

MISE A 4 VOIES SAINT-FONS - GRENAY
ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

CONCERTATION PUBLIQUE DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023

RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE DU 26 AVRIL 2023

COMPTE-RENDU

VERSION DU 12/05/2023

LES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SONT FINANCEES PAR :



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES

Liberté
Égalité
Fraternité



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes



Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

69425 Lyon Cedex 03



DATE ET LIEU

26/04/2023	Vénissieux
------------	------------

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 76 personnes

INTERVENANTS

Béatrice LELOUP	SNCF Réseau - Directrice territoriale pour la région Auvergne-Rhône-Alpes
Jean-François BORELLA	SNCF Réseau - Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes - Coordinateur de projets Etoile Ferroviaire de Lyon
Catherine ULRICH-MICHEL	SNCF Réseau – Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes - Responsable de projet en charge de la conduite des études techniques sur l'étoile ferroviaire lyonnaise
Cyril REBOULET	SNCF Réseau – Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes - Directeur Adjoint du pôle prospective et émergences
Jean-Claude RUYSSCHAERT	CNDP – Garant de la concertation
Barbara SERRANO	CNDP – Garante de la concertation

76 personnes ont participé à la réunion publique d'ouverture le 26 avril à Vénissieux, organisée par SNCF Réseau et animée par le cabinet Nicaya Conseil, qui s'est déroulée comme suit :

- Mot d'accueil par Madame PEYTAVIN, adjointe au maire de Vénissieux
- Présentation des intervenants et des consignes de la réunion
- Partage du contexte et des objectifs du projet par Béatrice LELOUP, directrice territoriale Auvergne-Rhône-Alpes pour SNCF Réseau
 - Diffusion d'une vidéo de présentation des trois partenaires : la Métropole, la Région et l'État
- Intervention des garants de la Commission Nationale du Débat Public
- Premier temps d'échange sur l'étoile ferroviaire lyonnaise, les suites données au débat public de 2019 et la priorité donnée à la réalisation du projet de mise à 4 voies Saint-Fons - Grenay
- Présentation des variantes de tracé du projet de mise à 4 voies entre St-Fons et Grenay qui font l'objet de la concertation publique par Catherine ULRICH-MICHEL et Jean-François BORELLA, responsables du projet pour SNCF Réseau
- Second temps d'échange avec les participants
- Présentation de la suite de la concertation et clôture de la réunion d'ouverture.

Le support de présentation et le verbatim de la réunion sont disponibles sur le site internet <https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/concertation/saint-fons-grenay-doublement-des-voies/>.

1- PROPOS INTRODUCTIFS

Madame PEYTAVIN, adjointe au maire de Vénissieux, accueille les participants et introduit la réunion d'ouverture :

- Madame PICARD, maire de Vénissieux, n'a pu se rendre disponible pour cette réunion étant prise par d'autres obligations ;
- Remerciement des différents partenaires qui financent les études du projet (État, Région Auvergne-Rhône-Alpes et Métropole de Lyon) ;
- Bref historique du projet de mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay qui a été identifié comme prioritaire à l'issue du débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais de 2019. Cette priorité a ensuite été confirmée par une décision ministérielle le 18 janvier 2021, par le Comité des grands partenaires de l'étoile ferroviaire de Lyon en juillet 2022 ainsi que par le rapport du Conseil des orientations des infrastructures paru en février 2023 ;
- L'enquête publique est prévue pour se dérouler à l'horizon 2025 ;
- Le projet de mise à 4 voies a notamment pour objectifs d'améliorer le trafic ferroviaire pour la grande vitesse, pour le fret et pour les TER avec l'horizon de déploiement d'un RER autour de Lyon ;
- Le projet aura aussi des conséquences sur les territoires des communes traversées car il nécessite une emprise de l'ordre de 10 mètres pour insérer les nouvelles voies ;
- La Ville de Vénissieux s'implique dans le suivi du projet afin de travailler avec SNCF Réseau pour limiter ses impacts. SNCF Réseau a lancé des études dans ce sens ;
- La concertation consiste à animer des ateliers et permanences pour être à l'écoute des habitants des différentes communes concernées : Saint-Pierre de Chandieu, Grenay, Mions, Saint Priest et Vénissieux.

Madame PEYTAVIN invite les participants à s'inscrire à ces ateliers et permanences et à faire part de leurs avis.

2- PARTAGE DU CONTEXTE ET DES OBJECTIFS DU PROJET

Béatrice LELOUP (SNCF Réseau) présente le contexte et les objectifs du projet :

- SNCF Réseau a pour principaux rôles de proposer un réseau ferroviaire de qualité et d'apporter des réponses adaptées aux besoins des différentes Autorités Organisatrice des Mobilités et à ceux des entreprises ferroviaires.
- Pour cela, SNCF Réseau travaille quotidiennement pour maintenir, régénérer, moderniser et développer le réseau ferroviaire.
- Dans le contexte actuel d'urgence climatique, les objectifs de SNCF Réseau sont d'offrir une alternative décarbonée et durable pour les mobilités des personnes et des marchandises et de faciliter les déplacements du quotidien et longue distance.
- La région lyonnaise est un cœur névralgique ferroviaire régional, national et européen pour le transport des voyageurs et des marchandises.
- Elle est aujourd'hui confrontée à un besoin croissant de mobilité pour accompagner le développement du territoire.
- Un fort déploiement du trafic ferroviaire constitue ainsi une réponse écologique efficace à ce besoin.
- Suite au débat public de 2019 et dans l'objectif de moderniser et renforcer la capacité de l'étoile ferroviaire lyonnaise, la priorité a été donnée par les décideurs publics (État, Région et Métropole de Lyon) au projet de mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay.
- Ce sont ces partenaires et l'Union européenne qui financent le programme d'études du projet.
- La mise à 4 voies Saint-Fons -Grenay a donc été pensée afin de doubler les capacités ferroviaires de la ligne existante, au service du report modal voyageurs et fret de la route vers le train : à titre d'illustration un train de marchandises permet d'éviter 45 poids lourds sur la route.

Une vidéo des trois partenaires – Etat, Région et Métropole de Lyon - est ensuite diffusée afin de présenter les positions de chacun concernant le projet de mise à 4 voies et son inscription dans le développement de la mobilité au sein de l'aire lyonnaise.

3- PRESENTATION DU ROLE DES GARANTS DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC

Mme Barbara SERRANO et M. Jean-Claude RUYSSCHAERT présentent le rôle de la Commission Nationale du Débat Public et des garants de la concertation.

La CNDP est une autorité indépendante défendant le droit du public à être informé et à participer sur les projets ayant un impact sur l'environnement et le cadre de vie des citoyens.

Elle est une instance neutre et n'émet pas d'avis sur les projets.

Il est possible d'intervenir directement auprès des garants qu'elle mandate pour le suivi de la concertation.

A la suite du débat public de 2019, le maître d'ouvrage a pris la décision de poursuivre les études de mise à 4 voies de la section entre Saint-Fons et Grenay.

La concertation continue qui s'engage s'échelonne jusqu'à l'enquête publique.

A ce stade, il ne s'agit pas de refaire le débat de 2019, mais de donner au public l'information et la possibilité de s'exprimer sur différents tracés possibles du projet de mise à 4 voies de la section St-Fons - Grenay, chaque tracé ayant des impacts différents.

La définition d'un tracé de référence est une étape dans un processus d'études et de concertation continue.

Le public aura ensuite à se prononcer sur la prise en compte des impacts du tracé retenu, jusqu'à l'enquête publique, où la commission d'enquête se prononcera sur l'utilité publique du projet.

Pour que les avis soient utiles pour le maître d'ouvrage à ce stade, il est important qu'ils soient argumentés.

4. TEMPS D'ÉCHANGE SUR L'ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE, LA SUITE DU DEBAT PUBLIC ET L'INSCRIPTION PRIORITAIRE DU PROJET DE MISE A 4 VOIES SAINT-FONS – GRENAY

Nota : *Nicaya Conseil a proposé aux participants de formuler des questions successives et SNCF Réseau a apporté des éclairages aux questions formulées. Certaines questions déjà posées et pour lesquelles des réponses avaient déjà été apportées n'ont pas fait l'objet de réponses nouvelles.*

Remarques, questionnements et contributions des participants :

- Roger RIVAT, vice-président de l'association Halte au bruit et à la vitesse à Vénissieux, membre de fracture :
 - Suit le projet depuis longtemps et constate que peu d'habitants de Vénissieux présents à la réunion ce qui se traduit selon lui par un manque d'information ;
 - N'est pas contre le dédoublement des voies en lien avec les TER mais s'oppose à ce que celui-ci serve à une sorte de CFAL et permette de réaliser un contournement de l'agglomération lyonnaise pour le fret par l'axe St-Fons - Grenay ;
 - A conscience que le cadencement des trains de marchandises est à visée nationale et internationale, ce qui va le rendre très important ;
 - Demande à ce que les parkings nécessaires au dédoublement des voies soient réalisés afin de pallier les problèmes de stationnement déjà existants autour des gares ;
- Paul COSTE, président du Collectif d'associations de l'Est lyonnais (CAEL) :
 - Se questionne sur le statut de voies qui vont être construites ;
 - Le projet consistant à longer une voie ancienne, demande si les normes qui seront prises en compte lors des études acoustiques concernent les voies anciennes ou nouvelles ;
- Lionel PILLET, élu à la Ville de Vénissieux :
 - Regrette un manque de communication sur le projet et s'interroge sur le statut de concertation publique car il a l'impression que le projet est déjà décidé à 90% ;
 - Fait remarquer que les voies ferrées ne sont pas entretenues à Vénissieux où la végétation pousse de façon inquiétante ;
 - Demande comment les nuisances sonores vont être évitées notamment lorsqu'il vente.

Éléments de réponse apportés par SNCF Réseau :

- Concernant la communication, SNCF Réseau rappelle les dates des ateliers organisés à Vénissieux et précise que différents moyens d'information ont été mis à disposition du public, avec notamment plus de 9 000 flyers distribués dans les secteurs riverains des voies existantes, afin de faire connaître le lancement de la concertation. SNCF Réseau est à l'écoute des élus et riverains afin d'identifier des endroits où les riverains n'auraient pas reçu d'informations ;
- Le projet de mise à 4 voies entre St-Fons et Grenay a été priorisé par rapport au CFAL sud au motif qu'il était indispensable pour développer tous les types de trains - dont ceux de marchandises. Le transport par train est plus sûr que le transport routier, et moins émetteur de CO₂ et de particules fines ;
- Concernant les études acoustiques, le projet a pour objectif de passer à 4 voies un tronçon ferroviaire qui est aujourd'hui à 3 ou à 2 voies. Il s'assimile à la création de voies nouvelles et la réglementation prise sera donc cohérente avec ce statut. SNCF Réseau est dans l'obligation réglementaire de prendre en compte les nuisances sonores qui seront générées par

le projet et de préciser au moment de l'enquête publique comment les problématiques de bruit seront traitées.

Remarques, questionnements et contributions des participants :

- Christian LURITI, président de l'association Déplacements citoyens :
 - A été présent lors de la précédente concertation et n'a pas l'impression que la finalité du projet soit clairement explicitée ;
 - Pense qu'il s'agit de récupérer le trafic du CFAL pour faire passer les trains de fret sur ce tracé ;
 - Demande quel va être le trafic qui sera reporté de Lyon et s'il est possible d'imaginer que l'État décide d'abandonner le CFAL si ce projet de mise à 4 voies était réalisé ;
 - Demande également quelle serait l'incidence du projet en matière sonore, en lien notamment avec la circulation des trains de marchandises ;
- Joël DUBOS, vice-président de la FNAUT :
 - Fait part de sa satisfaction que cette concertation se tienne car il participe depuis les années 2000 aux concertations sur toutes ces infrastructures ferroviaires et regrette qu'à ce jour aucun chantier n'ait débuté ;
 - Souhaite que le projet avance plus vite et considère que l'horizon 2035 est trop lointain ;
 - Fait remarquer que le passage du fret par la ligne Saint-Fons - Grenay était l'hypothèse n°1 de la concertation du CFAL sud et qu'il est donc normal que des craintes s'expriment à ce sujet ;
 - S'oppose à ce que la mise à 4 voies serve au passage du fret notamment international et remplace le CFAL Sud.
- Un participant questionne SNCF Réseau sur les aménagements prévus pour revitaliser les embranchements sur les rails et sur l'accessibilité de la gare qui ne possède à ce jour pas d'ascenseur alors que la loi l'impose.

Éléments de réponse apportés par SNCF Réseau :

- Concernant le fret, SNCF Réseau précise que l'infrastructure permettra de doubler le trafic (voyageurs, train du quotidien et fret) mais que rien ne peut permettre d'affirmer que les entreprises ferroviaires s'en emparent. SNCF Réseau ajoute que des travaux d'extension de la plateforme de Vénissieux sont en cours cette année ce qui permettra de développer le train et donc le report modal de la route vers le mode ferroviaire ;
- A propos de l'accessibilité de la gare de Vénissieux, SNCF Réseau précise que le processus d'aménagement s'effectue étape par étape, la priorité ayant été donnée pour l'instant à l'ouverture d'un quai pour arrêter des trains.

Remarques, questionnements et contributions des participants :

- Membre de l'association Apache :
 - Fait remarquer que les 3 ou 4 voies vont engorger davantage cette zone est de l'agglomération alors qu'il y a des zones chimiques à proximité ce qui augmente le risque d'accident ;
- Un participant :
 - Fait remarquer qu'il a été informé de la réunion dans le journal Le Progrès ;
 - Demande comment un trafic cadencé peut-être mis en place alors que le CFAL Nord ne possède qu'une seule voie unique ;
- Valérie DAVID - adjointe au quartier du centre :
 - Demande comment le bruit va être traité et pourquoi l'ascenseur de la gare de Vénissieux n'a pas été réalisé ;
 - Précise que Vénissieux est une commune charnière avec l'Isère et qu'il est donc nécessaire de créer des aménagements adaptés afin d'accueillir tous les types de voyageurs, notamment à mobilité réduite.

5- PRESENTATION DES VARIANTES DE TRACE

Jean-François BORELLA et Catherine ULRICH-MICHEL présentent les différents éléments techniques constitutifs du projet et notamment les variantes de tracé étudiées par SNCF Réseau.

Actuellement, environ 200 trains circulent en moyenne chaque jour sur la portion ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay dont 65% de TER, 25% de TGV et 10% de fret.

Cette circulation est vite saturée ce qui explique l'importance de construire une ou deux voies supplémentaires. Ces dernières visent à permettre de doubler la capacité de cette ligne en faisant circuler les trains rapides sur des voies différentes des trains lents.

Le coût prévisionnel du projet s'élève à 1,06 Milliards d'euros et la phase d'étude réalisée à ce jour a été financée à hauteur de 6,5 Millions d'euros par les différents partenaires.

A ce stade, la démarche de SNCF Réseau consiste à rechercher les variantes envisageables en cherchant à éviter au maximum les impacts sur l'environnement. En effet, l'objectif de SNCF Réseau est de partir d'un champ des possibles très large avec la contrainte de rester à proximité du tracé actuel afin de pouvoir réaliser des communications ferroviaires entre les différentes voies.

Le projet consiste donc à insérer une ou deux voies sur un linéaire d'une vingtaine de kilomètres tout en choisissant le tracé qui évitera ou limitera le plus les impacts.

Les deux variantes (rouge et bleue) au nord et au sud du tracé actuel sont présentées aux participants ainsi que la méthode qui a permis d'aboutir à ces 2 propositions. Il s'agit d'un procédé en entonnoir qui a consisté à éliminer les variantes qui n'étaient pas satisfaisantes du point de vue technique et de leur insertion.

Le tracé rouge avait déjà été étudié avant le débat public de 2019 pour démontrer que le projet de mise à 4 voies Saint Fons - Grenay était un projet techniquement réalisable.

Le tracé bleu a par la suite été pensé comme une alternative en matière d'insertion du projet dans son contexte territorial.

A travers cette concertation, SNCF Réseau souhaite recueillir des contributions des participants sur les points forts, points faibles et points d'attention des variantes afin de compléter son analyse multicritères pour retenir un tracé et poursuivre les études dans une logique d'évitement, de réduction puis de compensation des impacts.

Suite à cette présentation, SNCF Réseau commente une vidéo représentant un survol aérien des deux tracés proposés à la concertation publique.

6 - TEMPS D'ÉCHANGE SUR LA PRESENTATION DES VARIANTES DE TRACE DU PROJET DE MISE A 4 VOIES SAINT-FONS – GRENAY

Remarques, questionnements et contributions des participants :

- Gérard LAROZE - président d'Apache, secrétaire de Fracture :
 - Estime que le passage de trains transportant des matières dangereuses au milieu de secteurs très urbains n'est pas acceptable ;
 - Est favorable à un RER à la lyonnaise mais pas au passage du fret ;
 - Demande quelle est la proportion de fret qui va être engendrée, en prenant en compte les trains qui viennent du CFAL Nord et du Lyon-Turin ;
 - Informe qu'actuellement il y a un accident par mois à Sibelin et qu'il faudrait donc sortir le fret dangereux de l'agglomération urbaine ;
- Bruno VANANTY, vice-président d'Apache :
 - Est interpellé par les chiffres sur le fret (passage de 9 à 18%) qui lui semblent erronés ;
 - S'inquiète de l'arrivée des trains de fret à Sibelin, site qui ne possède pas une infrastructure adaptée à cet accueil.
- Lionel PILLET, élu à la Ville de Vénissieux :
 - Fait remarquer que les aménagements facilitant les déplacements en vélo et à pied ne sont pas assez présents dans les documents présentant le projet ;
 - Demande quel est l'avenir des ponts existants dans l'une ou l'autre des variantes.

Éléments de réponse apportés par SNCF Réseau :

- Concernant le fret, le passage affiché de 9 à 18% représente l'objectif de doublement de la part modale. Le nombre effectif de trains dépendra de l'activité déployée par les entreprises ferroviaires ;
- Certains ponts existants sont compatibles avec le projet mais pas tous. Pour ces derniers, il conviendra d'envisager une déconstruction et une reconstruction.

Remarques, questionnements et contributions des participants :

- Un participant :
 - Exprime son sentiment que les dangers inacceptables liés à la traversée des trains de marchandises par Lyon sont reportés sur la région sud-est ;
- Raphael COMPTE, directeur coopérative Oxyane (acteur économique) :
 - Indique que les tracés rouge et bleu passent l'un et l'autre au milieu de l'un des centres de production de l'entreprise ;
 - Suggère l'organisation d'un atelier dédié aux impacts agricoles du projet, sur la plaine, sur les agriculteurs qui ne disposeront plus d'accès pour les engins lourds ;
 - Demande que la date de cet atelier soit communiquée à l'ensemble des agriculteurs de la zone pour qu'ils se retrouvent tous ensemble sur ce temps d'échange ;
 - Informe que le silo de Saint-Pierre de Chandieu a été dédié à l'agriculture biologique mais qu'il ne pourra plus l'être si le projet est réalisé.
- Un participant :
 - Exprime son opposition au fret car il engendre beaucoup plus de bruit et de vibrations plus dérangeantes ;

- Précise que les trains locaux sont acceptables ;
- Un participant :
 - Indique qu'il a appris que prochainement les trains de fret pourraient faire 1,5 km de long et transporter 4 000 tonnes de marchandises à 120km/h ;
 - Demande si ces caractéristiques ont été prises en compte dans la conception du passage de trains de fret dans la métropole ?
 - Questionne SNCF Réseau sur les impacts de trains de fret d'une telle taille ;
- Un participant questionne SNCF Réseau sur le déroulement des ateliers de concertation organisés dans chaque commune.

Éléments de réponse apportés par SNCF Réseau :

- Les ateliers de Grenay et Saint-Pierre de Chandieu, de par leur objectif géographique, ont vocation à permettre d'aborder plus spécifiquement les enjeux agricoles. SNCF Réseau précise avoir déjà rencontré les élus, les communes, les agriculteurs, les coopératives et les carriers pour les informer préalablement du projet ;
- SNCF Réseau indique que le bruit et les vibrations sont des données très importantes pour l'étude de définition du projet et d'évitement, réduction et compensation de ses impacts. Des murs anti-bruit et nouvelles protections seront mis en place pour y remédier partout où cela s'avèrera nécessaire ;
- SNCF Réseau rappelle l'intérêt des ateliers et permanences afin d'enrichir les analyses réalisées par les équipes techniques par des contributions en plus petit comité, avec des personnes qui vivent et travaillent sur le territoire et qui ont une connaissance fine des enjeux locaux ;
- Toutes les voies ferrées ne sont pas capables de recevoir des trains de fret aussi longs que ceux évoqués par un participant. Aujourd'hui en France, l'objectif est de faire rouler des trains de 850 mètres sur certains grands axes. Il est beaucoup trop tôt pour envisager l'utilisation de trains de 1 500 mètres de long, ce qui nécessiterait d'adapter très fortement la quasi-totalité du réseau ferré existant ;
- Les ateliers auront une vocation participative, avec un format de travail en petits groupes afin de permettre à chaque participant d'explicitier de façon détaillée les incidences du projet sur chaque secteur traversé.

7- SUITES DE LA CONCERTATION ET CLOTURE DE LA REUNION

Béatrice LELOUP conclut cette réunion en rappelant l'enjeu principal de cette concertation qui consiste à recueillir les contributions des participants qui permettront à SNCF Réseau de compléter ses analyses et identifier la variante de tracé du projet de mise à 4 voies de Saint-Fons – Grenay la plus adaptée.

Elle invite les participants aux ateliers et permanences dans les communes et à la réunion de clôture de la concertation qui se tiendra le 1^{er} juin 2023 à Saint-Priest.

ANNEXE- LISTE DES PARTICIPANTS AYANT EMARGE

Nom Prénom	Organisme - Institution
LELOUP Béatrice	SNCF Réseau
BORELLA Jean-François	SNCF Réseau
ULRICH-MICHEL Catherine	SNCF Réseau
RUYSSCHAERT Jean-Claude	Commission nationale du débat public
SERRANO Barbara	Commission nationale du débat public
KOHLHAAS Jean-Claude	Vice-président Métropole de Lyon Vice-président SYTRAL
COSTE Paul	CAEL
CANTINI Thierry	Mairie de Saint-Priest
BALMAIN Emanuelle	Métropole de Lyon
ROUSSET Pascaline	
VANANTY Bruno	Vice-président APACHE
HORTAIL Cédric	Les carrières du cheval Blanc
HORTAIL Alain	Les carrières du cheval Blanc
PETIT David	Oxyane
PHILIPPE Christelle	Mairie de Mions
GRAVIER Fabrice	DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
TOUATI Lahcene	
PRUDHOMME Jean-Paul	
PILLET Lionel	Élu à la ville de Vénissieux
LURITI Christian	Association Déplacements citoyens
VIAL Martial	Coopérative Dauphinoise
VIAL Anthony	Coopérative Dauphinoise
BURRICAND Marie-Christine	Mairie de Vénissieux
CHOLAT François	Maison Cholat
GARCIN Hervé	
REBOULET Cyril	SNCF Réseau
RIVAT Roger	Halte au bruit et à la vitesse
MILLET Pierre-Alain	Ville de Vénissieux
DEMUNIEUX Bertrand	DGS Ville de Vénissieux
IMBERT Laurent	Le Progrès
DUBOS Joël	Vice-Président FNAUT AURA

VIALA Joseph	
VIALA Marie-Denise	
LAROZE Gérard	Président APACHE
LHUILIER Jean-Paul	Référent Transports FNE AURA
PERRIN André	Commune de Corbas
VIARD Maelly	Grand Lyon
KUNTZ Pierre	
GUICHARD Christian	Phimania
ROYER Bernard	
GOLLART David	Tribune de Lyon
BLANCHET Pierre	
FRAISSE Paul	DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
PRUDHOMME Florence	
SIMON Yves	SNCF Réseau
COMTE Raphaël	Oxyane
KUNTZ Catherine	
BERNET Michel	
DUPERRIER Jean-Luc	Eiffage
SGHAIER Lanouar	Ville de Vénissieux
LAFILLE Maxime	SNCF Réseau
TRUSCELLO Serge	
DUFAUD Fabrice	Journal Expressions Vénissieux
BELLATON Paul	Cemex
DURAND Marie-Christine	
ROLLION Benoit	
DAVID Valérie	Adjointe au conseil de quartier centre Vénissieux
SAINT-PIERRE Stéphane	Nicaya Conseil – AMO Concertation de SNCF Réseau
WILLIAMSON Jennifer	Nicaya Conseil – AMO Concertation de SNCF Réseau
SAINT-PIERRE Justine	Nicaya Conseil – AMO Concertation de SNCF Réseau