation en Europe. Il y converge sur 10 km entre St Clair et Guillotière tous types de trains (TGV et grandes lignes, TER, fret, motrices et trains circulant à vide) avec des vitesses et contingences différentes. Un tiers des retards des trains régionaux et la faiblesse générale de leur ponctualité sont imputables au nœud lyonnais.

L'importance du nœud lyonnais, premier maillon faible du réseau ferroviaire européen, a été comprise par l'Union Européenne : au titre de sa politique de limitation des goulets ferroviaires d'étranglement, il est éligible à une contribution européenne pouvant aller jusqu'à 40% des dépenses



- Des aménagements palliatifs sont en cours d'ici 2025

Pour permettre un service plus robuste avec moins d'incidents, mais sans espoir d'augmenter le nombre de trains, des opérations sont actuellement lancées à travers le « plan de mobilisation 2020-2025 » : ce plan élaboré en 2012-2014 et approuvé en 2015 à hauteur de 500 M€ est financé dans le cadre du contrat Etat-Région. Il s'agit :

- D'aménager une nouvelle voie et des quais en gare de la Part Dieu, qui avait été conçue pour 35 000 voyageurs par jour et qui en accueille 130 000.
- De supprimer des passages à niveau,
- De rénover l'alimentation électrique...,
- De mettre en œuvre un programme de commande centralisée du réseau regroupant les postes d'aiguillage.

- Depuis une vingtaine d'années, un projet de contournement ferroviaire de l'agglomération est en cours d'instruction

Le projet estimé à 3,2 milliards d'euros (valeur 2011) fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) depuis 2012 dans sa partie Nord, mais n'a pas encore fait l'objet d'enquête publique dans sa partie Sud

## Enjeux

### Qu'entend-on par aménagements de long terme ?

L'objet du présent débat public vise des aménagements à l'horizon 2030-2040 dans les secteurs les plus contraints de l'agglomération pour répondre à l'augmentation attendue de la demande de trafics ferroviaires. Ces aménagements ont été conçus à la faveur des réflexions prospectives conduites en 2009-2011 par Marie-Line MEAUX (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable-CGEDD), approfondies ensuite par SNCF Réseau à la demande du Ministre.

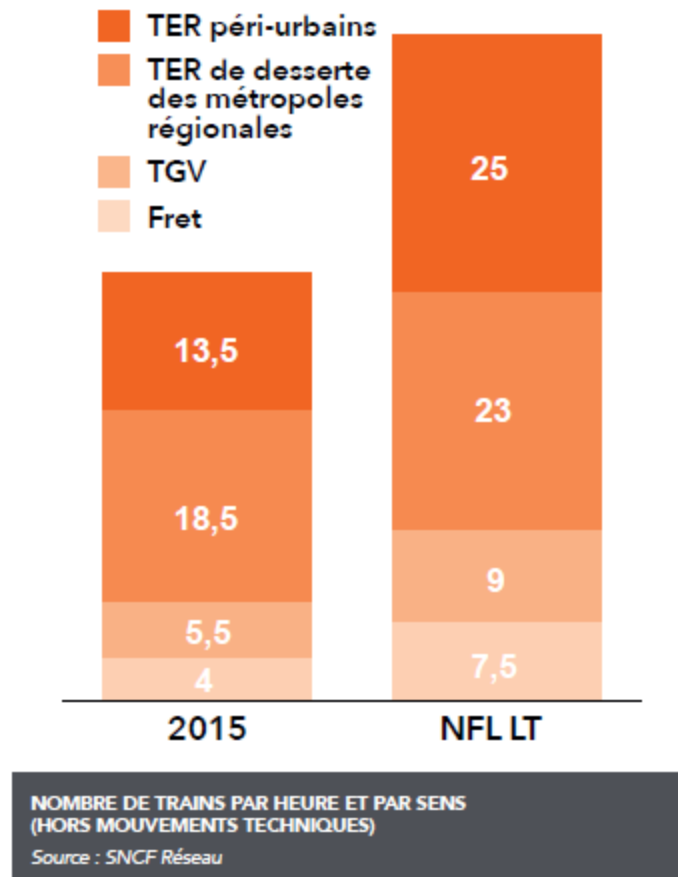
Le dossier du maître d'ouvrage décrit ainsi ces projets :

- Ajouter deux voies supplémentaires sur la section de 10 km St-Clair- Part-Dieu – Guillotière, avec un choix à faire entre option en surface ou en souterrain à Part-Dieu
- Passer à quatre voies la section St-Fons-Grenay de la ligne Lyon-Grenoble où convergent sur deux voies des circulations très hétérogènes (trains rapides et trains plus lents).

Un délai d'une vingtaine d'années est nécessaire entre les premières études et la mise en service de ce type de projet.



Le maître d'ouvrage estime pouvoir avec ce projet dit « à long terme », quasiment doubler les capacités de circulation par heure et par sens des différents types de trains.



Au dossier du débat, il convient d'associer d'autres éléments présentés sous forme de diaporamas à la commission du CESER et dans les réunions publiques, notamment à Givors et Pusignan. En effet, les conclusions d'un certain nombre d'études complémentaires demandées par l'Etat à SNCF Réseau traitent :

- De la réduction de l'espacement des trains à l'aide d'un système de signalisation ERTMS.
- D'aménagements complémentaires pour la desserte de Saint-Etienne.
- De l'équilibre des trafics entre les gares de Part-Dieu, Perrache et Saint-Exupéry.

## Méthode

Un débat public

Définie par la Loi Barnier du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, cette procédure pilotée par la Commission Nationale du Débat Public permet, sur la base du dossier du maître d'ouvrage SNCF Réseau de recueillir les points de vue sur :

- L'opportunité du projet
- Les options relatives à ses caractéristiques générales.

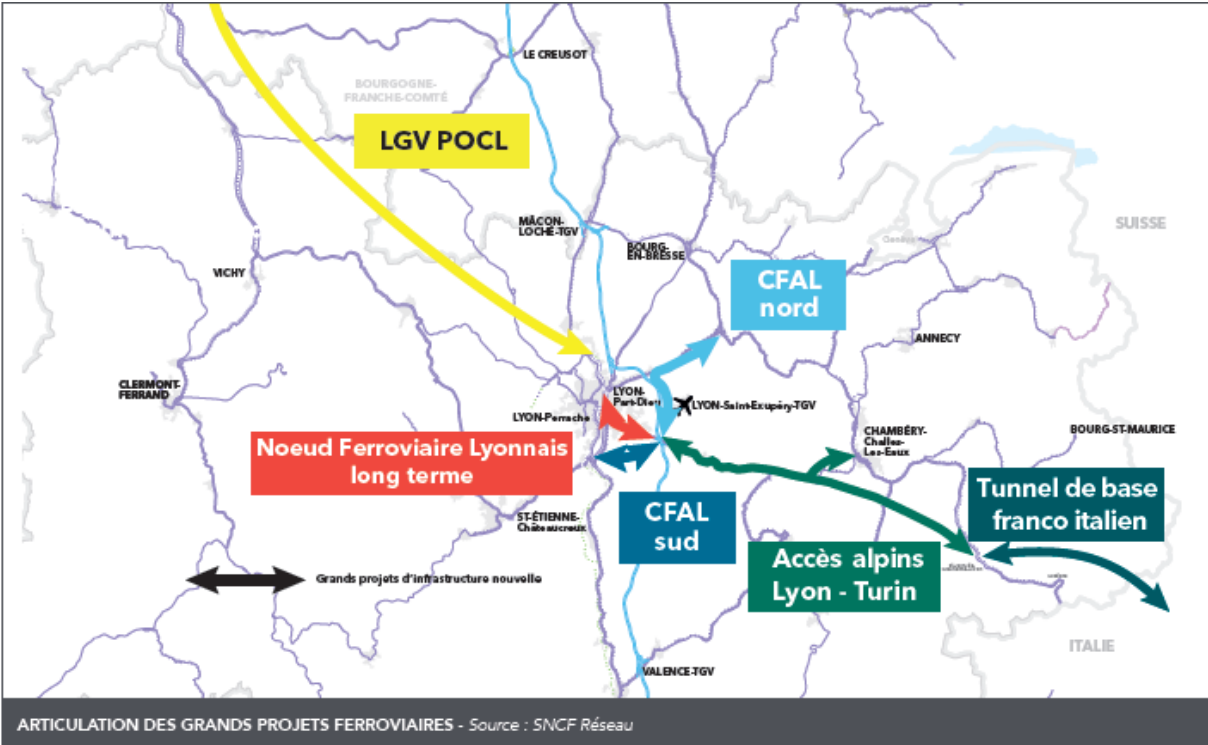
Il s'agit à travers le débat public de faire monter dans les niveaux d'instruction les projets dits de « long terme » dans l'agglomération, afin de rejoindre progressivement ceux déjà atteints par les très grands projets que sont le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), les accès français au tunnel de base du Lyon-Turin, le projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL).

## Présumé

Sont considérés achevés les 3 grands projets du CFAL, des accès français au tunnel de base du Lyon-Turin, et de la LGV POCL

Le maître d'ouvrage estime (page 107) que « le projet NFL-LT donne sa pleine mesure lorsque les autres grands projets sont réalisés, mais permet aussi à ces grands projets d'exprimer pleinement leur potentiel... ».

Le CESER relève que si la performance de la LGV POCL nécessite une entrée de qualité dans le nœud lyonnais, l'impact de cette LGV demeure faible sur la saturation, l'enjeu représentant un seul sillon supplémentaire par heure.



## 1. Depuis une vingtaine d'années, le CESER appelle des décisions pour transformer en carrefour un nœud lyonnais premier maillon faible du réseau ferroviaire européen

### 1.1. Le CESER s'est exprimé à cinq reprises sur des dossiers de consultation relatifs au contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, constitutifs d'une partie de la problématique

- Lors du débat public sur les contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, en janvier 2002, le CESER de l'ex Région Rhône-Alpes avait souligné l'urgence de réaliser dans un délai de 10 ans un contournement ferroviaire de l'agglomération par l'Est.

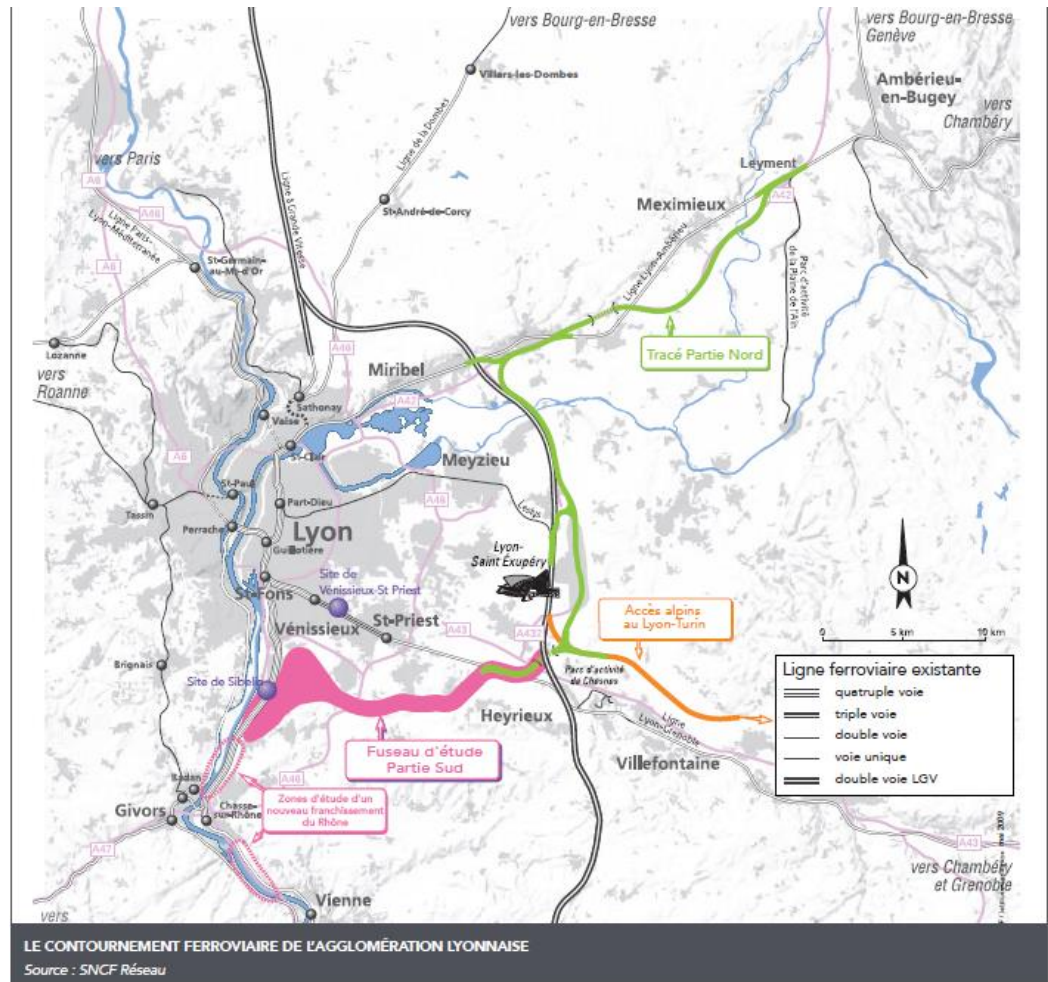
Il demandait alors :

- De ne pas le réserver au seul fret, à prioriser néanmoins pour des raisons à la fois de sécurité dans la traversée de Lyon et de consommation importante de capacités de circulation ; les trains de fret étant plus lents, plus longs et plus exigeants en matière de freinage.
- De bien l'insérer dans un réseau maillé avec les plateformes logistiques de l'Est lyonnais, la liaison transalpine, l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, le triage de Sibelin, ou encore les lignes de rive droite et de rive gauche du Rhône auprès du nœud de Givors-Chasse.

Le CESER s'est réjoui de la reprise de ces options par le ministre en mai 2003.

Il est revenu ensuite à quatre reprises sur le dossier du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) :

- En juin 2005 sur les études préliminaires pour la partie au Nord de Grenay (choix du fuseau du kilomètre).
- En janvier 2009 sur les études préliminaires devant déterminer le choix du fuseau pour la partie au Sud de Grenay, lequel a été décidé quelques mois plus tard.
- En mai 2011 sur le dossier d'enquête publique pour la partie Nord, lequel a débouché en 2012 sur une DUP.
- En novembre 2014 sur les tracés relatifs à la partie Sud.



## 1.2 Les choix de l'Etat en matière de tracé du CFAL sont conformes aux attentes du CESER

Pour la partie du CFAL au Nord de Grenay, le CESER a recommandé parmi les fuseaux proposés le fuseau A qui longe l'autoroute, le seul phasable et le moins contraignant au plan environnemental. Le CESER a apprécié qu'un tel choix ait été retenu dans la DUP de 2012.

Pour la partie Sud, le choix de l'Etat d'un fuseau via Sibelin en 2009 permet également de répondre aux trois fonctionnalités que le CESER a appelé de ses vœux à maintes reprises :

- La desserte du site ferroviaire de Sibelin, un des équipements ferroviaires les plus modernes d'Europe, et dont la valeur représente environ 1 milliard d'euros
- Une liaison de qualité pour les voyageurs entre la Loire, l'Auvergne, l'Est lyonnais et l'aéroport St-Exupéry.
- Un raccordement aux générateurs de trafic. Ceux-ci sont constitués par les usines de la Vallée de la Chimie, et par les plateformes logistiques positionnées au cœur du marché (Vénissieux-Corbas, Port Edouard Herriot) ou non loin de ce marché, au sud de Saint Exupéry.

La plaine de St Exupéry est particulièrement bien placée, à l'intersection de deux des corridors fret européens Mer du Nord-Méditerranée et Péninsule ibérique-Lyon-Turin-Mer Noire, notamment pour ouvrir une autoroute ferroviaire transalpine à grand gabarit

### **1.3 Mais le contournement dont le CESER avait souhaité en 2002 une mise en service dans les années 2010 prend beaucoup de retard dans les décisions de l'Etat**

Depuis 2012, la DUP pour la partie Nord ne s'est traduite par aucun engagement financier alors qu'elle constitue aussi un préalable aux accès français de la liaison transalpine, dont le tunnel de base est en chantier.

Pour le tronçon Grenay-Sibelin, l'Etat a retenu un choix de fuseau mais pas encore de tracé : on en reste au stade des études d'avant-projet sommaire.

Le choix du fuseau reste à faire pour franchir le Rhône. Le CESER a demandé dès 2009 qu'un pont soit construit au Nord de Chasse de façon à relier la rive droite du Rhône et Saint Etienne.

S'agissant du fret, le CESER a alerté (autosaisine de septembre 2011 sur le fret ferroviaire) sur l'urgence de réaliser le CFAL. Si le CFAL est déterminant pour le fonctionnement du réseau existant en libérant des sillons pour les voyageurs, il est encore plus essentiel pour le fret : le CESER considère que sans lui les engagements pris par l'Etat pour mettre en œuvre le Grenelle de l'Environnement (« engagement national pour le fret ferroviaire » de 2009) demeureront sans effet notable. La France risque ainsi de persister dans son décrochage par rapport aux autres pays européens. Dans le dossier de l'actuel débat public, SNCF Réseau indique que la part du fret ferroviaire a progressé partout en Europe mais a reculé de 23 % en France depuis 10 ans, malgré la progression du transport combiné.

Selon SNCF Réseau, le CFAL permettrait de passer pour les trains de fret de 4 à 7.5 sillons/sens/heure dans la traversée du nœud lyonnais.

**Malheureusement, depuis 2013, malgré son caractère stratégique, les Gouvernements successifs diffèrent au-delà de 2030 l'engagement du CFAL, faute d'engagement financier.**

Le projet de Loi d'Orientation sur les Mobilités ouvre cependant quelques espoirs en affichant une priorité en faveur de tous les nœuds ferroviaires hors Ile de France afin d'y doubler la part modale. Il annonce un plan de traitement à 10 ans d'un montant prévisionnel de 2,6 milliards d'euros dont 1,3 milliard en part Etat. Reste à savoir comment ce plan sera financé et quelle priorité sera accordée précisément au nœud lyonnais.

### **1.4 Le CESER a souligné cependant en 2012 dans son avis sur le document de cohérence des déplacements que le projet de CFAL constitue une réponse indispensable mais non suffisante**

Le rapport de Marie-Line MEAUX, inspecteur général au Conseil Général de l'Environnement et du développement durable, établi après une grande concertation, faisait alors surgir l'esquisse des projets qualifiés désormais de « long terme » pour le nœud ferroviaire lyonnais dans les secteurs les plus contraints de l'agglomération et soumis à l'actuel débat public.

## **2. La demande de mobilité : une pression prévisionnelle croissante sur le nœud ferroviaire lyonnais pour répondre à des enjeux d'aménagement du territoire à toutes les échelles**

Ainsi que l'indique le dossier du maître d'ouvrage, la problématique du nœud ferroviaire lyonnais combine des enjeux multiples :

### **2.1. À l'échelle européenne**

La position géostratégique de Lyon en fait un hub européen majeur pour les liaisons TGV et grandes lignes. C'est la gare de Lyon Part-Dieu qui structure la trame horaire nationale des TGV. Et c'est Lyon qui assure la maintenance des rames, au bénéfice de l'activité et de l'emploi. SNCF Réseau estime ainsi qu'à la faveur d'une mise en service de nouvelles liaisons ferroviaires à grande vitesse, la demande de déplacements longue distance au droit de Lyon pourrait doubler à l'horizon 2050.



L'Est lyonnais constitue de plus un espace logistique de premier ordre, carte maitresse du développement économique et social. La dynamique de l'emploi dans le transport et la logistique y est particulièrement forte.

Plusieurs plateformes de transport combiné à Vénissieux ou au port de Lyon Herriot jouent leur avenir pour massifier les flux. Et Sibelin est un des trois hubs ferroviaires français pour le fret, avec des fonctions de triage, de relais et de gare principale fret pour la chimie. La plaine de St-Exupéry est également un territoire stratégique majeur pour l'accueil des activités logistiques. Selon les projections du CGEDD, la demande de fret ferroviaire pourrait se développer selon un rythme plus soutenu que les voyageurs si la qualité de service parvenait au rendez- vous.

Or, la saturation chronique du nœud lyonnais aux heures de pointe constitue aujourd'hui un point de fragilité préoccupant pour les flux européens ferroviaires, et par voie de conséquence pour l'attractivité de l'axe auprès des chargeurs. Ces derniers sont incités dans ce contexte difficile à reporter les trafics ferroviaires sur les poids lourds, malgré parfois leur volonté affirmée pour utiliser le train. Les plus captifs du mode ferroviaire peuvent en outre soit investir ailleurs en Europe soit délocaliser leurs établissements, et avec eux la richesse et l'emploi.

Si, comme le souhaite le CESER, les projets de liaison transalpine et LGV POCL sont réalisés, il sera indispensable de renforcer les capacités de circulation ferroviaire de manière très importante pour préserver une fiabilité à ce mode.

Si cette hypothèse optimiste devenait réalité, le Conseil général de l'Environnement et du Développement Durable prévoit une croissance très significative à long terme des volumes fret ; ceci au bénéfice du report modal et d'une moindre pollution de l'air, ainsi que de la lutte contre les gaz à effet de serre aggravateurs des perturbations climatiques

Il est également important de renforcer une interconnection route -rail-air avec le terminal fret aérien de St-Exupéry.

## 2.2 À l'échelle régionale et périurbaine

Les enjeux sont ceux de la population et de l'emploi d'une région multipolaire et dynamique.

La population d'Auvergne-Rhône-Alpes croît chaque année de 60 000 habitants soit l'équivalent de la population de Chambéry. Pour la région, d'ici 2040, 1 million d'habitants supplémentaires y sont attendus. Cette attractivité démographique plus forte que la moyenne nationale est marquée par un réseau urbain particulièrement bien maillé et hiérarchisé qui génère de plus en plus de déplacements.

Cette région, malgré la présence de certaines zones en déprise, est également globalement dynamique en matière de richesse et d'emploi (12 % de la richesse nationale et 3,4 millions d'emplois).

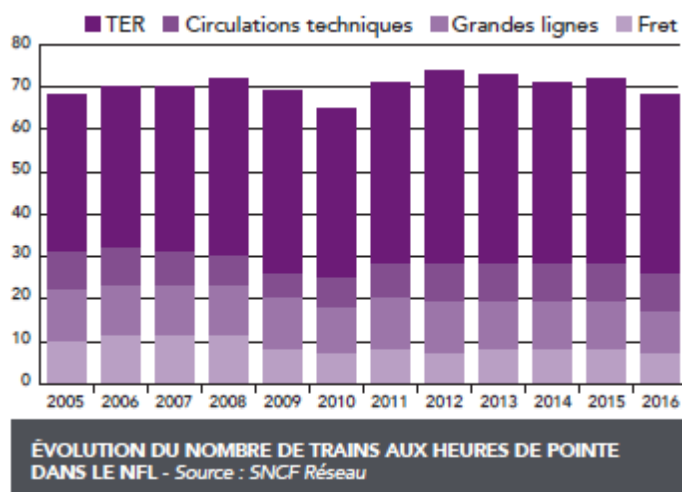


D'où une demande croissante de déplacements domicile-travail en heures de pointe, y compris entre aires urbaines, avec des distances qui s'allongent par suite de la pression foncière qui s'exerce dans les cœurs d'agglomération.

Le réseau ferré régional est ainsi le plus sollicité de France. C'est la raison pour laquelle le trafic TER est très intense dans le nœud lyonnais (plus de 50 % des circulations dont 35 % périurbains et 15% de maillage régional). Cette intensité est renforcée depuis quelques années par le cadencement des services destiné à mieux répondre aux attentes des usagers entre Lyon et les principales agglomérations.

**A l'heure de pointe, une capacité technique plafond de 70 trains par heure de pointe est atteinte**

Il est singulier de constater que c'est la diminution du trafic fret qui a permis à certains services TER d'être positionnés. Mais ces services sont souvent dégradés souvent pour des raisons liées au réseau : un tiers des retards sur l'ensemble du réseau régional est imputable au nœud lyonnais et la ponctualité est souvent très inférieure à la moyenne.



**Comment dès lors répondre demain à une double contrainte contradictoire ?**

- Celle de la demande de déplacements tous modes, appelée à croître pour les voyageurs et davantage encore pour le fret ?
- Celle de la qualité de vie et de l'environnement dans un contexte de dépassements préoccupants des valeurs limites de certains polluants dans neuf zones de la Région considérées comme prioritaires pour la stratégie régionale pour la qualité de l'air ?

### 3. Les préconisations du CESER Auvergne-Rhône-Alpes

Le CESER a bien noté qu'à l'issue du débat public, le maître d'ouvrage SNCF Réseau doit prendre une décision d'ici la fin 2019 sur les aménagements long terme du nœud ferroviaire lyonnais.

Il considère qu'un tel processus n'a de valeur que s'il s'inscrit dans une démarche globale, anticipée et progressive de la part de l'ensemble des parties prenantes, notamment de l'Etat et de la Région.

Pour les représentants de la société civile organisée, les débats et les annonces n'ont d'intérêt que si les projets trouvent leur traduction dans des décisions du financement nécessaire.

Il convient en outre de mettre en œuvre sans délai un certain nombre de mesures, et d'ordonner les chantiers dans le temps.

#### 3.1. Assurer un financement ambitieux et pérenne des projets à travers des recettes affectées aux infrastructures de transport.

Après vingt ans de débats et études pour accroître les capacités dans le nœud lyonnais, aucune décision de financement n'a été réellement prise ce que le CESER déplore vivement. **Pour lui, il est temps de passer des discours aux actes.**

##### Le besoin de financement

L'ensemble des projets nécessaires pour la résolution du nœud ferroviaire lyonnais nécessite une masse considérable de dépenses : plan de mobilisation court terme de 500 M€, en cours ; CFAL 3,2 milliards d'euros ; NFL long terme plus de 2,8 milliards d'euros,

Pour le seul projet NFL long terme, les coûts prévisionnels sont les suivants :

SYNTHÈSE SUR LES COÛTS (CE 2018)		Option en surface	Option en souterrain
Aménagements de capacité en cœur de nœud	Saint-Clair / Guillotière	1 450 M€	3 000 M€
	Saint-Fons / Grenay	820 M€	
Aménagements complémentaires		500 M€	
TOTAL		2 770 M€	4 320 M€

### Les annonces budgétaires

Le projet de loi d'orientation des mobilités annonce une progression relative des dépenses consacrées aux infrastructures de transport, notamment pour des crédits d'entretien. Il est annoncé un scénario de 2,8 milliards d'euros par an pour la période 2019-2027, contre 2,4 milliards en 2018. Et le gouvernement promet 130 M€ annuels pour tous les nœuds ferroviaires hors Ile de France. Il faudrait donc de nombreuses décennies pour financer les 6 milliards d'euros de travaux du nœud lyonnais et du CFAL, même si un apport très important survenait de la part de l'Union Européenne ! Ceci sans compter les investissements à réaliser sur un réseau connaissant d'importants retards de financement, comme l'avait souligné en 2005 déjà l'audit sur l'état du réseau ferré national réalisé par l'EPFL. Toutefois, cette annonce peu encourageante sur le financement des nœuds ferroviaires, qui ne concernent pas que Lyon, risque de demeurer elle-même sans effet si ne sont pas rapidement dégagées des recettes à bon niveau et stables.

### Dégager des recettes affectées et pérennes, avec une programmation pluriannuelle

On relève qu'après l'abandon en 2014 du projet d'écotaxe qui devait rapporter 1 milliard d'euros annuels, c'est la taxe carbone qui vient d'être ajournée.

L'encaissement de recettes affectées aux infrastructures de transport est en panne.

Le budget de l'agence de financement des infrastructures de France est de fait dépendant pour une moitié, de la consommation de carburant à travers la taxe Intérieure de consommation sur les produits énergétiques TICPE (1,2 milliards sur 2,5 milliards d'euros au budget 2019). Une telle fragilité des recettes est incompatible avec l'impératif d'une vision pluriannuelle sur le financement de projets lourds, à construire pour des décennies.

Cette fragilité ne fait par ailleurs qu'accroître la charge des coûts collectifs générés par le blocage de toute capacité de report modal significatif vers le mode ferroviaire et par voie de conséquence ne permet guère de dépasser le seul discours sur la transition écologique.

**Pour le CESER, il revient à l'Etat d'assumer pleinement sa responsabilité pour :**

- Définir le montage financier de la résolution du problème du nœud ferroviaire lyonnais avant le contour du projet de travaux,
- L'inscrire dans la loi d'orientation des mobilités, au-delà du principe de l'annualité budgétaire laissant le dernier mot aux lois de finances
- Prévoir des recettes affectées, en dépassant la logique strictement comptable de la non affectation de la recette à la dépense.

## 3.2. Des mesures à prendre immédiatement

### 3.2.1 Préserver les réserves foncières

Au regard des besoins de mobilité de demain dans un contexte de fin des énergies carbonées, il serait dangereux pour l'avenir des générations futures d'hypothéquer le portage des réserves foncières pour les projets ferroviaires, ou ceux de plateformes logistiques, même de très long terme. En effet il ne faut fermer aucune porte permettant de répondre à la demande de demain et après-demain, encore largement inconnue à ce jour.

Une telle anticipation foncière est nécessaire pour les projets intéressant directement ou indirectement le nœud lyonnais. Ainsi est-il appréciable que le projet de loi d'orientation des mobilités n'ait pas retenu la proposition du comité d'orientation des infrastructures de lever les réserves foncières pour la LGV POCL en Ile de France.

Le CESER demande que cette préservation soit stipulée très précisément dans la loi. Ceci relève en effet de la responsabilité de l'Etat dans son rôle de stratège. Et la Région doit également jouer son rôle en ce domaine à travers les règles générales du SRADDET en cours d'élaboration.

Un investissement modéré dans le portage de ce foncier stratégique peut générer demain de très importantes économies.

### 3.2.2 Réduire l'espacement entre les trains

Les études complémentaires de SNCF Réseau montrent que si on adopte pour l'ensemble du nœud lyonnais le système de signalisation embarquée ERTMS (European Rail traffic Management System) prévu sur Paris-Lyon, réduisant d'au moins une minute l'espacement entre les trains, on peut améliorer de 20 à 25 % la capacité, et également la fiabilité.

Ceci implique pour la Région de dégager des financements estimés à ce jour à environ 300 M€ pour adapter les rames TER.

### 3.2.3 Inscrire dans la loi d'orientation des mobilités la réalisation du CFAL, de la liaison transalpine, avec ses accès français, et de la LGV POCL

Les hypothèses de SNCF Réseau pour le nœud ferroviaire long terme sont construites avec une réalisation de ces trois grands projets.

Pour le CESER, il ne serait pas acceptable, au regard de leur enjeu international, national et régional majeur, de les voir différés.

Il demande que le projet de loi d'orientation des mobilités soit amendé pour prendre en compte une telle exigence. Il en va de la position de la France du Sud Est sur l'échiquier européen, de l'ouverture d'Auvergne-Rhône-Alpes à l'Est et à l'Ouest, de la matérialisation du développement durable au-delà de l'intention et du discours.

### **3.2.4 Développer une politique intensive de parcs relais de grande capacité**

Le CESER réaffirme à quel point c'est le transport de bout en bout de l'usager du train qui compte.

Surtout, l'usager automobiliste risque de poursuivre encore longtemps son chemin à destination si ne lui sont pas offerts des possibilités de rabattement sur des parcs relais très importants. Ceci appelle un effort conjoint des opérateurs et des collectivités locales et régionales, avec toute l'anticipation nécessaire.

Par ailleurs, la tarification combinée se développe, et doit être encore améliorée.

## **3.3 Des travaux à ordonner selon des priorités inscrites dans une logique d'aménagement du territoire**

Pour le CESER, il importe d'appréhender un ordonnancement de projets dépassant les seuls projets St Clair-Guillotière et St Fons-Grenay.

Leur ordre d'engagement doit par ailleurs répondre à leur capacité de s'inscrire dans la faisabilité la plus rapide, sans fausse manœuvre, dans un contexte où les financements seront toujours difficiles.

### **3.3.1 La première priorité consiste à réaliser la partie Nord du CFAL, en commençant par la section sud St Pierre de Chandieu-St Exupéry**

Un accès à la gare de St Exupéry depuis St Pierre de Chandieu sur la ligne de Grenoble permet non seulement de ne plus dépendre du seul tram train Rhône Express à fortes contraintes tarifaires mais d'ouvrir de nouvelles dessertes TER. C'est ainsi une opportunité pour rééquilibrer le trafic entre les gares lyonnaises.

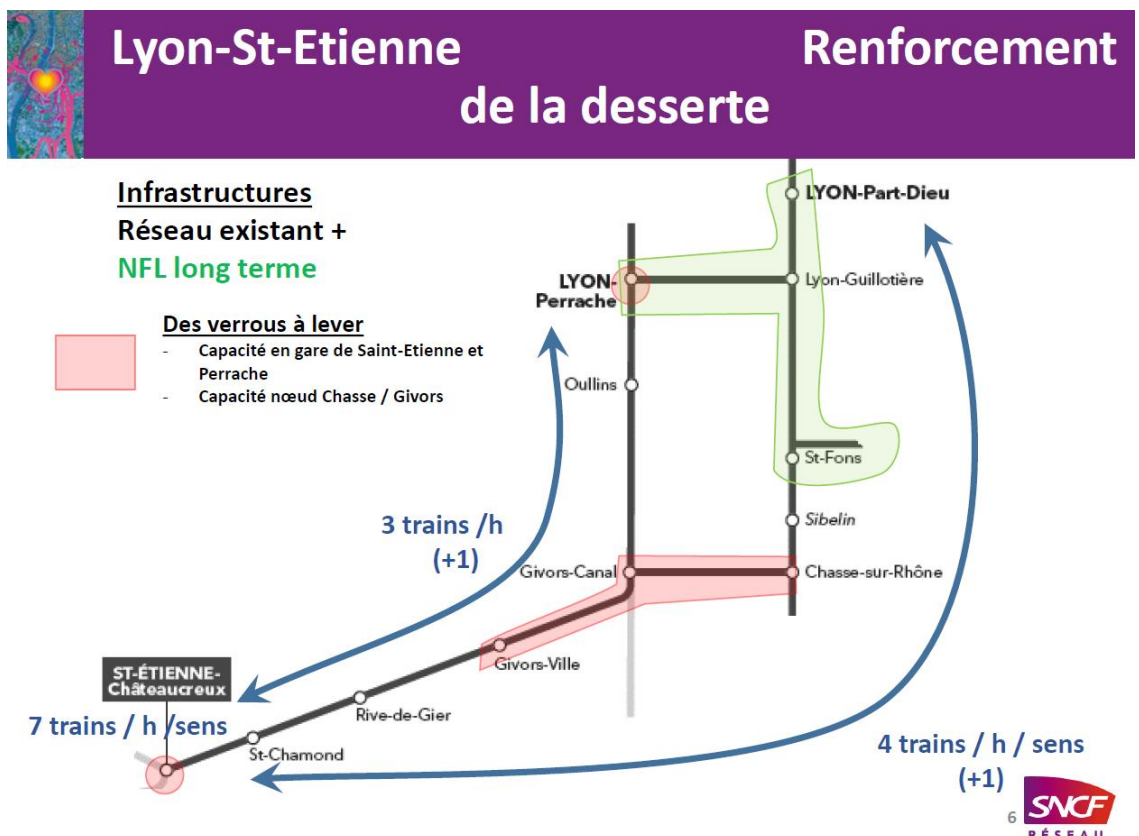
Dans l'attente d'études plus précises sur la demande de clientèle, parmi les 3 niveaux proposés au choix pour utiliser la gare de St Exupéry, le CESER retient le deuxième niveau comme devant être approfondi. Il préserve les liaisons TGV et apporte le meilleur service global. Il permet d'ouvrir 6 liaisons TER, très utiles non seulement à l'Est lyonnais mais surtout pour la desserte régionale de l'aéroport ou de la gare TGV (liaisons sans passer par Lyon avec Grenoble, Chambéry, St Etienne et en passant par Lyon avec Roanne ou Clermont). Ce scénario appelle une dépense supplémentaire de 70 M€ par rapport au dossier de base du débat public.

Plus globalement, la partie Nord du CFAL en DUP depuis 2012 est le premier maillon d'accès à la liaison transalpine. C'est aussi la première solution pour retirer des trains de fret de l'axe St Clair-Guillotière et y libérer des sillons pour les voyageurs.

### 3.3.2 C'est ensuite le renforcement de la liaison existante Saint Fons-Grenay qu'il convient de réaliser, en lui associant la construction d'un nouveau pont ferroviaire au Nord de Givors

Assez facile à mettre en œuvre sur voie existante, elle est prioritaire pour les voyageurs, pénalisés par les contraintes de mixité fret/voyageurs et des mélanges de types de flux.

Un pont ferroviaire entre Chasse et la gare de Givors canal, à jumeler avec un pont routier de façon à limiter l'emprise et séparer les flux routiers locaux et régionaux, serait fort judicieux pour lever le verrou du nœud de Givors. Les études complémentaires de SNCF Réseau montrent que ceci permettrait de presque doubler les fréquences entre St Etienne et Lyon et apporte un réel atout pour desservir la Haute Loire.



Le CESER demande que cette opération indispensable pour la desserte de St Etienne soit accompagnée :

- De la réouverture de la ligne Givors-Brignais pour une desserte périurbaine (tram-train ?)
- De la construction de murs antibruit et d'une requalification de l'insertion urbaine du réseau ferré à Givors, notamment sur la rive droite du Rhône.

### **3.3.3 Le CFAL Sud entre Grenay et Sibelin constitue la priorité suivante pour le fret.**

Une entrée à Sibelin par le Nord serait plus adaptée, comme le CESER l'a déjà souligné en 2014.

Le pont ferroviaire devrait ensuite être mis à profit pour faire passer les trains de fret sur la rive droite du Rhône, avec toutes isolations phoniques nécessaires.

### **3.3.4 C'est enfin l'augmentation du nombre de voies entre St Clair et Guillotière qu'il serait opportun d'engager**

Le CESER relève que l'option souterraine, d'un surcoût de 1,5 milliard d'euros, ne permet aucun gain de capacité par rapport à la solution en surface.

Par ailleurs, l'option en surface peut et doit être l'occasion d'une insertion urbaine de qualité de l'ensemble de la ligne actuelle entre St Clair et Guillotière, en apportant aux riverains un confort acoustique dont ils sont aujourd'hui dépourvus, ainsi qu'une qualité paysagère qui fait largement défaut.

## Conclusion

Depuis près de 20 ans, le CESER appelle sans relâche des décisions d'engagement financier pour accroître les capacités de circulation dans le Nœud Ferroviaire Lyonnais, au-delà des mesures palliatives indispensables. Si les options de tracé qu'il a proposées pour le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise ont bien été retenues sur le principe, il est intolérable que l'avancement du dossier demeure une nouvelle fois en panne faute de décisions de financement.

Le débat public ouvert sur le Nœud ferroviaire long terme ne risque-t-il donc pas de demeurer un débat de plus et de conduire à une réalisation à très long terme au-delà de 2060 ou pire, de la laisser au stade de vœux pieux.

Un tel scénario serait catastrophique pour le bon fonctionnement du mode ferroviaire non seulement à l'échelle lyonnaise mais aussi à l'échelle nationale et européenne. Ceci serait très préjudiciable :

- Au service pour les voyageurs et les chargeurs de fret
- Au développement économique global
- A la qualité de l'environnement pourtant mise à rude épreuve par les émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

### Ceci appelle des mesures d'urgence :

- ↪ La définition de recettes pérennes et d'un plan de financement, assorti du calendrier de programmation nécessaire des travaux dans la loi d'orientation des mobilités.
- ↪ Le portage des réserves foncières anticipant le long terme de façon à préserver l'avenir de tous les projets.
- ↪ La modernisation des matériels roulants pour permettre la réduction de l'espacement des trains.
- ↪ L'engagement des trois grands projets relatifs au CFAL, aux accès français du Lyon-Turin, à la LGV POCL.
- ↪ Le développement de parcs relais de grande capacité.



**Les travaux doivent ensuite selon le CESER être séquencés selon une logique d'aménagement du territoire.**

- ↪ La partie Nord du CFAL avec une desserte de St-Exupéry apte à rééquilibrer le trafic entre les gares lyonnaises est une première priorité.
- ↪ L'amélioration de la voie existante St-Fons-Grenay doit venir ensuite avec la construction d'un pont au Nord de Givors de façon à améliorer la desserte de Saint-Etienne et de la Haute-Loire.
- ↪ Un contournement complet en voie nouvelle pour le fret est à engager en troisième lieu, en prenant soin de bien raccorder le triage de Sibelin.
- ↪ C'est enfin l'augmentation du nombre de voies en surface qui doit être réalisée entre St-Clair et la Guillotière, avec un souci d'insertion urbaine de la plus grande qualité.

**Pour le CESER, c'est l'ensemble des décideurs d'Auvergne-Rhône-Alpes qui devraient s'emparer de ces propositions, les partager au sein de la Conférence Territoriale de l'Action Publique et les faire valoir auprès de l'Etat.**

## Glossaire

<b>CGEDD</b>	Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
<b>CFAL</b>	Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise
<b>DUP</b>	Déclaration d'Utilité Publique
<b>ERTMS</b>	European Rail Traffic Management System
<b>LGV POCL</b>	Liaison Grande Vitesse Paris Orléans Clermont Lyon
<b>NFL</b>	Nœud Ferroviaire Lyonnais
<b>SRADET</b>	Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et Egalité des Territoires
<b>TER</b>	Transport Express Régional
<b>TICPE</b>	Taxe Intérieure de consommation sur les produits énergétiques

## Le site du débat public

<https://noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr/>

## Déclarations des groupes

---

INTERVENTION DE BRUNO CABUT, ECRITE PAR JEAN-PIERRE CORNUT, AU NOM DU COLLEGE 1

---

Chères conseillères, chers conseillers,

Notre CESER AURA doit se prononcer et contribuer au débat public concernant les aménagements de long terme du noeud ferroviaire Lyonnais (NFL long terme).

Nous comprenons aisément que ce projet s'inscrit dans un débat complexe d'aménagement du territoire Auvergne-Rhône-Alpes et au premier chef, bien naturellement des aménagements des mobilités du pôle métropolitain lyonnais, où nous devons répondre à la fois, à des problèmes d'accessibilité, de mobilités de proximité, et également de mobilité régionale, nationale, voire européenne.

Nous avons la très grande chance d'être situés sur un carrefour européen, liaison Nord-Sud, liaison Est-Ouest et si la position de notre région, située sur un carrefour européen, est sans conteste un facteur d'attractivité, le pôle métropolitain Lyonnais situé au cœur de cette région doit répondre rapidement et efficacement aux défis de mobilité d'une telle situation géographique.

C'est aussi à ce prix que la métropole de Lyon pourra accéder et concrétiser l'ambition de devenir capitale européenne au même titre que d'autres grandes cités européennes.

Dans ce contexte le noeud ferroviaire lyonnais est aujourd'hui le premier maillon faible du réseau ferroviaire européen.

Et aujourd'hui, mais non seulement aujourd'hui,... en effet depuis près de 20 ans nous ne répondons pas à ce défi.

Le travail "collectif" de la commission 4, avec la plume de son chargé d'affaires, Michel Raffin, nous donne un rapport d'une grande clarté, voir pédagogique...

Nous tenons à mentionner le consensus général et l'implication de l'ensemble des membres de la commission 4 qui ont contribué à la qualité de ce rapport.

Nous ne rentrerons pas dans les aspects techniques du dit rapport.

Par contre nous insistons fortement sur le fait que si le temps de la concertation est nécessaire et important sur de tels projets, aujourd'hui nous avons un réel handicap.... et que le temps de l'action s'impose!

On ne peut plus se contenter d'un é-nième débat public.

Nous constatons que l'État n'a encore engagé aucun crédit sur la partie nord avec un tracé tel que nous le demandions, et une DUP depuis 2006.....

Pire, des élus locaux soutenus par le département de l'Ain appuient sur le frein au nom du syndrome "pas dans mon jardin".

Les intérêts particuliers et politiciens prennent le pas sur l'intérêt général et chacun sait que c'est le meilleur moyen de repousser, voir annuler des projets.

Vu les sommes considérables mises en jeu, le problème budgétaire est fondamental.

La loi LOM, loi d'orientation des mobilités, permettra-t-elle une avancée ?

La question est posée.... Mais il est clair que sans recettes affectées dépassant les aléas des lois de finances, notre CESER AURA aura encore de beaux jours à venir, voir quelques décennies pour discuter sur les renoncements et leurs conséquences.

Si rien ne se fait, nous aurons de fait des reports de mobilités modales qui inmanquablement se déplaceront du fer vers la route, le "monde économique" n'attendant pas.

Nous rappelons que le "monde économique" est attaché aux transports ferroviaires : Voyageurs ou Frets.

Le "monde économique" est attaché à la combinaison des modes de transports.

Chacun sait et peut constater qu'aujourd'hui cette "économie" fonctionne mal et qu'il faut faire en sorte que la qualité de service colle aux attentes des clients avec les moyens associés.

Nous vous rappelons que nous l'avons déjà signifié dans notre contribution relative aux " TER."

Nous exigeons un saut de qualité de service, sans cela, le fret reste et restera une "fausse bonne idée" et le développement du fret sera condamné à terme, la fiabilité et le nombre des réseaux étant des atouts fondamentaux.

En conclusion nous soutenons ce rapport équilibré et pragmatique.

Ce rapport a le mérite d'être force de propositions réalistes avec une hiérarchisation des investissements.

Le "monde économique" a besoin de visions de long terme, mais également de victoires rapides, et non de palabres, de reports ou de renoncements.

Le collège 1 votera cet avis.

---

#### INTERVENTION DE JEAN-LUC LOZAT, AU NOM DU GROUPE CFDT, COLLEGE 2

---

Dans cette énième édition, il y a quand même de quoi en perdre son latin. Comme il est dit dans le titre : « Dénouer le nœud ferroviaire » cela devient une véritable sinécure et, depuis 2005 les nœuds ont tendance à se resserrer indéniablement. Il y a malheureusement beaucoup d'eau qui depuis, est passée sous les ponts lyonnais.

De plus, chaque nouvelle étape qui nous est proposée ne semble guère faire avancer le projet bien au contraire.

Si vous le permettez, nous voudrions faire un retour en arrière de presque 40 ans, celui de la création de la nouvelle gare de Lyon Part Dieu (Juin 1981 pour une mise en service en juin 1983). Il était déjà envisagé à cette époque de construire 16 voies, au final 11 ont vu le jour. Vous me direz, pour 35000 voyageurs par jour, c'était largement suffisant. Sauf, qu'en 2001 se sont 80000 voyageurs par jour puis 140000 en 2010 et enfin une projection pour 2030 à 220000 voyageurs/jour.

Comme quoi ces 16 voies auraient été certainement bien utilisées.

Ce que nous voulons dire en prenant cet exemple, c'est bien de la manière dont nous abordons le sujet concernant ces grands projets qui doivent nous faire réfléchir autrement. Rapidement, ils sont ramenés à leur plus petit dénominateur commun et du coup, quelques années après il nous faut retravailler dessus.

N'est-ce pas là, la preuve criante d'un continuel gâchis ? Gâchis financier, gâchis politique, gâchis économique. Si à l'époque, ces 16 voies avaient été construites, on ne serait certainement pas aujourd'hui en train de parler des difficultés dudit nœud ferroviaire lyonnais.

Pour autant, une 12<sup>ème</sup> voie est-ce suffisant voire nécessaire ? Nous aurions plutôt tendance à dire OUI, si dans le même temps, L'Etat, Sncf Réseau et les collectivités locales, départementales et régionales reconnaissaient qu'il y a urgence d'y associer entre autres dans ce même temps l'un de ces grands projets qu'est le CFAL (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise).

Là encore, les nombreuses tergiversations font que nous revenons pratiquement au point de départ tout en ayant largement raboté au passage pour la partie nord, la virgule Bourg /Ambronay/Leyment au plus grands dam des citoyens et élus politiques. Nous n'osons pas parler de la partie Sud qui elle, reste encore et toujours en état de pré projet.

Que de temps perdu, alors que tout le monde s'accorde à dire aujourd'hui face aux bouleversements climatiques, de la grande nécessité de changer de braquet !!!

Certains pensent même qu'il serait bien d'annuler la déclaration d'utilité publique existante pour le CFAL Nord, quitte à sacrifier sur l'autel de l'inconscience, les enjeux environnementaux dont nous sommes confrontés et ce dès aujourd'hui.

Alors, que dire de plus de ce que nous Ceser, nous répétons inlassablement. Un peu de courage que diable à tous nos responsables pour enfin mettre en application des engagements durables pour demain !!!

Le 22 janvier 2002, La Cfdt de l'époque proposait pour éviter l'engorgement de Lyon de détourner le trafic fret de transit par l'Est.

En 2009, L'Union Régionale CFDT se positionnait et présentait des solutions sur le NFL.

Le 11 février 2011, nous écrivions à RFF « *concernant le CFAL, il faut un véritable contournement fret de l'agglomération lyonnaise, ceci permettrait d'éviter, toutes les lignes du bassin de vie allant d'Ambérieu à Valence Sud* ».

Le 20 janvier 2012, nous reconnaissons une fois de plus dans un avis du Ceser « *toute la difficulté à enclencher un véritable processus, face à une trop grande lourdeur nationale, pour ne pas dire un certain désengagement ne permettant pas d'aller ainsi jusqu'au bout de nos ambitions* ».

Dans ce nouvel avis, le Ceser reprend bien tous ces constats avec comme objectif : « *COMBINER ENFIN URGENCE ET LONG TERME* ».

Pour notre groupe CFDT, nous voterons donc sans problème cet avis qui reprend une fois de plus durablement des préconisations dont nous espérons vivement qu'elles soient véritablement entendues par tous les acteurs de la vie sociale, syndicale et politique.

Merci pour votre attention.

---

INTERVENTION DE ROBERT CARCELES, POUR LE GROUPE CFE-CGC, COLLEGE 2

---

Monsieur le Président, Cher(e)s Collègues,

Merci pour cette présentation qui apporte un éclairage sur une préoccupation territoriale qui affecte la ponctualité et la saturation de notre réseau ferroviaire.

« Combiner Urgence et Long Terme » démontre que ce dossier n'est pas récent et le CESER s'est déjà largement et longuement exprimé sur l'urgence d'un contournement ferroviaire Lyonnais.

Chaque jour, de nombreux voyageurs, travaillant sur Lyon, usagers des transports ferroviaires, sont victimes des retards et suppression de trains. A la Part Dieu, 25 % des trains entrent en gare hors voie programmée. Cette saturation ferroviaire dégrade considérablement la qualité de service.

Faut-il encore débattre et redébattre sur ce sujet ou faut-il que l'Etat prenne enfin des décisions efficaces pour préparer l'avenir de la mobilité ?

Au-delà de ce constat, et du projet presque ficelé, n'oublions pas de prendre en compte :

- L'aménagement du territoire régional face à l'évolution constante de la population par une migration vers les grandes agglomérations.

- Les répercussions des campagnes de sensibilisation auprès des entreprises et des citoyens à privilégier leur déplacement par les transports en commun pour améliorer la qualité de l'air.
- Le développement du fret en sécurisant la population des transports ferroviaires de matières dangereuses.
- La concession du Groupe VINCI sur la desserte de St EXUPERY lui garantissant un monopole jusqu'en décembre 2038 avec une clause de non concurrence et des tarifs excessifs.

Mais au-delà de toutes ces préoccupations comment allons-nous financer sérieusement ce projet ?

Dispose-t-on de réserves budgétaires permettant le démarrage des premiers travaux d'urgence ?

Prenons en considération les conclusions du CESER qui nous recentrent vers une logique de mesures d'urgence et l'avancement des travaux par une logique d'aménagement du territoire.

Pour ces raisons, la CFE CGC émettra un avis favorable.

Merci

---

#### INTERVENTION DE ANTOINE FATIGA, POUR LA DELEGATION C.G.T., COLLEGE 2

---

Cher(es) collègues

Nous sommes appelés à apporter notre contribution dans le cadre du débat public sur les aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais.

Ce débat est organisé sur la base de documents fournis par l'opérateur ferroviaire réduisant ainsi le débat à des tracés d'infrastructure et des choix techniques.

La C.G.T. regrette cette approche. Le débat a fait apparaître que c'était avant tout une problématique d'aménagement de territoires et de choix sociétaux. Il aurait mieux valu que ces enjeux soient portés par les responsables politiques et qu'ensuite, les choix de tracés et des techniques à mettre en œuvre en découlent.

Le débat porte sur des aménagements en vue de leur réalisation à long terme. Cela est incompréhensible au vu de l'urgence climatique et des enjeux pour l'avenir de la planète. Le CESER avait déjà pris position en 2002 sur des infrastructures qui devaient être achevés en 2010 et maintenant le gouvernement parle de 2040 !!! Cela met à mal, la réalisation d'infrastructures lourdes collectives. D'ici là, d'autres solutions auront émergé et pas forcément dans l'intérêt de tous.

En effet, la loi sur les mobilités, actuellement en débat au niveau national, fait la part belle aux mobilités individuelles au détriment des transports collectifs et de grandes capacités comme le ferroviaire. Cela est une explication sur le non caractère d'urgence dans les documents soumis au débat public.

L'autre explication est la partie financière, rien n'est prévu. Pourtant des solutions existent pour le financement que cela soit par une contribution écologique des modes les plus polluants, le versement transport interstitiel, la taxation des carburants des avions ou des gros bateaux, et bien d'autres.

Nous rappelons que le nombre de morts par an dû à la pollution de l'air est estimé à plus de 48 000. Nous pourrions citer encore de nombreuses études sur la non prise en compte des coûts externes. Nous retiendrons la dernière, celle réalisée par un collectif de chercheurs qui indique que la pollution coûte 1200€ par an et par habitant sur l'agglomération lyonnaise. La même étude indique que la pollution a été considérée comme responsable de 531 décès dans l'agglomération, en 2018.

Pour la C.G.T., les vrais choix au regard de l'urgence économique, sociale et climatique doivent être ambitieux et exigeants.

Au sujet des tracés, l'objectif prioritaire est d'éviter l'engorgement et la saturation de Lyon par des contournements et des infrastructures nouvelles ferroviaires permettant la circulation des marchandises et voyageurs vers le Sud, pour l'accès au tunnel en construction entre la France et l'Italie, à la LGV POCL (Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon).

Ces nouvelles infrastructures permettront par une désaturation de Lyon, une amélioration sensible des circulations ferroviaires régionales.

C'est ce qui est indiqué dans l'avis où bon nombre de nos propositions ont été reprises.

Nous proposons d'aller plus loin sur la partie démocratie. Même si le débat public permet au plus grand nombre de s'exprimer et de ce point de vue, la CGT et ses organisations territoriales et professionnelles y ont pris leur part y compris en réalisant des cahiers d'acteurs, nous ne pouvons que regretter que ce débat public se conclut sans suite.

La CTAP peut jouer un rôle dans ce domaine si elle décide de mettre en place un groupe de travail associant différents acteurs à l'image du débat public.

Cela pourrait faire l'objet d'une proposition du CESER en direction de l'exécutif.

Le groupe C.G.T. votera cette contribution.

---

#### INTERVENTION DE MARC SAUMUREAU, AU NOM DU COLLEGE 3-4

---

Mon cher Président, mes chers collègues

Le collège 3-4 apprécie la décision du CESER d'apporter une contribution au débat public sur les aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais.

En effet apporter de réelles solutions à ce problème d'engorgement chronique devient très urgent. Ce nœud est depuis très longtemps, trop longtemps un point singulier de saturation en Europe avec 10 kilomètres où passent tous types de train. L'une des conséquences consiste en des retards des trains régionaux.

Le collège 3-4 souligne l'importance et l'urgence des mesures à prendre déjà énoncées... en 2002. L'une des mesures est la création d'un contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise par l'Est. Ce dernier s'inscrirait complètement dans la suite du Grenelle de l'Environnement et dans le cadre de la transition écologique. La demande de déplacements, tous modes confondus, est appelée à croître fortement que ce soit pour les voyageurs ou davantage encore pour le fret.

La solution ferroviaire, notamment inscrite dans des solutions de mobilité multimodales, est la meilleure réponse en matière d'environnement en permettant d'éviter des dépassements préoccupants des valeurs limites de certains polluants considérées comme prioritaires pour la stratégie régionale pour la qualité de l'air. Malheureusement depuis 10 ans la part du fret ferroviaire a diminué de 23% en France alors qu'elle



progresses partout en Europe. Parallèlement, on note un fort et accru déficit dans les liaisons ferroviaires EST/OUEST liaisons qui sont pourtant de nature à désenclaver certains territoires et à diminuer la pollution.

Cela fait déjà 20 ans que le CESER appelle les décideurs à prendre des mesures énergiques, rapides et opérationnelles pour trouver une solution à cet engorgement que constitue ce nœud ferroviaire lyonnais sans succès.

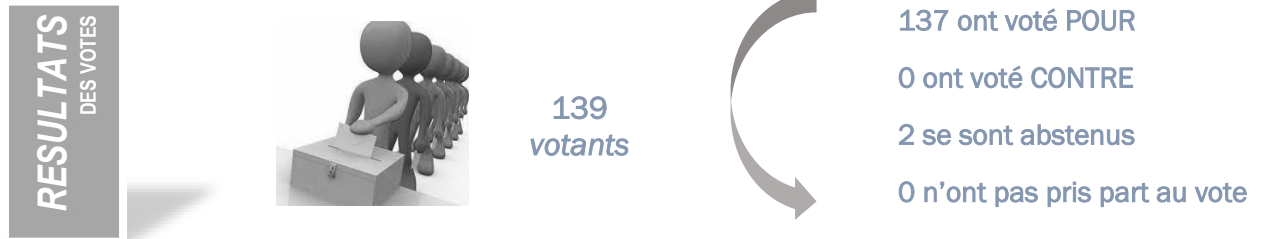
Ce manque de décision est très préoccupant et le collège 3-4 insiste sur la nécessité impérieuse d'apporter une réponse en termes d'aménagement et en termes financiers. Il ne faudrait surtout pas que ce nœud véritable arlésienne ne devienne un nœud coulant pour le ferroviaire. Il est impératif que des recettes affectées et pérennes puissent être dégagées pour avoir une programmation pluriannuelle dans un contexte où le projet d'écotaxe a été abandonné en 2014 et que la taxe carbone a été ajournée.

Une vigilance devra être apportée à la préconisation portant sur les réserves foncières. Celles-ci pourraient être constituées prioritairement à partir du recyclage de friches.

Le collège 3-4 soutient les préconisations proposées dans l'avis qui distinguent les mesures à prendre immédiatement et les travaux à ordonner selon des priorités qui doivent s'inscrire dans une logique d'aménagement du territoire.

Ces propositions sont à même de répondre à l'urgence absolue d'apporter une réponse rapide et efficace aux problèmes engendrés par le nœud ferroviaire lyonnais et de contribuer ainsi à la mise en œuvre de la transition écologique.

Le collège 3-4 sauf expression individuelle votera cette contribution.



Cette contribution a été adoptée par le  
Conseil Economique, Social et Environnemental régional Auvergne-Rhône-Alpes  
lors de son Assemblée Plénière du 25 juin 2019.

COLLEGE	ORGANISATION	NOM	POUR	CONTRE	ABSTENTION	NPPV
1	Chambre de commerce et d'industrie de région Auvergne-Rhône-Alpes	BENCHARAA Myriam	X			
		BREUIL Irène				
		DUBOISSET Gilles	X			
		DUPLAIN Jocelyne	X			
		PARAIRE Daniel	X			
		RENIE Stanislas	X			
		SIQUIER Marie-Amandine	X			
		VAYLET Jean	X			
		VEYRE de SORAS Christine	X			
	Mouvement des entreprises de France (MEDEF) Auvergne-Rhône-Alpes	CELMA Patrick	X			
		CHARVERON Philippe	X			
		LE JAUEN Eric	X			
		PANSERI Anne-Sophie				
		VENOSINO Dorothée	X			

COLLEGE	ORGANISATION	NOM	POUR	CONTRE	ABSTENTION	NPV
1	Confédération des petites et moyennes entreprises (CPME) Auvergne-Rhône-Alpes	BESSON -THURA Séverine	X			
		DUBOSCQ Hervé	X			
		STOJANOVIC Sandrine	X			
		TARLIER Bruno	X			
	U2P Auvergne-Rhône-Alpes	CABUT Bruno	X			
		DESPRET Françoise				
		GUISEPPIN Dominique				
		JOUVANCEAU Pascale	X			
	Chambre régionale de métiers et de l'artisanat Auvergne-Rhône-Alpes	GIROD Pierre	X			
		LATAPIE Didier	X			
		MOLLARD André				
		PELLISSIER Elisabeth	X			
		PEYREFITTE Carole	X			
	Accord UNAPL Auvergne-Rhône-Alpes et CNPL Auvergne-Rhône-Alpes	BEZ Nicole	X			
		BLANC Dominique				
		MARCAGGI Christophe	X			
		ROBERT Anne-Marie	X			
	Centre des jeunes dirigeants Auvergne et Rhône-Alpes	ROBILLARD Pierre	X			
	Pôle de compétitivité Lyon Biopôle Minalogic Partenaires Céréales Vallée ViaMéca – Plastipolis et Tenerdis	CHABBAL Jean	X			
		CLEMENT Florence				
MARTEL Alain		X				

COLLEGE	ORGANISATION	NOM	POUR	CONTRE	ABSTENTION	NPPV
1	France Chimie Aura	FURMINIEUX René-Pierre	X			
	Comité des banques Auvergne-Rhône-Alpes de la Fédération bancaire française	GRENIER Pierre-Henri				
	UIMM Auvergne-Rhône-Alpes	BORDES Claude	X			
		PFISTER Françoise	X			
	Fédération française du bâtiment de la région Auvergne-Rhône-Alpes	REYNIER Frédéric	X			
	Fédération régionale des travaux publics Auvergne-Rhône-Alpes	CORNUT Jean-Marc	X			
	Accord Fédération nationale des transports routiers Auvergne-Rhône-Alpes et Fédération des entreprises de transports et logistique de France	LASSALLE Valérie	X			
	Union inter-entreprises de Lyon et sa région	POTELLE Jean-Charles				
	Association régionale Auvergne-Rhône-Alpes des industries agro-alimentaires	TRICHARD Alain	X			
	Accord entre délégation territoriale de l'union des entreprises et des salariés pour le logement et les chambres régionales de la Fédération de promoteurs constructeur de France Auvergne-Rhône-Alpes	VERRAX Eric			X	
	SYNTEC Rhône-Alpes	DESSERTINE Philippe	X			
	Accord entre les directions régionales de la SNCF, d'EDF et de la Poste	THAUVETTE Alain	X			
	Union nationale industries carrière Auvergne-Rhône-Alpes	BOISSELON Alain	X			
	Chambre régionale d'agriculture Auvergne-Rhône-Alpes	FIALIP Yannick	X			
FLAUGERE Jean-Luc		X				
THOMASSON Pascale		X				

COLLEGE	ORGANISATION	NOM	POUR	CONTRE	ABSTENTION	NPV
1	Fédération régionale des syndicats d'exploitants agricoles Auvergne-Rhône-Alpes	COMBE Véronique	X			
		ROYANNEZ Jean-Pierre				
	Les Jeunes agriculteurs Auvergne-Rhône-Alpes	COTTIER Sandrine				
		LEROY Jérémy				
	Confédération paysanne Auvergne-Rhône-Alpes	GUINAND Jean	X			
		ROUX Annie	X			
	Coordination rurale Auvergne-Rhône-Alpes	LAMIRAND Georges	X			
	COOP de France Auvergne-Rhône-Alpes	BRUNIER Annick				
	Confédération régionale de la mutualité, de la coopération et du crédit agricole Auvergne-Rhône-Alpes	JOUBE Henri	X			
Union des employeurs de l'économie sociale et solidaire	BERNELIN Thierry	X				
2	Comité régional de la Confédération générale du travail Auvergne-Rhône-Alpes	BASCOULERGUE Gisèle	X			
		BENSELLA Lynda	X			
		BERAUD Catherine	X			
		BOUVERET Lise	X			
		BOUVIER Bruno	X			
		CANET Fabrice	X			
		DA COSTA Rosa				
		FATIGA Antoine	X			
		FAURE Philippe	X			
		GELDHOF Nathalie				

COLLEGE	ORGANISATION	NOM	POUR	CONTRE	ABSTENTION	NPV
2	Comité régional de la Confédération générale du travail Auvergne-Rhône-Alpes	GUICHARD Karine	X			
		HOURS Eric	X			
		MARGERIT Laurence	X			
		MURCIA Jean-Raymond	X			
		NATON Agnès	X			
		PUTOUX Laurent	X			
		RODRIGUEZ Vincent				
		TOURNEUX Stéphane	X			
	Union régionale de la Confédération française démocratique du travail Auvergne-Rhône-Alpes	BARRAT Jean	X			
		BOLF Edith	X			
		DUPOIS Stève				
		FASOLA Blanche				
		GUILHOT Jean-Marc	X			
		GUILLOT Daniel	X			
		JUYAUX-BLIN Christian	X			
		LAGNIER Christine	X			
		LAMOTTE Bruno	X			
		LOZAT Jean-Luc	X			
		MORAIN Marie-Christine	X			
		MORISSE François	X			
NINNI Agnès	X					

COLLEGE	ORGANISATION	NOM	POUR	CONTRE	ABSTENTION	NPV
2	Union régionale de la Confédération française démocratique du travail Auvergne-Rhône-Alpes	RAUFAST-BENBAKKAR Michelle	X			
		ROUSSY Delphine	X			
		SIVARDIERE Patrick	X			
		VRAY Annick	X			
	Union régionale de la Confédération générale du travail Force ouvrière Auvergne-Rhône-Alpes	BERTHIER Jeannine				
		BLACHON Eric	X			
		BOCHARD Frédéric	X			
		DELAUME Colette				
		GILQUIN Jean-Pierre				
		LEYRE Michelle	X			
		PICHOT Arnaud	X			
		ROUVEURE Gisèle	X			
		SAMOUTH Pascal				
		SEGAULT Hélène	X			
	VINCIGUERRA Pio					
	Accord entre l'union régionale de la Confédération des travailleurs chrétien Auvergne et l'Union régionale de la Confédération française des travailleurs Rhône-Alpes	GAUDIN Valérie				
		GRANDJEAN François	X			
		LAURENT Bernard	X			
	Union régionale de la Confédération française de l'encadrement Confédération générale des cadre Auvergne-Rhône-Alpes	ACOLATSE Erick	X			
		CARCELES Robert	X			
CARUANA Laurent		X				

COLLEGE	ORGANISATION	NOM	POUR	CONTRE	ABSTENTION	NPV
2	Union régionale de la Confédération française de l'encadrement Confédération générale des cadre Auvergne-Rhône-Alpes	GALLIEN Sylvie	X			
		GILBERT Madeleine	X			
	Union régionale de l'Union nationale des syndicats autonomes Auvergne-Rhône-Alpes	BISSON Bruno	X			
		HAMELIN Catherine	X			
		MUSSET Sophie	X			
		MYC Michel	X			
	Fédération syndicale unitaire Auvergne-Rhône-Alpes	AGNES Jacques	X			
	Union syndicale solidaires Auvergne-Rhône-Alpes	MILBERGUE Denise				
VELARD Patrick						
3	Union régionale des associations familiales Auvergne-Rhône-Alpes	VIGNAUD Béatrice	X			
	Caisses d'allocations familiales de la région Auvergne-Rhône-Alpes	VIALLE Alain	X			
	Accord entre CARSAT Auvergne, CARSAT Rhône-Alpes et l'association régionale des caisses de MSA Auvergne-Rhône-Alpes	DOGNIN DIT CRUISSAT Sarah	X			
	GROUPAMA Auvergne-Rhône-Alpes	LAOT Patrick	X			
	Union régional de la Mutualité française Auvergne-Rhône-Alpes	AUBRY Marc	X			
	Fédération hospitalière de France régional Auvergne-Rhône-Alpes	GEINDRE Catherine				
	Accord entre la délégation Auvergne-Rhône-Alpes de l'Union française des retraités, UNIORPA, Union régionale des Fédération départementales Génération Mouvement les aînées ruraux et Fédération national des associations de retraités Auvergne-Rhône-Alpes	AUSSEDAT Philippe				
	Accord entre le CREAI Auvergne et le CREAI Rhône-Alpes	CLAVERANNE Jean-Pierre	X			
	URIOPSS Auvergne-Rhône-Alpes	RAYNAUD Frédéric	X			



COLLEGE	ORGANISATION	NOM	POUR	CONTRE	ABSTENTION	NPPV	
3	Union régionale SCOP et SCIC Auvergne et Rhône-Alpes	BABOLAT Guy	X				
	Association pour le digital en région Auvergne-Rhône-Alpes	PROST Michel-Louis	X				
	Conférence des établissements publics de recherche en Auvergne-Rhône-Alpes	PELLA Dominique	X				
	Accord entre les présidents de l'Université de Lyon, de l'Université Grenoble-Alpes et l'Université Clermont Auvergne et associés	BERNARD Mathias					
		BOUABDALLAH Khaled					
		DUMASY Lise					
		MEZUREUX Nathalie	X				
	Section régionale FCPE, PEEP, UNAAPE, URAPEL Auvergne et Rhône-Alpes	BENOIT Jean-Marie	X				
		ESSERTAIZE Laurent	X				x
		GALLO Anaïck	X				
		ZAYET Zihar	X				
	Association Lyon place financière et tertiaire	LAC Jean-Pierre	X				
	CRAJEP Auvergne-Rhône-Alpes	COURIO Valérie	X				
		MONNET Alexis	X				
	Union régionale des centres d'information sur les droits des femmes et des familles Auvergne-Rhône-Alpes	BROUSSAS Paulette	X				
	Accord entre UNEF, AFEV, FAGE et UNI	BARRETT Charlotte					
MEKEDDEM Nassim		X					
Union régionale des fédérations laïques Auvergne-Rhône-Alpes	QUADRINI Antoine	X					
Accord entre le comité régional olympique et sportif Auvergne et le comité régional olympique et sportif Rhône-Alpes	PLASSE Marie-Christine	X					

COLLEGE	ORGANISATION	NOM	POUR	CONTRE	ABSTENTION	NPPV
	Comité régional du tourisme Auvergne-Rhône-Alpes	PESCHIER Rémi	X			
		VIGNAT Josette	X			
	Accord union fédération des consommateurs Auvergne et Rhône-Alpes	POSSE Robert	X			
	Chambre régionale de l'économie sociale et solidaire	MOYROUD Anne				
		ROSENBERG Armand				
	Accord entre l'association Rhône-Alpes des conservateurs (ARAC) et la Fondation du patrimoine	NUIRY Jean-Bernard	X			
	Syndicat des entreprises artistiques et culturelles	MANOLOGLOU Antoine	X			
	Accord association sauve qui peut le court métrage, association Ardèche Images, EPCC, CITIA, association IMAGINOVE, association GRAC, association ACRIRA, association les Ecrans, association Plein champ et la Cinéfabrique	MARTIN Gérard	X			
	Accord entre les associations de bibliothécaires de France Auvergne et Rhône-Alpes, associations des libraires d'Auvergne et de Rhône-Alpes	MASSAULT Christian	X			
	Accord ARRAHLM, CNL, SOLIHA, EPL et UNPI	ARGENSON Jean-Jacques	X			
		JUILLAND Christine				
		LE FAOU Michel				
		VIAL-VOIRON Victor-John	X			
		Non désigné(e)	X			
	Fédération des acteurs de la solidarité Auvergne-Rhône-Alpes	BEDIAT Patrick	X			
	Accord ATD Quart-Monde, union régionale des entreprises d'insertion Auvergne-Rhône-Alpes, secours populaire française Rhône-Alpes et Auvergne, délégation régionale du Secours catholique Auvergne et Rhône-Alpes	GOUEDARD-COMTE Marie-Elisabeth	X			
	Mission régionale d'information sur l'exclusion	CONDAMIN Yvon				
	Association filière bois Fibois Auvergne-Rhône-Alpes	BAREAU Anne-Marie				

COLLEGE	ORGANISATION	NOM	POUR	CONTRE	ABSTENTION	NPV
3	Accord entre URAPEI Rhône-Alpes et Auvergne, direction régionale de l'APF Auvergne-Rhône-Alpes, Fondation Perce Neige, APAJH Auvergne-Rhône-Alpes	PICCOLO Maël				
	Association nationale des apprentis	CADIOU Aurélien				
	Accord entre la Fondation OVE et Handi-Sup Auvergne	DEMAGNY Jean-Pierre				
	Jeune chambre économique Auvergne-Rhône-Alpes	BONNEFOY Thomas				
		PROFIT Linda	X			
	Union des fédérations Auvergne-Rhône-Alpes de protection de la nature	EROME Georges	X			
		RESCHE-RIGON Frédérique	X			
	Fédération régionale Auvergne pour la protection de la nature et de l'environnement	SAUMUREAU Marc	X			
	Ligue de coordination Auvergne-Rhône-Alpes de protection des oiseaux	RIVIERE Elisabeth	X			
	Conservatoire d'espace naturels d'Auvergne	AUBERGER Eliane	X			
	Fédération régionale des chasseurs d'Auvergne-Rhône-Alpes	CERNYS Rémy	X			
	Personnalités qualifiées en lien avec l'environnement et le développement durable	DESSEIN Aurélie				
		D'HERBOMEZ-PROVOST Sophie	X			
GUIEAU Willy		X				
VERDIER Jean-Louis		X				
4	Personnalités qualifiées	BARATAY Denis	X			
		BRUNO Marie	X			
		DOYELLE Manon				
		FAUREAU Bernard				
		GELAS Nadine			X	

COLLEGE	ORGANISATION	NOM	POUR	CONTRE	ABSTENTION	NPV
4	Personnalités qualifiées	HABOUZIT Michel				
		MARGUIN Christophe				



## Contributeurs

### Jean-Raymond MURCIA

Président de la Commission 4 « Territoires, transport, infrastructure et numérique », Collège 2, désigné par « le Comité régional de la Confédération générale du travail (CGT) Auvergne-Rhône-Alpes »

Michel-Louis PROST, 2<sup>ème</sup> Vice-Président - Référent du groupe de travail

Jean-Marc GUILHOT, Vice-Président délégué, Président de la conférence des présidents

Liste des membres de la commission/groupe par ordre alphabétique, avec collège et désignation

### COLLEGE 1\*

- **BOISSELON Alain** (UNICEM)
- **BORDES Claude** (UIMM)
- **CABUT Bruno** (U2P)
- **CORNUT Jean-Marc** (TP)
- **DESSERTINE Philippe** (SYNTEC)
- **DUBOSCQ Hervé** (CPME)
- **GIROD Pierre** (CRMA)
- **GUINAND Jean** (CONF. PAYSANNE)
- **LASSALLE Valérie** (FNTR)
- **MARCAGGI Christophe** (UNAPL)
- **MARTEL Alain** (P. COMPETITIVITE)
- **RENIE Stanislas** (CCIR)
- **SIQUIER Marie-Amandine** (CCIR)
- **THAUVETTE Alain** (SNCF)

### COLLEGE 2\*

- **AGNES Jacques** (FSU)
- **BASCOULERGUE Gisèle** (CGT)
- **BLACHON Eric** (FO)
- **CARCELES Robert** (CFE-CGC)
- **FATIGA Antoine** (CGT)
- **GRANDJEAN François** (CFTC)
- **GUILLOT Daniel** (CFDT)
- **HOURS Eric** (CGT)
- **LAGNIER Christine** (CFDT)
- **LOZAT Jean-Luc** (CFDT)
- **MARGERIT Laurence** (CGT)
- **MILBERGUE Denise** (SOLIDAIRES)
- **MORISSE François** (CFDT)
- **MURCIA Jean-Raymond** (CGT)
- **MUSSET Sophie** (UNSA)
- **SEGALT Hélène** (FO)
- **VINCIGUERRA Pio** (FO)

### COLLEGE 3\*

- **AUBERGER Eliane** (CEN)
- **BARATAY Denis** (PQ)
- **BENOIT Jean-Marie** (FCPE)
- **CERNYS Rémy** (CHASSEURS)
- **D'HERBOMEZ-PROVOST Sophie** (PQ environ.)
- **EROME Georges** (FRAPNA)
- **JUILLAND Christine** (Habitat)
- **LAOT Patrick** (GROUPAMA)
- **LE FAOU Michel** (EPL)
- **MARTIN Gérard** (CINEMA)
- **NUIRY Jean-Bernard** (PATRIMOINE)
- **PESCHIER Rémi** (CRT)
- **PICCOLO Maël** (HANDICAP)
- **RIVIERE Elisabeth** (LPO)
- **SAUMUREAU Marc** (FRANE)
- **VIALLE Alain** (CAF)

## Remerciements aux personnes auditionnées

**Denis CUVILLIER**, Chef de projet Nœud Ferroviaire Lyonnais long terme à SNCF Réseaux

**Yves SIMOND**, Responsable de projet Nœud Ferroviaire Lyonnais long terme à SCNF Réseaux

**Jean-Claude RUYSSCHAERT**, Président de la Commission particulière du débat public sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais.

## Contacts

**Michel RAFFIN**

Chargé d'études

Tél 04.26.73.41.45

[michel.raffin@auvergnerhonealpes.fr](mailto:michel.raffin@auvergnerhonealpes.fr)

## Informations

Vous souhaitez suivre l'actualité du

CESER Auvergne-Rhône-Alpes, inscrivez-vous à la  
[lettre.ceser@auvergnerhonealpes.fr](mailto:lettre.ceser@auvergnerhonealpes.fr)

ou

retrouvez les informations sur

le site internet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes :

[www.auvergnerhonealpes.fr/ceser](http://www.auvergnerhonealpes.fr/ceser)





*Le nœud ferroviaire lyonnais constitue le premier maillon faible du réseau ferroviaire européen et du réseau régional le plus sollicité de France, et demain sollicité bien davantage encore. L'urgence est manifeste pour accroître les capacités, sauf à admettre des reports massifs du trafic ferroviaire potentiel vers la route. Les travaux en cours ne laissent espérer que d'enrayer la dégradation des services pour les flux actuels. L'Etat a repris les propositions du CESER formulées depuis 20 ans pour le tracé du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), mais le CESER a déploré à maintes reprises qu'il n'en a jamais engagé le financement.*

*Il est proposé dans le débat public de nouvelles capacités entre St Clair et La Guillotière et entre St Fons et Grenay. Aucun débat n'a d'intérêt si ne sont pas prises des décisions de financement ambitieuses et pérennes, à l'aide de recettes affectées.*

*Il convient en outre de mettre en œuvre sans délai des mesures anticipant le foncier nécessaire, les matériels roulants, les parcs relais, les grands projets CFAL, liaison transalpine et POCL.*

*Le CESER demande qu'une logique d'aménagement du territoire soit respectée en ordonnant les travaux comme suit : desserte de St Exupéry, avec le CFAL Nord ; amélioration de capacité St Fons -Grenay-Givors à doter d'un nouveau pont au bénéfice de St Etienne et la Haute Loire ; CFAL Sud pour le fret à Sibelin, triage européen majeur ; deux voies aériennes supplémentaires entre St Clair et La Guillotière.*

TRANSPORT FERROVIAIRE • RESEAU DE TRANSPORT • NŒUD FERROVIAIRE •  
FINANCEMENT DES TRANSPORTS • LYON • AUVERGNE-RHONE-ALPES

Crédit photos :123rf

[www.auvergnerhonealpes.fr/ceser](http://www.auvergnerhonealpes.fr/ceser)

**CESER Auvergne - Rhône-Alpes / Lyon**  
8 rue Paul Monrochet - CS 90051 - 69285 Lyon cedex 02  
T. 04 26 73 49 73 - F. 04 26 73 51 98

**CESER Auvergne - Rhône-Alpes / Clermont-Ferrand**  
59 Bd Léon Jouhaux - CS 90706 - 63050 Clermont-Ferrand Cedex 2  
T. 04.73.29.45.29 - F. 04.73.29.45.20

*Avis*