



NOTE

AMÉLIORATION DES LIAISONS LYON-ST ETIENNE :

LE CHAMP DES POSSIBLES

JANVIER 2020



LE CESER EN QUELQUES MOTS...

Le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional, appelé CESER est issu de la loi de 1972 portant création des Régions.

Assemblée consultative, il s'agit de la deuxième institution régionale, formant avec le Conseil régional « LA REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES »

Le CESER a pour principale mission d'informer et d'éclairer le conseil régional sur les enjeux et conséquences économiques, sociales et environnementales des politiques régionales, et de contribuer au suivi et à l'évaluation des politiques publiques.

L'assemblée du CESER Auvergne-Rhône-Alpes compte 190 conseillers issus de 4 collèges, représentant :

- Les entreprises et activités professionnelles non salariées
- Les organisations syndicales de salariés
- Des organismes et des associations
- Des personnalités qualifiées (choisies et nommées par le Préfet de région).

Proposés par leur organisme d'origine et nommés par le Préfet pour un mandat de 6 ans, ils constituent la société civile organisée.

Le CESER émet des avis (saisines), des contributions (autosaisines), et intervient dans de nombreux domaines tels que l'emploi, l'innovation, la transition énergétique, la formation, la recherche, le sport, les finances, ou tout autre thème sur lesquels il lui semble opportun de se prononcer.

Le CESER Auvergne-Rhône-Alpes puise sa force dans les valeurs de la diversité, de l'écoute et de l'échange. Cette richesse lui permet de rendre des avis décisifs, fruit d'un travail collectif.



PRÉAMBULE

Les agglomérations de Lyon et St-Etienne constituent un ensemble urbain de plus en plus imbriqué dont la dynamique a des résonances sur l'ensemble du territoire d'Auvergne-Rhône-Alpes.

Ici, les liaisons quotidiennes ne concernent plus seulement les habitants et les zones d'activités situés aux abords de ces 2 grands centres, agissant comme pôles d'attraction. Ils impactent tout aussi fortement les zones intermédiaires. A mesure que les échanges s'intensifient, on ne parle plus simplement de transports mais de mobilités, mettant en jeu choix politique, avancées technologiques et impact écologique. Il faut dès lors ouvrir la voie à tous les modes de déplacement, facteurs de liberté et de richesse dans les territoires.

Fort de ces 190 conseillers issus de la société civile, le CESER attache une importance particulière au développement harmonieux des territoires, et aux aménagements durables qui soutiendront une croissance équilibrée de l'aire métropolitaine St-Etienne-Lyon.

Quelles sont les options et enjeux à considérer dans l'aménagement des futures mobilités entre ces deux métropoles ?

Le CESER porte aujourd'hui une analyse des différents scénarios de transports multimodaux pour fluidifier les liaisons Lyon-St-Etienne, examinant leurs impacts économiques, écologiques et financiers.

Antoine QUADRINI, Président du CESER Auvergne-Rhône-Alpes

NOTE

2020-01



PRÉSIDENT DU COMITÉ DE PILOTAGE

M. Michel-Louis PROST



SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
ASSURER LA FLUIDITE DES MOBILITES ENTRE LYON ET ST ETIENNE, UN ENJEU DE TERRITOIRE METROPOLITAIN ET REGIONAL DANS UN ENVIRONNEMENT SENSIBLE	8
LE CONTEXTE	8
▶ Une périurbanisation très forte... ..	8
▶ ... et une demande de déplacements toujours plus diffuse	9
▶ Des flux de centre à centre entre ST ETIENNE et LYON bien présents, mais non prépondérants.....	10
DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX FORTS A INTEGRER DANS LA REFLEXION	10
APPREHENDER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE A L'ECHELLE METROPOLITAINE	11
UN PROJET DE TERRITOIRE ARTICULE A L'ECHELLE REGIONALE POUR NE PLUS ETRE UN MAILLON FAIBLE DU RESEAU	11
LE CHAMP DES POSSIBLES	13
BREF HISTORIQUE.....	13
LE PROJET DE NOUVELLE AUTOROUTE A45	14
▶ Et maintenant ?.....	14
L'AMELIORATION DES RESEAUX EXISTANTS (ROUTE ET FERROVIAIRE)	14
▶ Amélioration de la RN 88, appelée A47.....	14
▶ Les autres solutions routières complémentaires à l'amélioration de la RN88 ont été listées par l'Etat :	15
▶ Le réseau ferroviaire ou de transport collectif (voies existantes ou nouvelles).....	15
▶ Point financier	16

CONCLUSION.....	17
DÉCLARATION DES GROUPES.....	21
RÉSULTATS DES VOTES.....	34
CONTACTS.....	41



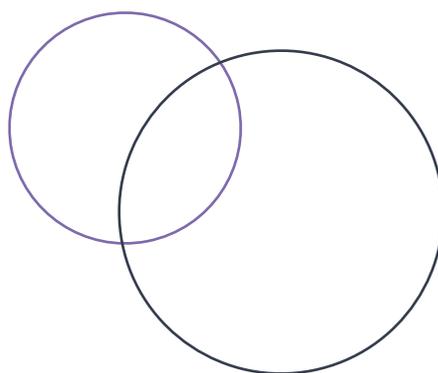
SOMMAIRE



INTRODUCTION

La question de la liaison Lyon-Saint Etienne est une problématique ancienne et porteuse d'enjeux très importants pour un développement équilibré du territoire régional.

Cette note a été rédigée avec l'ambition de faire le point sur l'enjeu des liaisons LYON SAINT ETIENNE et d'inventorier le champ des possibles en réponse à ces enjeux. La note s'organise en deux parties respectivement consacrées à ces points.





ASSURER LA FLUIDITÉ DES MOBILITÉS ENTRE LYON ET ST ETIENNE, UN ENJEU DE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN ET RÉGIONAL DANS UN ENVIRONNEMENT SENSIBLE

L'ensemble des acteurs conviennent que les réseaux routiers et ferroviaires actuels ne suffisent pas pour répondre aux besoins.

C'est une question vitale pour un territoire, pour ses habitants dans leur vie quotidienne, pour son fonctionnement économique et pour son environnement. Il ne s'agit pas seulement d'un problème de mobilité quel que soit le mode.

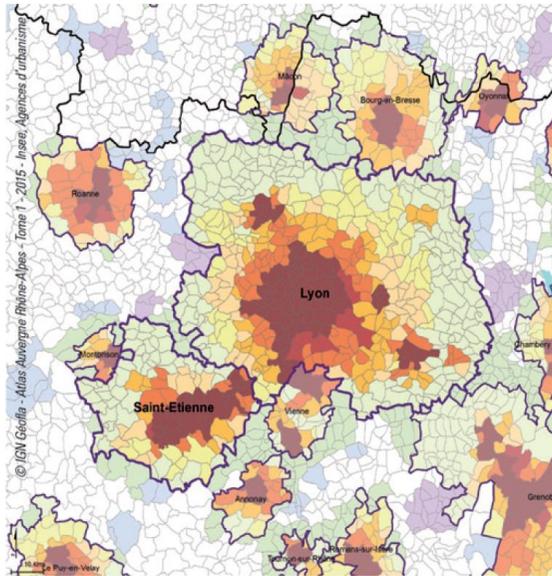
La mobilité est souvent une contrainte quotidienne, entraînant des coûts de plus en plus importants pour les habitants, de la fatigue, une perte de temps sans oublier les effets sur l'environnement, la santé et l'espérance de vie.

LE CONTEXTE

► UNE PÉRIURBANISATION TRÈS FORTE...

Si la problématique des flux de centre à centre entre St Etienne et Lyon ne doit pas être négligée, ces flux connaissent cependant, selon l'agence d'urbanisme de l'agglomération stéphanoise EPURES, un poids de plus en plus relatif par rapport aux flux générés par les espaces périurbains.

Selon EPURES, les temps de parcours domicile -travail sont stables depuis 50 ans mais au cours des dix dernières années la distance a augmenté de 11%. On observe en particulier un développement croissant vers la plaine du Forez, au Nord du bassin stéphanois.



Source : Insee, Recensements de la population

Guide de lecture : le zonage en aires urbaines est actualisé de 1968 à 1999 à chaque recensement de la population puis en 2010. C'est l'extension de l'aire urbaine, à partir de sa situation en 1968 qui est représentée, et non sa structuration actuelle.



... ET UNE DEMANDE DE DÉPLACEMENTS TOUJOURS PLUS DIFFUSE

La demande de mobilité des ménages est sans rapport avec celle observée au 20^e siècle. La pression foncière lyonnaise et le poids croissant du logement dans les budgets de chacun entraînent de fait une réalité de développement centrifuge de l'habitat, contredisant le discours rêvé sur la densification, malgré la forte distorsion entre prix des appartements stéphanois et lyonnais (rapport de 1 à 3) ; l'enclavement stéphanois contrebalance peu cet avantage prix.

La diminution et la concentration des services publics et des services aux particuliers (commerces de proximité vs grandes surfaces par exemple) entraînent également des déplacements croissants. La seule réponse des services dématérialisés ne peut être suffisante.

Habiter entre les pôles urbains lyonnais et stéphanois constitue

souvent un compromis pour des couples dont les emplois se distribuent dans chaque pôle. De plus, la demande de déplacements se fragmente d'autant plus que les lieux d'emploi, et pas seulement d'habitat, sont diffus.

La viabilité des transports collectifs massifiés entre origine et destination s'en trouve nécessairement affaiblie. Le transport individuel domine donc et risque de dominer longtemps sans solution alternative satisfaisante, tant en matière d'aménagement du territoire que de transport collectif : plus de 70% des déplacements tous modes et tous motifs se font en voiture.

Si on analyse par exemple le comportement de la population de la vallée du Gier, 80% des déplacements demeurent locaux, internes à la vallée, et fort diffus. Pour leur travail, les habitants de cette vallée ont un fort tropisme pour St Etienne, avec un transport collectif de courte distance qui les concerne peu (12%). Cela pose d'autant plus la nécessité figurant dans le SRADDET de prévoir des solutions

alternatives au transport individuel dans les zones d'emploi.

Ceux qui travaillent à LYON, trois fois moins nombreux, parcourent néanmoins une plus longue distance et fréquentent davantage les transports collectifs (44%).

Une analyse pour la population de la plaine du Forez ou encore de la Haute Loire serait à mener : elle risque de montrer à nouveau la difficulté à massifier des flux de périphérie à périphérie.

DES FLUX DE CENTRE À CENTRE ENTRE ST ETIENNE ET LYON BIEN PRÉSENTS, MAIS NON PRÉPONDÉRANTS

Les enquêtes ménages déplacements, tous motifs de déplacements confondus, révèlent entre les deux territoires des métropoles des flux de 10 000 pendulaires « stéphanois » et 5000 « lyonnais ».

6400 (soit 45%) utilisent le TER de centre à centre. Cette part de marché du transport collectif atteint un niveau record à l'échelle régionale et ne pourra pas être doublée. De plus, malgré des investissements lourds depuis 40 ans, le temps de parcours ferroviaire n'a pas été réduit. Or si ce temps de parcours est long, il ne peut s'adresser qu'à une « niche » de population.

DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX FORTS À INTÉGRER DANS LA RÉFLEXION

Le changement climatique est un paramètre prégnant dans la réflexion. En 2016, la part des transports dans les émissions régionales de gaz à effet de serre s'établit à 35%. Il est le 1^{er} secteur émetteur en Auvergne-Rhône-Alpes¹. Face au défi du changement climatique, une réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports est engagée. En termes de mobilité, plusieurs axes sont mis en œuvre : mobilité douce et/ou

décarbonée, transports collectifs, co-voiturage... tout en s'assurant de répondre aux besoins de mobilité.

La question de la qualité de l'air extérieur connaît également une actualité forte. Dans sa contribution intitulée « Qualité de l'air extérieur : mobilisons nous », le CESER a rappelé les principaux enjeux de la qualité de l'air et formulé des préconisations pour des actions sur ce thème.²

Chaque agglomération de Lyon et de Saint-Etienne a adopté une zone à faible émission (ZFE). Cet outil restreint la circulation routière pour certains types de véhicules sur un périmètre donné. Ces deux agglomérations bénéficient également d'un plan de protection de l'atmosphère (PPA).

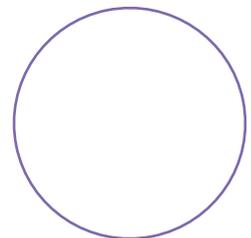
Enfin, la prise en compte des trames verte et bleue doit intervenir dans la réflexion. La libre circulation des espèces et le respect des corridors entre les différents réservoirs de biodiversité sont un enjeu central, inscrit dans le SRADDET. L'artificialisation et la fragmentation des espaces posent des difficultés.

Il convient de s'interroger sur la mobilité anticipant dans le temps les questions environnementales et les besoins des générations futures. Pour tenir les engagements des accords de Paris et la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre, il faut nécessairement réfléchir la mobilité de façon différente.

Au moment où émergent les véhicules à hydrogène ou à propulsion électrique, il convient toutefois de prendre conscience qu'une réponse uniquement technologique ne peut être suffisante. Même si

cela nous semble difficile à concevoir, la nécessité de réduction des déplacements routiers individuels est inéluctable et il est de la responsabilité des politiques publiques, des milieux économiques, des habitants de l'anticiper en réfléchissant autant en matière d'aménagement du territoire que de solution plus collective et moins émettrice.

En conclusion, dans la réflexion sur les liaisons Lyon-St Etienne, la prise en compte de ces enjeux environnementaux est l'un des points de vigilance.



¹ Source : observatoire régional climat, air énergie Auvergne-Rhône-Alpes. <https://www.orcae-auvergne-rhone-alpes.fr/analyses-thematiques/climat/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre>

² CESER Auvergne-Rhône-Alpes, « Qualité de l'air extérieur : mobilisons-nous », CESER Auvergne-Rhône-Alpes, 2019, <https://www.calameo.com/read/0001197814df16bfc8c47>

APPRÉHENDER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

Les entreprises artisanales elles-mêmes ne peuvent plus trouver leur équilibre économique sans élargir leur aire de chalandise au-delà de 10km.

Pour ce qui regarde le tissu industriel, c'est à l'échelle de la région LYON St Etienne qu'il convient désormais de travailler, dans une approche intégrée et connectée. La question du transport de marchandises doit être prise en compte également. Chaque territoire conserve ses chances de développement local dès lors qu'il peut y faire fructifier un projet. C'est vrai pour le bassin stéphanois. Il demeure toutefois essentiel de ne pas le priver des atouts propres à un hub métropolitain, même si ce dernier, à LYON, est encore en devenir et moins puissant que celui du bassin lémanique.

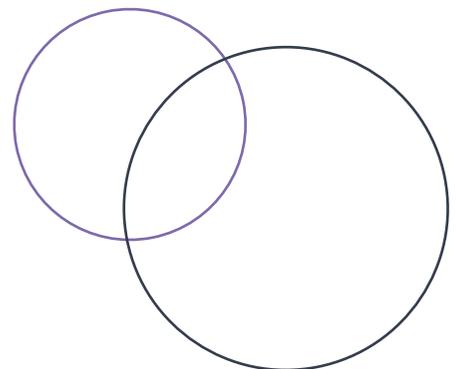
C'est ainsi à l'échelle de l'aire métropolitaine LYON ST ETIENNE que l'avenir universitaire, scientifique, économique s'organise de plus en plus. L'Université de LYON, le pôle métropolitain, la CCI ...ont ouvert la voie.

UN PROJET DE TERRITOIRE ARTICULÉ À L'ÉCHELLE RÉGIONALE POUR NE PLUS ÊTRE UN MAILLON FAIBLE DU RÉSEAU

Si elle est essentielle au fonctionnement propre au territoire LYON- ST ETIENNE, la fluidité des échanges est à considérer également à l'échelle de la desserte de la Haute Loire et plus globalement de l'axe TOULOUSE-LYON par la RN88.

La question du projet de territoire LYON-SAINT ETIENNE est essentielle autant pour LYON que pour Saint-Etienne.

Ce maillon faible est préjudiciable au Sud-Ouest de la région mais aussi à LYON. Or l'aire LYON -ST ETIENNE n'a de chance de prétendre un jour à une fonction d'entraînement européen -surtout si on la compare au bassin lémanique- que si est développée une logique gagnant-gagnant avec les autres territoires régionaux. La fusion Auvergne /Rhône- Alpes constitue à cet égard un atout supplémentaire pour positionner Saint Etienne, si on prend les mesures indispensables pour en faciliter l'inscription dans un maillage solide, et si on échappe à un isolement de plus en plus anachronique. La question de la liaison difficile entre St Etienne et l'aéroport de St Exupéry devient, aussi, à cet égard, de plus en plus prégnante.







LE CHAMP DES POSSIBLES

Le CESER a examiné le champ des possibles en veillant à combiner court, moyen et long terme.

BREF HISTORIQUE

Le sujet de la liaison Lyon Saint - Etienne est très ancien. La RN 88 est la route historique de Lyon à Toulouse via Saint Etienne, le Puy en Velay, Mende, Rodez et Albi.

Vers 1750, le roulage suivait les grands alignements connus encore aujourd'hui par Saint Genis Laval, Brignais, les 7 chemins, le plateau de Mornant, La Madeleine, Rive de Gier, Saint Chamond, Saint Etienne, etc.... Elle correspondait dans les grandes lignes au tracé actuel de la RD 342.

Il faut y ajouter la construction du canal de Givors vers 1742. On ramenait déjà vers la vallée du Rhône les charbons de Rive de Gier et les objets manufacturés de Saint Etienne...

Il est décidé d'en faire un axe structurant par la vallée du Gier sous la monarchie de juillet 1830/1848 (canal/ route et chemin de fer).

Des travaux d'amélioration ont néanmoins été réalisés (contournement de Saint Chamond 1992 et la mise à 3 voies de l'entrée de Saint Etienne pour la coupe du monde de 1998.

Cet axe important pour toute l'économie de la Loire Sud est donc l'un des plus anciens et a répondu en son temps à l'essor économique de ce territoire : essor de la production houillère, démarrage et apogée de la sidérurgie, prospérité de l'armurerie et de la rubanerie, facilité par la naissance du chemin de fer, la mécanique ... en bref Saint Etienne et sa région étaient l'arsenal de la France, après l'essor du vélo (les cycles) , Manufrance, le Groupe Casino...

Ces liaisons tant routières que ferroviaires constamment sous dimensionnées au fil du temps ne répondent plus aujourd'hui aux différentes demandes et usages.

Depuis 1970, les périodes d'études ou de DUP se succèdent et sont remises chaque fois en cause. La première fut l'abandon des projets du canal Rhin/Rhône et de la liaison Lyon-Saint Etienne par Dominique Voynet (gouvernement Jospin). La seconde c'est la remise en cause de l'A45 aujourd'hui au motif d'un « projet non consensuel » selon Elisabeth Borne, ministre des transports du gouvernement Macron. Le problème est très ancien et aujourd'hui la problématique est la suivante :

Quel contrat d'axe ou de mobilité doit être mis en place pour répondre aux besoins de vie, de travail et d'environnement des habitants des 2 métropoles Lyon et Saint Etienne et de l'ensemble des territoires concernés à l'aube du XXI siècle ?

LE PROJET DE NOUVELLE AUTOROUTE A45

Depuis les années 70, des études envisagent des projets pour réaliser en dehors de la vallée du Gier une liaison St Etienne-Lyon

doublant l'A47, laquelle est la RN88 construite à 2X2 voies à l'époque d'Antoine PINAY, sans les caractéristiques autoroutières.

En 1993, le ministre lance un débat sur l'intérêt économique et social d'une nouvelle liaison autoroutière. Après le débat d'opportunité tranché en 1994, l'instruction se poursuit avec le choix d'un fuseau de 1000m en 1999, puis choix de la bande des 300m en 2004 et enfin l'enquête publique de novembre 2006 à janvier 2007. La DUP est parue au journal officiel du 17 juillet 2008.

Elle parviendra à échéance au terme de 12 ans soit le 17 juillet 2020.

ET MAINTENANT ?

Il n'existe plus de recours des opposants au projet.

La Métropole de LYON, qui bénéficie de main d'œuvre stéphanoise, rejette dans son PDU le principe de pénétrantes routières, notamment sur l'A450 à PIERRE BENITE.

Le gouvernement a annoncé dans une interview d'Elisabeth BORNE, ministre des transports, au Progrès le 18 octobre 2018 un abandon du projet A45. La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités « privilégie » un scénario de programmation des grands projets dans lequel apparaît le terme « d'aménagements alternatifs à l'A45 ». Les trois grandes collectivités qui avaient prévu un cofinancement (Région, Saint-Etienne Métropole, Conseil départemental de la Loire) ont engagé un recours au Conseil d'Etat et demandé une prorogation de 10 ans de la DUP, non statuée à ce jour.

Il faut souligner que dans le cadre de l'A45, les capacités d'irrigation agricole qui étaient promises sont traitées au titre des compensations.

L'AMÉLIORATION DES RÉSEAUX EXISTANTS (ROUTE ET FERROVIAIRE)

Depuis juillet 2018, le Préfet de Région a mis en œuvre une nouvelle concertation avec toutes les parties prenantes, à l'aide de quatre instances de suivi. Ceci a donné lieu à une réunion de synthèse le 8 avril 2019. Il a fait part de sa préférence pour une combinaison de solutions :

AMÉLIORATION DE LA RN 88, APPELÉE A47

La RN 88, du fait de son ancienneté présente les inconvénients suivants : elle est sinueuse, dotée de bandes limitées d'arrêt d'urgence ou d'absences de celles-ci, sa capacité théorique de 55 000 véhicules /jour est souvent doublée dans les faits, avec des incidents ou des accidents récurrents paralysant gravement la circulation et l'économie, et occasionnant des nuisances pour l'environnement et les riverains.

Il a été décidé de reprendre et d'actualiser des études interrompues en 2005 pour un montant de 1,5 million d'euros.

Les points bloquants majeurs sont au pont de GIVORS, mais aussi entre Grand-Croix et Rive de Gier.

L'Etat a néanmoins annoncé un plan d'actions sur la RN88, ne modifiant pas sa capacité pour :

- Sécuriser des chutes de blocs (falaise de Corbeyre en 2019 et secteurs Sardon - Grand Croix en 2020) ;
- Mettre en sécurité la tranchée couverte de FIRMINY (2019-2020) ;
- Aménager des aires de covoiturage (2020 à 2023), avec le Syndicat mixte de transports de l'aire métropolitaine ;

- Réaliser des murs anti bruit (2020 à 2022), des régulations de vitesse (après 2021), un élargissement de bandes d'arrêt d'urgence ou des panneaux à message variable;
- Réparer le pont de GIVORS (mise en sécurité réalisée);
- Le dédoubler à partir de 2024, avec deux hypothèses pour résoudre le nœud de TERNAY-GIVORS et ses 88000 véhicules/jour (élargissement sur un seul viaduc avec flux dissociés ou création d'un 2^e viaduc de façon à séparer flux locaux et régionaux en donnant au pont une capacité à deux fois 3 voies.).
- Améliorer 5 échangeurs à partir de 2021, avec le concours des collectivités.

LES AUTRES SOLUTIONS ROUTIÈRES COMPLÉMENTAIRES À L'AMÉLIORATION DE LA RN88 ONT ÉTÉ LISTÉES PAR L'ETAT :

- Sur l'A7 :
 - La réfection du terreplein central et des dispositifs de retenue à l'horizon 2020-2021;
 - Une étude opportunité de sortie à SOLAIZE ;
 - Des voies réservées aux transports collectifs et au co-voiturage, en lien avec les collectivités, après 2022 ;
 - La réparation du viaduc de Pierre Bénite, dont l'étude d'encorbellement pour les modes doux (après 2022) .
- Le CD 342(Rive de Gier -Sept Chemins) pourrait faire l'objet d'améliorations après 2021, avec le Département du Rhône, puis passage BRIGNAIS-BEAUNANT à 2X2 voies après 2024, avec la Métropole de LYON (Anneau des sciences). Il existe également

la possibilité de créer des créneaux de dépassement sur le plateau de MORNANT.

- Entre l'A450 et l'A7 Sud, un passage à 2 voies aux heures de pointe après 2021, puis l'amélioration du nœud après 2023, en lien avec la Métropole de LYON.

LE RÉSEAU FERROVIAIRE OU DE TRANSPORT COLLECTIF (VOIES EXISTANTES OU NOUVELLES)

Des travaux sont initiés à la Gare Part Dieu (voie L et nouveaux accès aux quais) et aux gares Part Dieu et Perrache pour ce qui concerne la signalisation.

A partir de 2022-2024, sont envisagés de renforcer les sous stations électriques, des voies à Rive de Gier et St Chamond, des capacités de stationnement de trains avec allongements de quais pour accueillir des trains à 3 rames et des suppressions de passages à niveau.

En lien avec le SYTRAL, il est proposé d'étudier l'extension de la ligne B du métro d'Oullins à l'A450

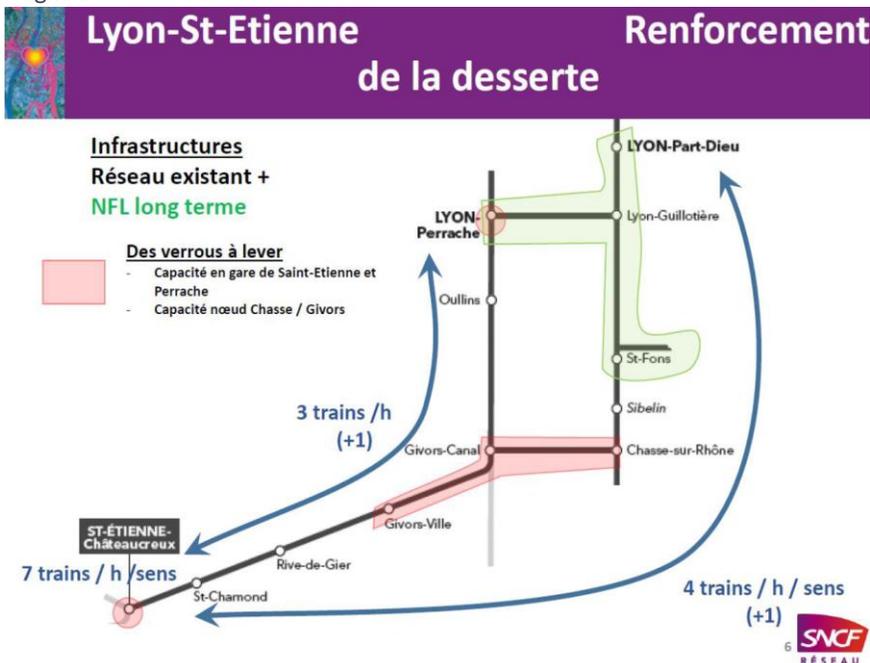
ou de solutions par transport collectifs vers la gare de Brignais.

La voie ferrée actuelle est la plus ancienne voie ferrée de France, et est à saturation. Une voie nouvelle pourrait être envisagée avec une emprise sur le plateau de Mornant et en connexion avec la gare de Brignais.

On compte aujourd'hui 5 aller-retour aux heures de pointe (2 trains/h St Etienne -Perrache et 3 trains/h St Etienne-Part Dieu)

La voie ferrée admet 60 000 voyageurs à raison d'un train par quart d'heure. En jour ordinaire, le temps de 1H30 minimum pour un parcours origine-destination est à comparer avec un temps de parcours minimum de 45 minutes en voiture.

Prenant connaissance des études de renforcement de desserte dans le cadre du débat public sur le NFL Long terme, le CESER a préconisé lors de sa session plénière du 9 juillet un pont ferroviaire nouveau entre Chasse et la gare de Givors canal, à jumeler avec le pont routier déjà évoqué, afin de limiter l'emprise.



Le CESER a demandé par ailleurs que cette opération soit accompagnée :

- de la réouverture de la ligne Givors-Brignais pour une desserte périurbaine
- d'une requalification de l'insertion urbaine du réseau ferré à Givors.

De plus des intervenants ont proposé par ailleurs :

- Un renforcement du tram train St Paul - Givors-

Condrieu

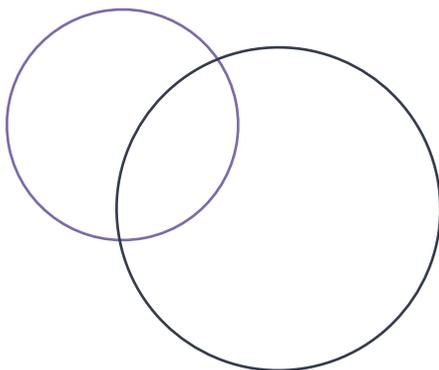
- Un bus à haut niveau de service dans la vallée du Gier, ou un tram, ou un transport de type supraways avec des cabines sur rail portées sur un câble aérien ;

POINT FINANCIER

Pour mémoire, la société concessionnaire VINCI était prête à engager 430M€ pour l'A45. La subvention d'équilibre du projet était composée de 790 M€ dont 400M€ de l'Etat et 390 M€ des

autres collectivités, à raison de trois tiers partagés entre Région, Département de la Loire et Saint Etienne Métropole.

Dans le cadre de l'abandon du projet par l'Etat, celui-ci annonce être prêt à reporter l'enveloppe qu'il avait prévue pour l'A45 (400M€). L'enveloppe de 800 M€ initialement prévue en sus par le concessionnaire et les collectivités locales n'a fait l'objet d'aucune décision de report à ce jour.





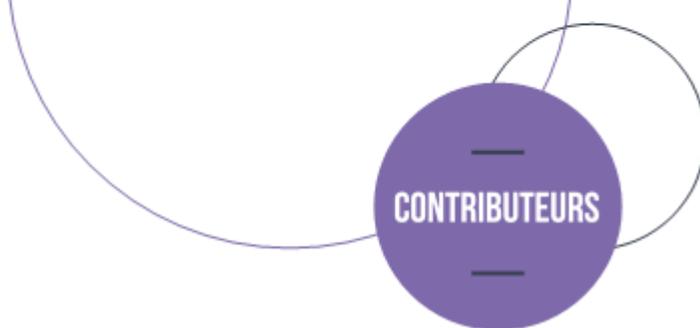
CONCLUSION

Ces différents champs des possibles sont cités dans une optique multimodale. Ceci doit permettre d'éclairer la décision des élus. Le CESER souhaite que les choix relevant des élus concilient efficacité, équité des territoires, développement économique et de l'emploi, préservation de l'environnement, qualité de vie et avenir des générations futures. Des contrats de mobilité entre l'Etat et les collectivités concernées visant à favoriser la connectivité entre Lyon et Saint-Etienne mériteraient d'être encouragés. Le CESER sera particulièrement attentif à ce que les moyens financiers soient mis en œuvre et en adéquation avec les objectifs à atteindre pour répondre aux besoins.



BIBLIOGRAPHIE

- CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL AUVERGNE-RHONE-ALPES - *Qualité de l'air extérieur : mobilisons nous*, CESER Auvergne-Rhône-Alpes, 2019, 54 p. URL : <https://www.calameo.com/read/0001197814df16bfc8c47>. Consulté le 28 novembre 2019.
- CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL AUVERGNE-RHONE-ALPES - *Sraddet : faire du schéma régional une vision d'avenir*, CESER Auvergne-Rhône-Alpes, 2019, 35 p. URL : <https://www.calameo.com/read/00011978196087915ae09>. Consulté le 28 novembre 2019.
- CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL AUVERGNE-RHONE-ALPES - *Dénouer le nœud ferroviaire lyonnais : combiner enfin urgence et long terme*, CESER Auvergne-Rhône-Alpes, 2019, 42 p. URL : <https://www.calameo.com/read/00011978157e5a06128aa>. Consulté le 28 novembre 2019.
- MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT et PREFECTURES DU RHONE ET DE LA LOIRE - *Enquête publique A 45 : enquête publique conjointe préalable*, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement et Préfectures du Rhône et de la Loire, 2007.



CONTRIBUTEURS

► Michel-Louis PROST

Président du COPIL

COLLÈGE

1*

- CORNUT Jean-Marc (FTP)
- LE JAOUEN Eric (MEDEF)

COLLÈGE

2*

- BARRAT Jean (CFDT)
- MURCIA Jean-Raymond (CGT)

COLLÈGE

3*

- DESSEIN Aurélie (PQ environnement)
- EROME Georges (FRAPNA)

* **Collège 1** : Représentants des entreprises et des activités professionnelles non salariées / **Collège 2** : Représentants des organisations syndicales de salariés les plus représentatives / **Collège 3** : Représentants des organismes et associations qui participent à la vie collective de la région et représentants des associations et fondations agissant dans le domaine de la protection de l'environnement et personnalités qualifiées, choisies en raison de leur compétence en matière d'environnement et de développement durable / **Collège 4** : Personnalités qualifiée

REMERCIEMENTS

Le CESER Auvergne-Rhône-Alpes remercie les personnes auditionnées dans le cadre de l'élaboration de cette note.

Les conseillers approfondissent leurs connaissances en prenant appui notamment sur les auditions, les enquêtes, les débats menés dans le cadre de la commission ou du groupe de travail. De nombreuses personnalités sont entendues chaque année par l'assemblée, ces spécialistes délivrent ainsi leur savoir et leur expérience, ces échanges sont une grande richesse pour le CESER.

Guillaume ARSAC, Responsable de pôle société et dynamique urbaine à l'Agence d'Urbanisme de St Etienne EPURES

Frédéric BOSSARD, Directeur général à l'Agence d'Urbanisme de St Etienne EPURES

Florent BUCHWALTER, Chargé de mission mobilité Lyon Saint Etienne, à la DREAL Auvergne Rhône-Alpes

Maxime COMBES, Coordinateur des opposants à l'A45

Maurice FISCH, Président de Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais

Olivier MURRU, Service mobilité, aménagement, paysages à la DRÉAL AURA

Luc PELEN, Président de la commission aménagement du territoire, vice-président de la CCI Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne

DÉCLARATION DES GROUPES

► INTERVENTION DE JEAN-MARC CORNUT, AU NOM DU COLLÈGE I

Monsieur le Président, Chers Collègues.

Je tiens à remercier le Vice-Président Michel Louis Prost de m'avoir associé aux travaux du CO-PIL " Amélioration des Liaisons Lyon/Saint-Etienne " en qualité de représentant du Collège 1.

Résidant à Saint Priest en Jarez, Past Président de la Fédération Régionale des Travaux Publics et surtout utilisateur quasi quotidien de ces liaisons, si j'avais une bonne connaissance des enjeux, j'aurais pu aussi, avoir des positions plus ou moins partisans. J'espère que cela n'en a pas été le cas.

J'ai cherché à intituler la contribution du Collège1, mais n'y suis pas parvenu.

Parce qu'aujourd'hui, la prise en compte des mobilités au sein de la Loire Sud, un territoire de transition et d'échanges Est/Ouest de la Région Auvergne/Rhône-Alpes, est un des principaux enjeux de la vie quotidienne des populations concernées, j'avais le choix entre :

- "Mobilités entre Lyon et Saint-Etienne....ou l'Art de ne rien faire"
- "Lyon / Saint-Etienne, chacun chez soi, chacun pour soi"
- "Un avenir pour Saint-Etienne ? Mais alors comment exister et bien vivre à l'ombre portée du grand voisin lyonnais".

Qu'entend-on par la Loire Sud ?

La Loire Sud est essentiellement constituée par l'arrondissement de Saint-Etienne qui regroupe :

- La vallée du Gier
- La vallée de l'Ondaine
- La ville de Saint-Etienne et sa périphérie
- Le Parc du Pilat

Cet ensemble à fort caractère industriel, très urbanisé avec 420000 habitants constitue avec le Nord/Isère, le pays Viennois et la métropole de Lyon le Pôle Métropolitain avec les 2 grandes cités que sont Lyon et Saint-Etienne.

Pour relier ces 2 villes distantes de 60 km (1heure de transport de gare à gare et 1 heure de transport de lieux à lieux par route), nous avons des infrastructures routières ou ferroviaires très anciennes datant du début XXème siècle pas fiables, aujourd'hui saturées et de surcroît accidentogènes pour la route.



Nous sommes face :

- Au trafic local de proximité
- Au trafic pendulaire
- Au trafic de transit Est/Ouest d'intérêt régional, voire national

L'ensemble de ces trafics concentrés sur un seul tronçon est de l'ordre de 100000 véhicules/J dont 20 % de PL.

Ceci contribue à faire du tronçon Givors/Saint-Etienne un maillon faible des axes de déplacements avec son lot de conséquences économiques, sociétales et environnementales pour toute la Loire Sud. Comment répondre à ces enjeux de manière efficace, vertueuse et harmonieuse ?

Le document du COPIL rapporte de manière très claire l'ensemble de nos réflexions, je n'y reviendrai pas. Pour aller à l'essentiel, tous les projets présentés et portés depuis le premier choc pétrolier ont fait l'objet soit de report, soit d'abandon. Les différentes institutions, Etat, Département et Collectivités ont réalisé au fil du temps des opérations ponctuelles sans plan d'ensemble et sans anticipation.

Tous les projets quelque peu ambitieux se sont tous heurtés aux mêmes obstacles à savoir :

- Le foncier
- La faisabilité technique
- La faisabilité financière
- La faisabilité sociétale

Le dernier projet en date, l'A45, projet étudié, purgé de tous recours administratifs, projet financé et soutenu par la très grande majorité des collectivités de la Loire Sud a été suspendu en attente d'abandon pur et simple.

Autre temps, autre réalité.....

Pour Elisabeth Borne, "le projet ne faisait pas consensus..."

Il est vrai que lorsque plane le danger d'une mobilisation des opposants les plus radicaux à travers des ZAD, zones à défendre où l'on peut semer à volonté haine et violence, effectivement on peut déclarer qu'il n'y a pas consensus... !

Dans ce contexte d'aujourd'hui " du tout et son contraire " qui conduit à l'immobilisme, comment peut-on répondre à l'urgence et préparer l'avenir ? Nous avons posé cette question à tous les interlocuteurs et intervenants extérieurs lors de nos travaux. Aucune solution pérenne n'a été apportée y compris par le collectif des opposants.

Néanmoins, nous trouvons dans l'avis un certain nombre de pistes du champ des possibles, qui, à défaut de régler le long terme, permettront d'apporter quelques améliorations.

- Diffusion des flux routiers au niveau de la Madeleine.
- Ouvrage de franchissement du Rhône
- Travaux ferroviaires

Nous pensons également qu'un certain nombre d'usages vont évoluer

- Autopartage, application type Bla Bla Lines....
- Horaires différenciés de circulation ente VL et PL, partage de l'espace...
- Horaires de travail, télé travail, relocalisations....

En ce qui concerne le volet financier, nous avons bien noté que l'Etat a décidé de maintenir les 400M€ de sa participation du projet A45, mais en l'affectant au routier et au ferroviaire....

Cette somme sera consacrée en priorité

- Aux re-nouvelles études en cours...
- Aux mises aux normes, à l'amélioration de la sécurité
- La mise en place des systèmes d'information
- À un nouvel ouvrage de franchissement du Rhône à hauteur de Givors, voies réservées, pont SNCF, routier... ? Les deux ?
- Aménagements ferroviaires : allongement des quais, cadencements, parcs relais...

On voit bien que ce montant pour des opérations de court terme est notoirement insuffisant. Cela laisse peu ou pas de perspective pour des infrastructures ambitieuses d'avenir.

A titre d'information et pour comparaison, la rénovation du tunnel de La Croix Rousse 200M€ (valeur 2010) pour 1,9 km....

En conclusion.

Que de temps perdu en études. Que de temps perdu en discussions et tergiversations. Que de temps perdu en instructions de dossiers. Que de renoncements.

Depuis plus de 50 ans que nous en parlons, combien de trains avons-nous ratés pour améliorer nos déplacements ?

Le monde économique et les populations concernées ne demandent qu'un développement harmonieux des mobilités avec des modes de transports complémentaires sans les hiérarchiser et sans les opposer.

Nous demandons expressément des mobilités fluides, efficaces, fiables et sécuritaires pour les dessertes Lyon/Saint-Etienne.

Ces engagements ne peuvent plus attendre si l'on veut répondre aux attentes d'un pôle métropolitain du XXIème siècle.

Le Collège 1 votera l'avis sous réserve d'expressions personnelles.

■ INTERVENTION DE RENÉ-PIERRE FURMINIEUX, COLLÈGE 1

Monsieur le Président, chers collègues,

Je souhaite simplement apporter un complément à l'intervention de mon collègue Jean-Marc Cornut. Je serai bref, rassurez-vous !

Son propos est fort pertinent. Il émet les bonnes questions que tout un chacun peut se poser après la lecture du projet d'AVIS du COPIL dédié à ce sujet ô combien vital pour notre Région Auvergne Rhône-Alpes !

Je veux simplement mettre en exergue une des phrases de sa conclusion : « depuis plus de cinquante ans que nous discutons, combien de trains avons-nous raté sans améliorer nos déplacements ? » Et je me dois d'ajouter une remarque terrible : combien de tués sur cette fausse autoroute A47 ?

Pour étayer mon propos j'ai hélas un exemple bien concret et bien réel.

En 1999, au sein de l'APPEL, association créée par le Grand Lyon rassemblant les industriels de l'environnement, j'attendais l'arrivée de mon expert-comptable au seuil d'un conseil d'Administration. De retard en retard, je programmais le numéro de son téléphone portable, je n'eus que

les fameux bip « occupé ». Après plusieurs tentatives, je me tournais vers sa secrétaire qui me répondit en larme : « Monsieur M vient d'avoir un terrible accident sur l'A47 alors qu'il venait de Saint Etienne pour vous rejoindre. Sa voiture est réduite à une plaque de ferraille sous un semi-remorque venant d'en face et qui a littéralement sauté par-dessus la barrière de séparation. Monsieur M est mort sur le coup, son téléphone ne peut plus émettre « qu'occupé ».

Deux remarques pour conclure mon intervention :

D'une part Elisabeth Borne indiquait que le projet ne faisait pas consensus, d'autre part certains craignaient « une mobilisation à la zadiste », je voudrais simplement ajouter qu'hélas, l'accident que je vous ai relaté n'était pas le premier, et ne sera pas le dernier !

Je vous remercie de votre attention et suis désolé d'avoir apporté une tonalité macabre au sein de notre assemblée toujours à la recherche du consensus !

► INTERVENTION DE JEAN GUINAND, AU NOM DE LA CONFÉDÉRATION PAYSANNE, COLLÈGE I

Monsieur le Président, chers collègues,

Je fais cette intervention au nom de la confédération paysanne, qui on peut le rappeler s'est toujours positionnée contre l'A45 et pour d'autres possibles

La liaison LYON – SAINT ETIENNE préoccupe toujours à juste titre un grand nombre d'acteurs et de résidents et plus largement tous les citoyens,

Nous avons lu attentivement ce document, et nous devons vous avouer que nous sommes très déçus et que cette intervention ne va pas améliorer mon audience auprès de certains milieux,

A la lecture du sous-titre "le champ des possibles" on a cru qu'on allait vraiment explorer « ces possibles », mais...déception ! Le CESER ne serait-il pas concerné par les engagements Cop 21

Il faudrait un peu plus de lucidité sur la situation et de courage sur les propositions !

Nous soulignerons d'abord des détails qui en disent long sur certains partis pris. Par exemple, dans le paragraphe concernant les flux pendulaires, il est dit (je cite) : De plus, malgré des investissements lourds depuis 40 ans, le temps de parcours ferroviaire n'a pas été réduit. Or si ce temps de parcours est long, il ne peut s'adresser qu'à une « niche » de population. » Je voudrais juste faire remarquer que les trains de la gare de Chateaucroix à celle de la Part Dieu mettent en temps normal moins de 46 mn pour un peu plus de 50 km et de centre à centre, il en circule 59 par jour dans chaque sens, on ne peut donc pas affirmer qu'il ne peut s'adresser qu'à une niche de population, si on considère en plus ce temps de trajet comme perdu en voiture, il peut être utilisé pour la lecture ou le travail pour les usagers du train,

Quand on aborde la deuxième partie, on ressent une nostalgie pour un projet abandonné et du passé. Cette nostalgie s'exprime clairement quand on attaque le paragraphe « Et maintenant » On n'oublie pas de nous rappeler qu'il n'existe plus de recours des opposants au projet », que certaines collectivités ont engagé un recours contre la décision ministérielle et que la DUP va jusqu'en juillet 2020. Ces affirmations par ailleurs parfaitement exactes, n'apportent aucune ouverture nouvelle à ce dossier.

Quant au dernier paragraphe de ce passage, il exprime un certain mépris pour les paysans qui n'auraient pas su saisir l'opportunité du renforcement de l'irrigation sur le plateau, magnifique compensation de la suppression de 700ha de terre nourricière.

Alors que le CESER n'a de cesse d'alerter sur le dérèglement climatique, sur la protection de l'air, sur la production et l'utilisation en local des produits agricoles, alors qu'on redit sans arrêt qu'il faut protéger les terres agricoles, la faune et la flore, économiser l'eau, notre contribution méritait d'apporter un regard différent.

Dans cette note on remarquera aussi l'absence de regard sur la mobilité intermédiaire sur les

coteaux. Ce n'est pas en créant de nouvelles voies, ce n'est pas en doublant le pont de Givors, ce n'est pas en élargissant la D342, ce n'est pas en créant des immenses parkings en entrées de ville qu'on répondra aux enjeux de demain.

Elargir, garer en périphérie, multiplier les voies ne font qu'appeler de nouveaux véhicules particuliers sur des lieux déjà saturés.

Bien sûr que de nouvelles technologies apporteront des réponses partielles et provisoires, mais l'urgence est à la prise de conscience individuelle mais surtout collective de la nécessité de changer de paradigmes sur nos déplacements. La Région doit avoir une action beaucoup plus novatrice pour créer et organiser des transports collectifs performants tant ferroviaires que routiers, plutôt que de raisonner en largeur de voies alternatives, ne raisonnerions-nous pas en voies dédiées spécifiques aux transports en communs, d'autres aux déplacements de Vélo à Assistance Electrique. Le véhicule individuel doit être banni des villes et les plateaux les entourant n'ont pas à payer le prix fort de l'inaction. Je rappelle que sur le plateau Mornantais nous avons eu plus de 90 jours de dépassement des normes européennes d'ozone en 2019, que cet ozone est bien sûr source de soucis de santé mais aussi de baisse des rendements agricoles sans parler des pollutions aux particules fines liées aux transports routiers.

La situation est identique et peut-être pire sur l'est Lyonnais.

Nous voulons souligner aussi que plus que la saturation de l'A47 à Givors 2h le matin et 2h le soir dans l'autre sens, c'est bien la saturation de toutes les entrées de villes qui est concernée. Que ce soit à ST Etienne entre le musée d'art moderne et l'entrée Est, que ce soit à Grenoble, que ce soit à Lyon sur ses entrées nord, est, ouest ou sud.

Il ne s'agit pas de ne rien faire mais plutôt de suggérer aux élus d'être un peu visionnaires et anticipateurs pour que demain les mobilités pendulaires soient prises en charge par des offres collectives. Arrêtons de massacrer les zones péri-urbaines en les transformant en zones de transit.

Bien sûr que les zones rurales seront desservies par les voitures particulières, bien sûr que l'activité économique génère des flux, mais interrogeons-nous sur nos modes de consommation qui font venir du bout du monde les équipements, les produits du quotidien et même les aliments que nous consommons.

Quand on voit le listage des propositions de l'Etat dans les discussions actuelles, on ne peut que s'inquiéter car la plupart ne concerne que le routier, que ce soit le nœud de Ternay, le doublement du pont de Givors ou encore le passage de la D42 en 2fois deux voies, Créer un vrai RER, créer de vrais parkings relais bien en amont des bouchons, restreindre l'accès routier en centre-ville, limiter drastiquement les zones commerciales aux entrées des villes. Je prendrais un exemple : la prolongation de la ligne du métro aux abords de l'A450. Si cet équipement est réalisé avec d'immenses parkings à son extrémité, si des transports collectifs sur des voies dédiées et protégées en amont ne sont pas réalisés, si des parcs relais ne sont pas mis bien, en amont, si la billetterie unique n'est pas instaurée, on repoussera sur le plateau mornantais la saturation routière. De Pierre Bénite on passera aux Sept Chemins en engendrant toujours autant de pollution

Enfin ce n'est pas, comme c'est expliqué dans la note le pendulaire Stéphanois ou Lyonnais qui est en cause mais bien le développement et la dispersion de l'habitat, c'est bien l'hypercentralisation des activités et des services, c'est bien la délocalisation des entreprises, qui génère des flux incontrôlables. Si le 19^{ème} et le 20^{ème} siècle ont été des périodes où l'investissement et l'innovation consistaient à créer de nouvelles infrastructures, le 21^{ème} doit être celui où ces innovations doivent recentrer sur l'humain, le local, l'harmonie des territoires, des moyens importants pour réduire nos déplacements. C'est la survie de l'espèce humaine qui est en jeu.

Donc une fois ces constats faits, nous nous interrogeons sur le bienfondé de cette note, sur l'absence de préconisation et sur la plus-value apportée au débat, Nous ne souscrivons pas à ce document et nous ne le voterons pas.

► INTERVENTION DE ROBERT CARCELES, AU NOM DE LA CFE-CGC COLLÈGE II

Monsieur le Président, Cher(e)s Collègues,

Il est urgent de rattraper toutes ces années perdues qui ont fragilisées la liaison Lyon-St Etienne ou St Etienne-Lyon, par des promesses, des études, des provisions budgétaires et de longs délais pour des résultats peu visibles à ce jour.

Le plan d'actions sur la RN88 mis en œuvre par l'Etat devrait enfin sécuriser cette voie de circulation routière.

Pour le réseau ferroviaire, passons enfin des études à de réelles réalisations et surtout n'attendons pas 2022 pour commencer à agir.

Les usagers des transports en commun sont en attente des promesses annoncées pour améliorer et développer ce choix de déplacement.

Sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais, le CESER s'est déjà clairement exprimé en proposant la combinaison : « Urgence et Long Terme ».

L'action ne doit pas se limiter aux flux de mobilité. Le CESER a aussi travaillé sur le cadre de vie en concluant par son souhait de mobilisation sur la qualité de l'air extérieur.

Sur cette liaison, il s'agit d'un dossier assez complexe tant sur sa résolution que sur son financement, mais nous ne pouvons plus rester spectateurs de ce dysfonctionnement qui s'amplifie au fil du temps.

Alors, Mesdames et Messieurs, investisseurs et politiques, principaux acteurs de notre territoire à l'échelle régionale, mobilisez et fédérez vos efforts ainsi que vos budgets pour un développement économique, projeté sur du long terme, en intégrant dès maintenant les grandes villes localisées autour de la Métropole.

Merci pour ce travail qui présente bien un point sur l'état des lieux et les solutions préconisées à court, moyen et long terme sur la liaison Lyon - St Etienne.

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

Merci.

► INTERVENTION DE JEAN BARRAT, AU NOM DE LA CFDT COLLÈGE II

Monsieur le Président du CESER, Mesdames, Messieurs les Conseillers, Chers Collègues,

En liminaire et avant d'aller sur le fond de la note qui nous est présentée, la CFDT souhaite exprimer sa réserve sur la prise en compte d'un sujet aussi crucial, par un simple travail en comité et dans un temps aussi restreint.

Ce sujet concerne en effet l'organisation de la vie quotidienne de milliers de personnes.

Nous ne remettons pas en cause ni la compétence ni la bonne volonté des membres du COPIL qui sont avérées, mais nous considérons qu'un sujet aussi important et conflictuel, toujours en discussion et qui oppose les acteurs locaux depuis des dizaines d'années ne peut être réfléchi qu'au sein du COPIL.

La CFDT aurait souhaité la mise en place d'un groupe de travail ad hoc, doté d'un temps plus long, permettant ainsi d'élargir la réflexion à un nombre plus important de conseillers. Un groupe de travail aurait sans doute aussi permis d'examiner plus au fond les politiques publiques qui peuvent également contribuer à limiter une croissance sans fin des déplacements sur cet axe.

Sur le fond, cette note fait état de l'historique et la problématique, elle n'émet ni solutions, ni

préconisations, elle répertorie « le champ des possibles ». Difficile de trouver à redire sur des constats. Pour autant, la CFDT veut ici, réaffirmer sa position sur la mobilité entre les territoires.

Il faut prioriser et développer les transports publics collectifs, dont les transports en site propre en milieu urbain et les transports urbains par câble.

Il faut également favoriser l'inter modalité tant dans les territoires urbains que dans les territoires ruraux où les alternatives à la route font cruellement défaut. Il est donc impératif de développer :

- Un réseau fiable de TER, avec la réouverture des gares qui deviendront des pôles multimodaux, et des cadencements ambitieux permettant d'absorber les flux de voyageurs.
- Le transport à la demande, le covoiturage devant être intégré dans l'offre de transport public.

Enfin, pour le transport de marchandises, il faut impulser un plan d'action concret afin de favoriser la multi modalité notamment fluviale et ferroviaire.

Développer la logistique urbaine en l'intégrant dans les PDU, ce qui permettra à la fois la réduction des distances parcourues, la facilitation de l'implantation de plateformes et la création de tramway fret.

La CFDT s'inscrit pour une mobilité plus durable pour tous, qui donne la priorité aux modes alternatifs à la route (ferroviaire et fluvial) dans l'objectif d'un réel transfert modal, tout en assurant la complémentarité des modes de transports.

La CFDT votera cette note. Merci

► INTERVENTION DE KARINE GUICHARD, AU NOM DE LA CGT COLLÈGE II

Monsieur le Président, Mesdames messieurs les conseillers,

Notre séance d'aujourd'hui nous permet de donner notre avis sur l'amélioration des liaisons Lyon Saint Etienne.

En préambule je voudrais exprimer nos remerciements à l'ensemble des membres du copil pour l'écoute et le respect des différents points de vue concernant cette liaison. Même si nous aurions préféré une saisine de la commission 4, nous avons pu donner notre avis et faire des propositions, ce qui nous permet de vous présenter un avis équilibré qui ouvre le champ des possibles.

Avant d'arriver sur les propositions concrètes, nous souhaitons revenir sur la question de la mobilité. Les investissements actuels engagent l'avenir, nous le savons tous, tout comme les investissements passés nous contraignent actuellement. Nous devons sortir de toute urgence des modes de pensée qui nous ont conduit dans cette impasse environnementale, sociale, économique, c'est-à-dire l'idéologie d'une croissance sans fin sans vouloir tenir compte des limites humaines et de la nature.

Nous ne pouvons penser la mobilité sans prendre en compte les projections du Giec sur le réchauffement climatique, l'urgente nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les enjeux d'accès aux matières premières nécessaires.

L'accroissement de la mobilité que ce soit des personnes ou des marchandises n'est pas inéluctable, ni même souhaitable. Elle est un gâchis que nous ne pouvons plus nous permettre en termes de vies humaines, de réchauffement climatique, de pollution, d'artificialisation des sols, d'utilisation des matières premières, de temps et d'argent. Elle est trop souvent une contrainte pour trouver un travail, se former, accéder à des études, faire usage des services publics. Elle impacte toujours davantage le budget des ménages et pèse sur la vie quotidienne des salariés, en perte de temps, de santé et parfois même de vie, pour mémoire 386 morts en Auvergne Rhône Alpes en 2018 sur les routes.



Notre slogan « vivre et travailler au pays » est pour nous toujours d'actualité.

Il est urgent de mettre en débat les questions de réindustrialisation pour une véritable économie circulaire. Lors du forum de l'industrie, la Cgt a porté ces enjeux de nouvelle politique industrielle afin de maintenir et recréer des emplois locaux tout en répondant aux enjeux environnementaux.

La responsabilité de chacun est engagée dans cette diminution des déplacements. Mais elle n'est pas de même nature entre ceux qui subissent et ceux qui décident. Il faut donc remettre chacun face à ses responsabilités.

D'une part, la responsabilité des décideurs politiques est engagée lorsqu'ils suppriment les services publics de proximité, ou décident des implantations des zones d'activité industrielles, commerciales ou de loisirs. Elle est structurelle lorsqu'ils démantèlent le transport ferroviaire. A ce titre, un pôle public des transports avec les moyens humains et financiers à la hauteur de la réponse aux besoins des populations, du monde du travail est essentiel.

La Région a d'ailleurs un rôle primordial, autant en ce qui concerne l'aménagement du territoire que des transports. La loi Lom la confirme en qualité d'autorité organisatrice des mobilités aux côtés d'autres acteurs à partir du 1er janvier 2021. Le SRADDET a été une occasion perdue pour réorienter les politiques d'aménagement, alors que nous avons « le besoin d'une boussole et d'un texte clair pour permettre à notre région de faire face aux enjeux qui l'attendent ».

Mais aussi la responsabilité des décideurs économiques ne doit pas être ignorée que ce soit en matière d'implantation ou de délocalisation des entreprises, de concentration dans les métropoles, d'autant plus que les externalités de ces choix sont souvent supportées par la collectivité. Il n'est plus possible d'avoir comme seul baromètre la rentabilité pour les actionnaires dans les choix stratégiques. Il est également de leur responsabilité d'employeurs d'intégrer les incidences sociales et sociétales de leur choix notamment en direction de leurs salariés que ce soit pour réduire la mobilité ou pour assumer leur obligation de sécurité en matière de santé.

La liaison St Etienne Lyon est une illustration parfaite de l'interdépendance des ces choix et de ces enjeux.

La proximité entre ces deux villes favorise des échanges de plus en plus importants de population active, des échanges très déséquilibrés.

Lyon absorbe petit à petit les activités stéphanoises de haut niveau. Quand St Etienne perd 1 000 emplois en 40 ans, la métropole en concentre 300 000 de plus.

En 2010, c'est 6.600 résidents du Grand Lyon qui viennent journallement dans Saint-Etienne Métropole, mais c'est 25.600 stéphanois qui vont à Lyon. Cette tendance s'est amplifiée ces dernières années.

La proximité géographique de Saint-Étienne et de Lyon, situées dans la même vaste aire métropolitaine, fait que les relations entre les deux centres sont concernées par les transports du quotidien ; la situation actuelle est insupportable pour tous ceux qui se déplacent sur ce tracé dans des conditions de confort, de sécurité et de fiabilité très mauvaises.

Pour la CGT, il s'agit à présent d'avancer concrètement pour passer des discours aux actes !

Le Gouvernement a annoncé son intention de ne pas réaliser la liaison envisagée A45. En tout état de cause, la déclaration d'utilité publique de ce projet autoroutier deviendra caduque le 16 juillet 2020 en l'absence de prorogation.

Des alternatives à la construction de l'autoroute sont envisagées tant sur le plan ferroviaire que sur le plan routier.

Or, toute création de nouvelle infrastructure routière pour résoudre la saturation ne peut que, à court terme, reporter le bouchon plus loin, et à moyen terme, accroître la circulation en permettant des échanges nouveaux qui vont rapidement saturer l'infrastructure. Ce choix signifie un gaspillage d'argent public alors qu'il serait si nécessaire pour financer des transports alternatifs plus propres.

La solution routière qui justifiait la A45 n'est plus acceptable aujourd'hui.

Le ferroviaire nous semble la solution la plus écologiquement et socialement responsable. Il est d'ailleurs plébiscité lorsque ce choix est possible actuellement puisque plus de 45% des transports de ville à ville des pendulaires se font par le ter. Développer et faciliter le ferroviaire est donc devenu une urgence sociale, économique et environnementale.

La ligne TER reliant Saint-Etienne et Lyon est sinueuse, le temps de parcours est important de 45 minutes pour 60 km mais qui est souvent inférieur à la solution routière compte tenu des encombrements.

Le temps de parcours a été augmenté en 40 ans alors que le matériel et la signalétique sont plus performants, en raison de la saturation de la ligne réelle en heure de pointe, en particulier à l'entrée de la gare de Part-Dieu.

La création d'une voie nouvelle devient une urgence au regard des besoins de déplacements collectifs que ce soit domicile travail mais aussi les loisirs ou les scolaires.

Pour permettre à un plus grand nombre d'avoir accès au train, il faut également réfléchir à sa connexion : augmentation de la fréquence grâce à l'amélioration du matériel et à une nouvelle ligne, réouverture des gares sur le trajet, liaisons de haute fréquence et de qualité avec les transports urbains gratuits par exemple.

La réouverture et électrification de la ligne Brignais – Givors permettrait de connecter en mode léger Tram-Train le secteur du Gier à l'Ouest lyonnais. Elle offrirait de nouvelles perspectives de développement des transports publics dans tout l'ouest lyonnais sans passer par le centre de Lyon en créant une liaison directe entre St Genis Laval, Brignais, Chaponost, Francheville et Tassin. De plus nous proposons la création d'une nouvelle ligne ferroviaire à partir de Vourles en passant par les monts du lyonnais se raccordant à Rive de Gier.

Compte tenu de la prise en compte dans l'avis de nos propositions, la Cgt votera favorablement la contribution.

► INTERVENTION DE SOPHIE MUSSET, AU NOM DE L'UNSA COLLÈGE II

M. le Président, Mesdames et Messieurs les conseillers,

Comme le souligne la note sur la liaison Lyon/Saint Etienne, les relations historiques entre les deux communes contribuent à l'essor économique des deux villes mais aussi de la région stéphanoise et de la vallée du Gier.

Les liaisons ferroviaires nouvelles constituent une avancée et permettent de désenclaver Lyon Part Dieu en équilibrant la liaison Lyon-Perrache /Saint-Etienne et Part-Dieu/ Saint-Etienne.

Il convient également de souligner que cette nouvelle organisation doit être accompagnée d'un entretien de l'infrastructure ferroviaire entre Lyon et Saint Etienne afin d'optimiser la durée de transport entre Lyon et Saint-Etienne.

D'une part, améliorer la voie routière reste de la compétence départementale.

D'autre part, il convient de rappeler que la loi de transition énergétique auquel le SRADDET est rattaché, invite toutes et tous à minimiser l'utilisation des énergies fossiles et ce qu'il s'agisse de la qualité de l'air, très discutée en agglomération Lyonnaise, mais aussi des nuisances (je pense au bruit) ou des accidents routiers. Pour ce faire, le recours aux nouvelles technologies pourrait en partie aider à minimiser les déplacements (télétravail, commerce en ligne, ...).

L'UNSA souhaite rappeler l'obligation de plans négociés de mobilité pour les salariés dans les entreprises, les administrations dans le cadre de la Loi d'Organisation des Mobilités. L'idée de fond

de la loi LOM constitue une avancée pour lier lutte contre le réchauffement climatique et justice sociale. De bons accords « Mobilité » participent de la réduction de l'émission des gaz à effet de serre mais aussi de la qualité de vie au travail des agents publics et salariés.

Il s'agit dès lors de ne pas encourager une croissance tous azimuts afin de régler les dérives auxquelles nous avons assisté ces trente dernières années. Il en va de notre qualité de vie à tous.

Cela signifie donc une approche beaucoup plus drastique au regard de l'urbanisme.

Encourager la qualité de la vie doit constituer notre nouvelle orientation. C'est à ce prix que les objectifs du SRADDET seront atteints.

L'UNSA votera cette note

► INTERVENTION DE CHRISTIAN MASSAULT, AU NOM DES COLLÈGES III ET IV

Monsieur le Président, chers collègues,

En avant-propos, une partie des membres de nos collèges 3 et 4 se sont interrogés sur l'opportunité de cette note et sur l'absence de préconisation. Nous regrettons que les raisons ayant suscité sa rédaction établissant juste un état des lieux ne soient pas explicitées...

Analyse du contexte :

Cette partie de la note nous paraît assez fouillée, la complexité des déplacements inter et infra agglomération est bien soulignée. La dominante du transport automobile individuel à 70% est pointée à juste titre, ainsi qu'un certain nombre de spécificités de la vallée du Gier. De même sur l'usage prépondérant du TER de centre à centre, pour 45%, un record en la matière, atténué par l'affirmation tranchée que ce taux ne « pourra pas être doublé », ce qui aurait mérité un développement.

Les enjeux environnementaux, présentés synthétiquement, pointent que la « nécessité de réduction des déplacements routiers individuels est inéluctable ». Les conséquences en termes d'aménagement du territoire sont évoquées, mais justifieraient plus qu'un point de vigilance... La question du transport de marchandise, le fret ferroviaire, est peu présente alors qu'elle fait intrinsèquement partie de la problématique. Les difficultés de la liaison Saint Etienne/aéroport Saint Exupéry sont notées à juste titre, mais occultent l'existence de l'aéroport d'Andrézieux-Bouthéon.

Le champ des possibles :

L'introduction historique est bienvenue, mais nous paraît problématique à partir du sous-chapitre « et maintenant ». La formule « il n'existe plus de recours des opposants au projet » (de l'A45) étonne, voire détonne dans le fil de l'historique de celui-ci. Les solutions « alternatives ou complémentaires » nous semblent insuffisamment développées, et se limitent essentiellement aux opérations déjà actées ou programmées, mais ne détaillent pas les nombreuses alternatives qui existent.

La question du financement évoque le principe du report des sommes prévues par l'Etat (400 M€), sur des projets non définis à ce jour, mais se contente de signaler qu'aucune décision n'a été prise concernant le report des budgets que les trois collectivités territoriales concernées (AURA, SEM, CD42) avaient prévu d'affecter à l'opération. Une proposition forte sur le report de ces sommes aux projets alternatifs aurait ici été bienvenue.

Les sources bibliographiques ne font pas référence à l'ouvrage « A45 : mise en examen – contre-enquête », publié en 2017 et rédigé par un collectif représentant les organisations opposées au projet. Concernant les associations constituant le collectif anti A45, alors qu'elles ne se sont pas contentées de s'opposer au projet, nous regrettons que la note ne présente pas l'ensemble de propositions alternatives qu'elles ont développées, au même titre que les projets « officiels ».

Il manque, à nos yeux, à cette note des présentations de propositions concrètes et précises à

destination des collectivités fortement impliquées sur ce dossier, demandeuses d'une prorogation de la DUP.

A tout le moins, la proposition d'affecter les sommes prévues par le CD42, la SEM et AURA, aux études de faisabilité et à la réalisation de ces infrastructures alternatives.

Quelques exemples, sans prétention à l'exhaustivité, de solutions qui auraient mérité un développement :

- les propositions de liaisons plateaux/vallée du Gier, fortement documentées, par l'usage de transport aérien par câble sont évoquées en une ligne,
- l'étude d'un passage du TER à un RER « à la lyonnaise », sur laquelle la Métropole de Lyon semble se pencher, n'est pas mentionnée,
- la stabilisation des flux entre aires métropolitaines, et la concentration des problèmes sur le nœud Givors/Ternay, n'est pas analysée,
- la question de l'unification tarifaire entre les aires métropolitaines pour les transports en commun, n'est pas mentionnée non plus,
- pas plus de mention des conséquences du report du fret de la route au rail.

La conclusion, si elle formule bien « l'optique multimodale » se contente d'encourager les démarches partenariales, et cantonne le CESER à un rôle d'observateur attentif à l'adéquation entre les besoins et les moyens.

Les collègues 3-4 ne s'opposeront pas à une note descriptive de l'existant et encourageant une concertation entre les collectivités impliquées. Ils s'interrogent néanmoins sur l'urgence et la pertinence de celle-ci, si elle n'est pas assortie de préconisations fortes. A cet égard, le choix du sous-titre « le champ des possibles » ne nous semble pas refléter la réalité du contenu. Et à ce titre, nous espérons que cette note est une première étape et considérons qu'il serait opportun que le travail sur le champ des possibles soit poursuivi pour explorer de manière plus précise et plus complète les solutions existantes ou à inventer.

Le CESER prendrait ainsi toute sa place et sa légitimité auprès des décideurs. Dans cette perspective, les collègues 3 et 4, sauf expression particulière, voteront cette note et resteront attentifs à la suite des travaux qui seront engagés.

► INTERVENTION D'AURÉLIE DESSEIN, COLLÈGE III

Monsieur le Président, chers collègues,

La mise en place d'un groupe de travail tel ce COPIL est révélatrice d'un contexte. Un problème grandissant de circulation (de véhicules, de personnes) affecte le quotidien d'un certain nombre de citoyens. Et la première réaction qui en découle en tant qu'humain, est de chercher des solutions, maintenant, pour répondre à notre besoin actuel, quotidien pour certains, dans un système bel et bien installé.

En tant que conseillère impliquée sur les enjeux environnementaux, j'espère que vous voyez où je veux en venir...La question que l'on doit se poser est-elle vraiment celle de l'amélioration des flux ?

Et notre champ des possibles est-il entouré de clôtures vraiment infranchissables ?

Je vous propose un très court parallèle avec des questions qui animent la société comme jamais auparavant. Et la jeunesse, comme celle ici présente (à l'occasion du CESER des Jeunes inauguré lors de cette assemblée plénière), descend régulièrement dans la rue alerter sur l'urgence à leur construire un avenir différent de celui qui se dessine.

Les problématiques environnementales s'accroissent. Les glaciers fondent. Il ne s'agit pas uniquement de la banquise à l'autre bout du monde ; on en est tous témoins à notre échelle, les



changements s'opèrent déjà aussi ici, sous nos latitudes, dans les Alpes ! Des pans entiers de nos montagnes s'écroulent, sous les effets de la fonte du pergisol (le ciment de nos montagnes). Vous en avez bien entendu parler ? Ce bruit assourdissant est-il bien arrivé jusque dans les villes ?

Les aléas climatiques n'en sont qu'à leur début mais nos sociétés poursuivent leur modèle. Modèle dont les effets sur l'accélération du changement climatique sont aujourd'hui reconnus.

Les sociétés humaines souffrent de la pollution, en particulier aux abords des grandes villes où l'air est régulièrement irrespirable.

La qualité de l'eau, des sols, nécessite de plus en plus une intervention humaine pour être garantie. Les transports et les flux de personnes et marchandises sont bel et bien responsables de ces dégradations. Gardons-cela en tête.

Les sociétés humaines souffrent aussi de leur rythme quotidien qui les pousse à passer de plus en plus de temps dans les transports, un paramètre qui contribue au détricotage des liens sociaux entre les gens et même au sein des familles.

Et ce temps dans les transports est aussi accentué par le fait que Transport de marchandises, par la route, sur de longues distances, et Transport de citoyens pour accéder à leur lieu de travail, à leur lieu d'études, à leur lieu de vie, se côtoient et se confrontent même, puis qu'ils s'opèrent en partie sur les mêmes axes de circulation et aux mêmes moments.

Malgré tous ces constats factuels que notre modèle de société est destructeur, à la fois pour notre habitat, notre planète, notre santé, notre statut d'humain même dès lors que nos liens sociaux se fragilisent de plus en plus, nous recherchons des solutions de court terme pour rendre plus acceptable nos déplacements mais surtout pour poursuivre un modèle de développement basé sur les flux de marchandises et de personnes à un niveau extraordinairement élevé, sur des distances quotidiennes de plus en plus longues, et en plus, de façon complètement déconnectée des besoins énergétiques qu'il nécessite.

La première partie de la présente note évoque d'ailleurs de manière assez précise les effets induits de ces déplacements ainsi qu'une partie de leur cause. Elle met le doigt sur une partie des enjeux auxquels il conviendrait de faire face, y compris en termes d'aménagement du territoire.

Pourtant, le travail ici mené se cantonne à la recherche de solutions techniques, routières en grande partie, pour ce modèle en bout de course. Et apporter de la matière intellectuelle comme nous le faisons en voulant traiter le problème de cette manière, contribue à mon sens à le pérenniser, et à accentuer tous les désordres climatiques, sociaux, de santé et sociétaux qui l'accompagnent.

Même si la problématique dépasse largement notre périmètre d'intervention, périmètre à la fois physique, mais aussi peut-être « intellectuel », la présente note m'interpelle à deux égards principalement.

Tout d'abord l'analyse qu'elle propose ne distingue pas suffisamment les types de déplacements et donc les remises en question à traiter par secteur :

- Le secteur des déplacements des usagers d'une part, qui découlent pour partie d'un aménagement du territoire ne répondant plus aux besoins des familles, à une échelle cohérente face aux enjeux climatiques et sociaux.
- Le secteur des déplacements de type poids lourds d'autre part (ils relèvent du modèle de consommation et de flux économiques actuellement non remis en cause par les instances supra-régionales qui nous dirigent – le CETA en est un exemple,). Mais les problématiques supportées par les territoires par ces transports de longue distance ne devraient-elles pas être davantage intégrées aux modèles économiques dont les externalités négatives sont supportées par la collectivité ? Le sujet dépasse le niveau régional certes, mais il ne faut pour autant pas l'occulter.

Concrètement, déplacements sur de très longues distances et déplacements quotidiens méritent des réponses différentes et en cela, la note gagnerait à étayer les solutions par secteur, en

particulier sur les améliorations à apporter sur le volet des transports ferroviaires (partie du document trop peu étayée à mon sens).

Deuxièmement, la note m'interpelle sur une question de fond.

Au-delà de chercher à améliorer les flux, ne doit-on pas davantage se focaliser sur l'accompagnement à accentuer dans les territoires pour faire évoluer leur modèle sociétal et favoriser une mobilité davantage ancrée sur des périmètres adaptés aux enjeux d'aujourd'hui. Concrètement, il s'agit de reconsidérer l'organisation entre travail, scolarité, lieux de vie, lieux de consommation, services publics, transports collectifs, etc. La tâche est énorme certes. Mais il est primordial aujourd'hui de proposer des modèles de société où l'économie circulaire peut s'appliquer à une échelle compatible avec les enjeux climatiques.

Les champs des possibles proposés mériteraient certainement d'aller au-delà de ce qui est présenté et de s'autoriser davantage de créativité. Mais je ne remets pas en cause la bonne volonté du groupe de travail et le pragmatisme qui a fondé la plupart des solutions exposées dans le document.

Toutefois, aborder avec urgence des solutions pour un modèle (ici traité sous l'angle des flux entre deux métropoles) qui accentue des dérèglement sociaux et climatiques ne m'apparaît pas la solution à mettre en exergue.

Pour marquer l'urgence de concevoir un autre modèle de société, basé sur des activités et des modes de vie construits en cohérence avec le respect sur le long terme de nos besoins vitaux (respirer un air sain, manger et boire des denrées de qualité) et de notre environnement

Et donc pour marquer l'urgence à notre niveau aussi de travailler prioritairement sur l'accompagnement de ces nouveaux modèles, je m'abstiendrai de voter cette note dont l'objet même m'apparaît trop grandement antagoniste avec des réflexions pour un changement de cap sociétal et d'aménagement des territoires.

Je vous remercie de votre écoute et de votre compréhension.

RÉSULTATS DES VOTES



139 ONT VOTE POUR

3 ONT VOTE CONTRE

10 SE SONT ABSTENUS

1 N'A PAS PRIS PART AU VOTE

COLLÈGE	ORGANISATION	NOM	POUR	CONTRE	ABST	NPPV
1	Chambre de commerce et d'industrie de région Auvergne-Rhône-Alpes	Non désigné				
		Non désigné				
		DUBOISSET Gilles	X			
		DUPLAIN Jocelyne	X			
		PARAIRE Daniel	X			
		RENIE Stanislas				
		SIQUIER Marie-Amandine	X			
		Non désigné				
		VEYRE de SORAS Christine	X			
	Mouvement des entreprises de France (MEDEF) Auvergne-Rhône-Alpes	CELMA Patrick	X			
		CHARVERON Philippe	X			
		LE JAOUEN Eric	X			
		PANSERI Anne-Sophie	X			
		VENOSINO Dorothée				
	Confédération des petites et moyennes entreprises (CPME) Auvergne-Rhône-Alpes	BESSON -THURA Séverine				
		DUBOSCQ Hervé				
		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 Tenerrdis	CHABBAL Jean				
CLEMENT Florence						

COLLÈGE	ORGANISATION	NOM	POUR	CONTRE	ABST	NPPV
		MARTEL Alain	X			
	France Chimie Aura	FURMINIEUX René-Pierre	X			
	Comité des banques Auvergne-Rhône-Alpes de la Fédération bancaire française	GRENIER Pierre-Henri	X			
	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	BOISSELOIN Alain	X			
	Chambre régionale d'agriculture Auvergne-Rhône-Alpes	FIALIP Yannick	X			
		FLAUGERE Jean-Luc	X			
		THOMASSON Pascale	X			
	Fédération régionale des syndicats d'exploitants agricoles Auvergne-Rhône-Alpes	COMBE Véronique	X			
		ROYANNEZ Jean-Pierre	X			
	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			

COLLÈGE	ORGANISATION	NOM	POUR	CONTRE	ABST	NPPV
2	Comité régional de la Confédération générale du travail Auvergne-Rhône-Alpes	BENSELLA Lynda				
		BERAUD Catherine	X			
		BOUVERET Lise	X			
		BOUVIER Bruno	X			
		CANET Fabrice	X			
		DA COSTA Rosa				
		FATIGA Antoine	X			
		FAURE Philippe	X			
		GELDHOF Nathalie	X			
		GUICHARD Karine	X			
		HOURS Eric	X			
		MARGERIT Laurence	X			
		MURCIA Jean-Raymond	X			
		NATON Agnès	X			
		PUTOUX Laurent	X			
		RODRIGUEZ Vincent	X			
		SALA Chantal	X			
	TOURNEUX Stéphane	X				
	Union régionale de la Confédération française démocratique du travail Auvergne-Rhône-Alpes	BARRAT Jean	X			
		BOLF Edith	X			
		DUPUIS Steve	X			
		FASOLA Blanche	X			
		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				
RAUFAST-BENBAKKAR Michelle	X					
ROUSSY Delphine	X					
SIVARDIERE Patrick	X					

COLLÈGE	ORGANISATION	NOM	POUR	CONTRE	ABST	NPV
		VRAY Annick	X			
	Union régionale de la Confédération générale du travail Force ouvrière Auvergne-Rhône-Alpes	BLACHON Eric	X			
		BOCHARD Frédéric	X			
		DELAUME Colette				
		GILQUIN Jean-Pierre	X			
		LEYRE Michelle	X			
		PICHOT Arnaud	X			
		ROUVEURE Gisèle	X			
		SAMOUTH Pascal	X			
		SEGAULT Héléne	X			
		TEMUR Héléne	X			
		VINCIGUERRA Pio	X			
	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			
		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	DI MARCO Anna	X			
	Union syndicale solidaires Auvergne-Rhône-Alpes	MILBERGUE Denise				X
		VELARD Patrick		X		
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	X			
	Accord entre le CREAM Auvergne et le CREAM Rhône-Alpes	CLAVERANNE Jean-Pierre				
	URIOPSS Auvergne-Rhône-Alpes	RAYNAUD Frédéric				
	Union régionale SCOP et SCIC Auvergne et Rhône-Alpes	BABOLAT Guy	X			

COLLÈGE	ORGANISATION	NOM	POUR	CONTRE	ABST	NPPV
	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, UNAAP, URAPEL Auvergne et Rhône-Alpes	BENOIT Jean-Marie	X			
		GALLO Anaïck				
		SAGOT Fabrice	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		X		
		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			
	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 ARRANLM, CNL, SOLIHA, EPL et UNPI	ARGENSON Jean-Jacques	X			
		GRATALOUP Sylvain			X	
		JUILLAND Christine				
		LE FAOU Michel				
		PATAT Salomé				
	Fédération des acteurs de la solidarité Auvergne-Rhône-Alpes	BEDIAT Patrick	X			

COLLÈGE	ORGANISATION	NOM	POUR	CONTRE	ABST	NPPV
	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	X			
	Association filière bois Fibois Auvergne-Rhône-Alpes	BAREAU Anne-Marie		X		
	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	X			
	Jeune chambre économique Auvergne-Rhône-Alpes	BONNEFOY Thomas	X			
		PROFIT Linda				
	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			X	
		D'HERBOMEZ-PROVOST Sophie			X	
		GUIEAU Willy	X			
		VERDIER Jean-Louis	X			
4	Personnalités qualifiées	BARATAY Denis	X			
		BRUNO Marie	X			
		DOYELLE Manon	X			
		FAUREAU Bernard	X			
		GELAS Nadine	X			
		HABOUZIT Michel	X			
		MARGUIN Christophe				

CONTACTS

DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL

Grégory MOREL

gregory.morel@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 41 95

DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE ADJOINTE

Véronique MACABEO

veronique.macabeo@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 47 44

CHARGÉS D'ÉTUDES

Laurent DE PESSEMIER

laurent.depessemier@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 40 08

Michel RAFFIN

michel.raffin@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 41 45

CONTACT PRESSE

Nancy PIEGAY

nancy.piegay@auvergnerhonealpes.fr – Tél. : 04 26 73 40 44

Vous souhaitez suivre l'actualité du CESER Auvergne-Rhône-Alpes,
inscrivez-vous à notre newsletter sur

lettre.ceser@auvergnerhonealpes.fr

ou retrouvez les informations sur le site internet
de la Région Auvergne-Rhône-Alpes :

www.auvergnerhonealpes.fr/ceser

NOTE

La question de la liaison Lyon-Saint Etienne est une problématique ancienne et porteuse d'enjeux très importants pour un développement équilibré du territoire régional.

Cette note a été rédigée avec l'ambition de faire le point sur l'enjeu des liaisons LYON SAINT ETIENNE et d'inventorier le champ des possibles en réponse à ces enjeux. La note s'organise en deux parties respectivement consacrées à ces points.

TRANSPORT | RESEAU DE TRANSPORT | TRANSPORT
ROUTIER | TRANSPORT FERROVIAIRE | MOBILITE |
FLUX DE DEPLACEMENT | DESSERTE PERIURBAINE |
LYON | SAINT-ETIENNE | AUVERGNE-RHONE-ALPES

Crédits photos : REGIOLIS - Paul BAJARD

www.auvergnerhonealpes.fr/ceser