

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

CONCERTATION PUBLIQUE DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023

ATELIER DE TRAVAIL DU 10 MAI 2023 COMMUNE DE VENISSIEUX

COMPTE-RENDU DU DEROULE DE L'ATELIER ET DES CONTRIBUTIONS

VERSION 01 DU 15/05/2023

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

DATE ET LIEU

10/05/2023	Vénissieux
------------	------------

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 11 personnes

INTERVENANTS SNCF RESEAU

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’Etoile Ferroviaire Lyonnaise

11 personnes ont participé à l’atelier le 10 mai à Vénissieux, organisé par SNCF Réseau.

Cet atelier animé par Stéphane SAINT-PIERRE, cabinet Nicaya Conseil, s’est déroulé comme suit :

- Mot d’accueil
- Présentation des intervenants et des consignes de la réunion
- Partage du contexte et des objectifs du projet et diffusion d’une vidéo de présentation des trois partenaires : la Métropole, la Région et l’État
- Présentation des variantes de tracé du projet de mise à 4 voies entre St-Fons et Grenay, objet de la concertation
- Temps d’échange avec les participants
- Atelier de travail pour mettre en évidence les points forts, les points faibles et les points d’attention de chacune des variantes proposées
- Présentation de la suite de la concertation et clôture de l’atelier

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

Stéphane Saint-Pierre, cabinet Nicaya conseil en charge d'accompagner la concertation, accueille les participants et invite chacun à se présenter.

Lors du tour de présentation, les expressions suivantes sont recueillies :

- Lionel Pillet, élu à la ville de Vénissieux et riverain, indique être concerné par les nuisances sonores, et souhaitera contribuer lors de l'atelier sur le pont Berliet ;
- Maurice Suze, habite tout près des voies, souhaite être renseigné sur les protections qui seront installées pour éviter le bruit ;
- Henri THIVELIER, délégué au quartier du centre, ancien adjoint au maire, ancien représentant de la Ville à PARFER :
 - Indique que le projet est ancien et a une grande importance pour le quartier et la ville en général, en tant que pôle d'échanges voyageurs ;
 - Rappelle l'existence d'un ancien appel à projet – projet Urba-gare ;
 - Précise que sur les différents projets qu'il a suivis, beaucoup d'échanges se sont tenus sur la question de la gestion du bruit.
- Enrico REA, président de l'association Halte au bruit et la vitesse :
 - Indique qu'il craint qu'après avoir creusé un tunnel de 56 km, l'ancienne ligne Lyon-Chambéry serve, la nuit au Kiev-Lisbonne, en plus des trains voyageurs le jour ;
 - Précise que le bilan carbone du train est certes positif, mais nécessite des camions pour charger les trains :
 - Le bruit des camions qui reculent pour charger commence avant 5.00 du matin ;
 - Eviter ce bruit nécessite des moyens importants ;
 - Précise que certains wagons transportent des matières dangereuses au sein des communes et de zones Seveso. Il estime que le quartier n'est pas considéré et souhaite que SNCF Réseau prenne soin de la population car trop de personnes ont déjà souffert... Il faut éviter de faire de beaux discours et mettre toute une population devant le fait accompli.

Stéphane Saint-Pierre remercie les participants du tour de présentation et explique le rôle des garants de la Commission Nationale du Débat Public, avant de passer la parole à SNCF Réseau.

2- PARTAGE DU CONTEXTE ET DES OBJECTIFS DU PROJET

Jean-François BORELLA et Catherine ULRICH-MICHEL (SNCF Réseau) présentent le contexte et les objectifs du projet (*cf. diaporama partagé*) :

- 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 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 (*cf. diaporama partagé et cartes détaillées de tracé*).

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.

Ce tronçon ferroviaire est aujourd'hui saturé ce qui explique l'importance de construire des voies supplémentaires. Ces dernières visent à permettre de doubler la capacité de cette ligne en faisant circuler les trains rapides et les trains lents sur des voies différentes.

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, la méthodologie suivie par SNCF Réseau est de partir d'un champ des possibles très large avec pour seule 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.

4- TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LES PARTICIPANTS

Les participants formulent leurs remarques, questionnements et contributions sur le projet et les enjeux de la concertation :

- Un participant :
 - Pose la question de la réalité de la concertation, car selon la variante choisie, le coût lié aux travaux de reconstruction des ponts sera très élevé ;
 - Considère qu'il est ainsi difficile de penser que la variante la plus chère puisse être retenue même si elle est préférée par les riverains.
- SNCF Réseau :
 - Insiste sur sa volonté de permettre aux participants de s'exprimer sur les deux variantes, qui ont chacune des avantages et inconvénients, très en amont des études, et précise que les études financières détaillées n'ont pas encore été réalisées.
- Un participant :
 - Pose la question de l'éventuelle alternance entre les variantes par tronçon sur le tracé.
- SNCF Réseau
 - Précise qu'il est possible d'alterner entre la variante rouge et la variante bleue d'un sous-tronçon à l'autre ;
 - Indique que le tracé final sera l'assemblage de chacun des tracés retenus par sous-trançons, que l'on peut considérer comme fonctionnant de façon autonome pour chaque variante.
- Un participant :
 - Pose la question du trafic fret, qui circulerait la nuit ;
- SNCF Réseau
 - Rappelle que l'objectif du doublement des voies est de donner de la capacité de circulation pour les trains lents et les trains rapides ;
 - Précise qu'aujourd'hui les trains de fret utilisent la place laissée par les trains voyageurs, en dehors des heures de pointes ;
 - Indique que le fait de dissocier les circulations lentes et rapides permettrait de mieux utiliser les créneaux en journée ;
 - Confirme que à date, spécifiquement sur la section entre St-Fons et Grenay, il y a environ 200 circulations / jour en semaine, dont 65% de TER, 25% de TGV et 10% de fret (15% sur l'ensemble de l'Etoile Ferroviaire).
- Le même participant :
 - Précise que ses attentes portent sur les protections contre le bruit.
- SNCF Réseau
 - Indique avoir pris en considération que la question du bruit est un élément très important du projet ;
 - Précise que cette dimension sera spécifiquement affinée dans la phase suivante d'études du projet, lorsque le tracé de référence aura été choisi à l'issue de la présente concertation ;

- Indique que le volet acoustique sera traité à cette étape qui visera à travailler l'insertion du projet dans son environnement territorial ;
- Rappelle que SNCF Réseau doit respecter une réglementation très précise « *démarche générale d'Eviter – Réduire – Compenser* » :
 - Une nouvelle concertation sur l'insertion du tracé retenu sera réalisée ;
 - Ensuite une étude d'impacts, puis une enquête d'utilité publique seront réalisées ;
 - Avant d'envisager des dispositifs de réduction des impacts ou nuisances, cette première étape vise à étudier le volet « Réduire ».
- Un délégué du Conseil de quartier Centre
 - Précise qu'il est porte-parole des habitants ;
 - Ne souhaite pas avoir de discussion technique avec SNCF Réseau sur le tracé, en précisant qu'à Lyon il y a aussi un métro et qu'on sait faire des souterrains ;
 - Demande à SNCF Réseau d'être à l'écoute de ceux qui vivent à côté des voies et qui subissent les nuisances sonores ;
 - Ajoute que les habitants du quartier ont un besoin absolu de la gare, mais qu'ils sont exaspérés par les stationnements sauvages ;
 - Précise que les habitants souhaitent que le Boulevard L. Bonnevey soit couvert et supporte une esplanade avec en surface un tramway, même si ce n'est pas le sujet de cet atelier ;
 - Souhaite que SNCF Réseau demande aux habitants tous les problèmes vécus au quotidien, et les transpose dans ses choix techniques et économiques.
- SNCF Réseau confirme qu'il s'agit bien de l'objectif des ateliers de concertation.
- Lionel PILLET, élu :
 - Demande s'il est possible de doubler le fret, le passage des TGV et les capacités TER en ne rajoutant qu'une seule voie ?
- SNCF Réseau :
 - rappelle qu'il s'agit d'avoir au total 4 voies pour séparer les circulations lentes et rapides ;
 - Confirme que lorsque 3 voies existent déjà (Vénissieux), il ne faut en ajouter qu'une.
- Lionel PILLET, élu :
 - Poursuit en exprimant qu'il est difficile de faire confiance à la capacité d'écoute de SNCF Réseau et illustre son propos en indiquant que la gare de Vénissieux a été construite sans ascenseur.
- Un participant :
 - Prend la parole pour citer un rapport ministériel de 2011, qui prévoyait que soient livrées les parties nord puis sud du CFAL dans la foulée ;
 - Explique que les études du nœud ferroviaire à l'horizon 2030 ont bien pris en compte la réalisation intégrale du CFAL, mais qu'on annonce maintenant que le CFAL Nord va se raccorder à la ligne historique et que les marchandises vont revenir au centre de l'agglomération pour desservir Sibelin ;
 - Exprime qu'il est difficile d'avoir confiance en SNCF Réseau si des décisions sont remises en cause au niveau ministériel.
- Une déléguée du conseil de quartier Centre :

- Demande de quel côté seront pris les 10 mètres d'emprise et précise que si cela se faisait du côté de la rue Maréchal, cela aurait pour conséquence de couper la route, où passeront les voitures entre le train et le futur tramway T10 ;
- Annonce qu'elle souhaite lancer une pétition en faveur d'un ascenseur dans la gare.
- SNCF Réseau
 - Précise que l'emprise du tracé dépend du choix de la variante (cf. cartes mises à disposition pour l'atelier) ;
 - Précise concernant l'ascenseur que les travaux réalisés dans la gare ont consisté à réhabiliter le quai de secours dans l'objectif de faire descendre les voyageurs en situation exceptionnelle ;
 - Rappelle qu'il a été décidé à l'époque par les différents partenaires du projet qu'il ne s'agissait pas de refaire la gare en totalité ;
 - Indique que le projet de mise à 4 voies est travaillé avec la Métropole, la Région, les communes, et pourrait constituer une opportunité d'engager une réflexion plus approfondie et globale sur les gares.
- Un participant :
 - Indique que les habitants ne connaissent pas les contraintes techniques mais connaissent la « vraie » vie du quartier et qu'ils ont ainsi des besoins tels qu'un ascenseur et un guichet dans la gare ;
 - Cite le projet Urbagare de 2013 dont il regrette la non-réalisation ;
 - Indique que le T10 va aller jusqu'à la gare de Vénissieux et passer au-dessus du Bld Urbain Est, que la ville de Vénissieux étudie dans ses réflexions 2030 d'aller du Bld Joliot Curie jusqu'aux Minquettes en passant sur ou sous les voies ;
 - Demande à SNCF Réseau de prendre en considération ces éléments, en ajoutant que tous ont conscience de la nécessité de développer des transports en commun de qualité notamment pour desservir les 150 000 emplois de la ville et que Vénissieux est une porte d'entrée dans l'agglomération lyonnaise.
- Nicaya Conseil indique :
 - Que SNCF Réseau a bien pris note des contributions concernant l'accessibilité, les nuisances sonores, le stationnement de la gare, les aménagements d'infrastructures et les franchissements ;
 - Précise que le projet peut le cas échéant apporter des améliorations par rapport à l'existant ;
 - Invite les participants à apporter des contributions détaillées sur les cartes des variantes proposées pour l'atelier.
- Joël DUBOS, FNAUT AURA :
 - Demande que les cartes de circulation dans l'étoile ferroviaire lyonnaise soient mises à jour et qu'une projection soit faite à l'horizon d'ouverture des voies ;
 - Précise que le nœud d'étranglement ne se situe pas spécialement à Vénissieux, mais en amont, lorsqu'il n'y a que deux voies, et que si le projet n'est pas réalisé, il n'y aura pas de RER à la Lyonnaise ;
 - Demande des précisions sur la mise en concertation du projet CFAL Sud, dont il a été envisagé à l'époque qu'il se ferait fin 2033 ;
 - Demande ensuite si l'alternance des tracés rouge et bleu a une incidence sur les vitesses des trains.
- SNCF Réseau
 - Précise que :
 - L'alternance entre les tracés rouge et bleu n'impacte pas les vitesses des trains ;

- Les données concernant le trafic actuel seront communiquées sur le site internet du projet :
 - L'Etoile Ferroviaire Lyonnaise étant saturée, les données de trafic n'ont pas beaucoup évolué depuis le débat public 2019 ;
 - La projection est plus compliquée, car il ne s'agit pas simplement d'additionner des trafics, certains étant incompatibles ;
 - Ce n'est pas parce que le CFAL nord arriverait sur la ligne qu'il sera possible de faire passer tout le trafic fret correspondant.
- Précise, concernant la mise en concertation du projet CFAL Sud et l'ordonnancement des projets, que le Conseil d'Orientation des Infrastructures a rendu un rapport au gouvernement en début d'année et que dans ce rapport, la réalisation du CFAL nord est positionnée à l'horizon 2035, et le CFAL Sud à horizon 2039 ;
- Précise que SNCF Réseau est dans l'attente d'un choix du gouvernement par rapport à ces scénarios.
- Un participant :
 - Affirme qu'il n'est pas nécessaire de choisir entre la variante bleue et la variante rouge car le projet se fera dans chacune des options.
- La déléguée du conseil de quartier Centre :
 - Ajoute que peu de personnes se sont mobilisées :
 - Car ayant l'expérience de la concertation sur le T10, où le choix final a été guidé uniquement par une question de coûts ;
 - Ou parce que quand quelqu'un résiste pour vendre, on fait passer de l'autre côté – avec au final uniquement des choix cosmétiques laissés aux habitants.
 - Précise que si SNCF Réseau connaît déjà la variante qu'elle va retenir, il n'est pas nécessaire de demander leur avis aux habitants.
- SNCF Réseau
 - Rappelle que les impacts d'une variante à l'autre ne sont pas les mêmes et que le choix reste réellement ouvert ;
 - Précise qu'il est donc important contribuer à ce choix via la concertation, et partager toutes les incidences identifiées compte tenu de la connaissance fine du secteur.

5- ATELIER DE TRAVAIL : POINTS FORTS, POINTS FAIBLES ET POINTS D'ATTENTION DE CHACUNE DES VARIANTES PROPOSEES

Durant cette séquence, les participants ont analysé collectivement variantes rouge et bleue dans la section concernant le territoire de la commune de Venissieux.

Ces contributions portent respectivement sur chacune des 2 variantes et pour certaines sont communes aux deux variantes.

Contributions concernant la variante rouge :

- Boulevard Urbain Est :
 - Comment faire passer les trains ?
 - Est-ce que le coût d'un passage en souterrain serait rédhibitoire ?
 - Nécessité de construire des ponts aux endroits les plus larges, ce qui pourrait coûter plus cher avec des risques que les travaux ne soient pas réalisés ;
 - Un pont de 11 m de haut est prévu pour franchir les voies mais est-ce réalisable ?
- L'avenue Eugène Maréchal sert d'itinéraire au tram T10 : quid de la faisabilité du tramway avec le projet de ferroviaire (variante rouge) ;
- De nombreux poids lourds font une navette entre Rue du Beaujolais et le centre de groupage Chemin des Charbonnier : à prendre en considération pour le rétablissement des circulations ;
- Pont de Berliet : sous dimensionné car utilisé comme itinéraire de shunt.

Contributions concernant la variante bleue :

- Point positif : maintien pont Berliet car nécessité de faire passer une circulation routière importante ;
- La variante bleue ne prend pas de foncier du côté des maisons (chemin Charbonnier) ;
- Points négatifs :
 - Ce pont sert de déviation lorsque l'autoroute est congestionnée ;
 - Il est cependant sous-dimensionné, ce qui met les vélos et piétons en danger → il vaudrait mieux démolir le pont Berliet ;
- Coupure rue Maréchal : si cette rue n'existe plus, vue que la rue du dessus (rue Emile Zola) accueille le T10, comment va s'envisager le rétablissement ?
- Proximité du groupe scolaire (à St Priest) à prendre en considération ;

- Franchissement au niveau de la gare de triage dans le prolongement du BUE : cf. études de la Métropole 2022 → intérêt du BUE pour absorber tous les trafics autour du projet ;
- Projet Urbagare : reprendre les éléments de ce projet + utiliser le BUE comme support d'une ligne de TC en site propre ;
- Importance d'une mise en cohérence des projets urbains, de mobilité et d'aménagement : avoir une vision globale des projets MdL / SYTRAL ;
- Passerelle non accessible
- Comment la circulation dans le secteur rue E. Maréchal va être traitée ? : cf. T10 sinon il faudrait faire tout le tour de Vénissieux en venant de la gare.

Contributions communes aux 2 variantes :

- Complexité du transport camions sur les trains puis sur la route ;
- Énormément de trafic fret en prévision sur la mise à 4 voies St-Fons – Grenay :
 - Dimension internationale : Lyon-Turin masque un plus gros projet Lisbonne-Kiev ;
 - Vrai problème : la réalisation du CFAL ;
 - Population est déçue et elle n'a plus d'attente car elle n'est pas entendue depuis des années ;
- Ok pour entendre/supporter les nuisances liées aux trains qui alimentent le secteur mais pas pour ceux qui ne font que passer (transit) ;
- Il existe des solutions pour traiter le bruit et les vibrations mais cela demande des moyens qui ne sont généralement pas accordés :
 - Attentes de protections contre le bruit et « pas d'un mur de Berlin » ;
- Articuler tous les projets structurants : CFAL Nord et Sud
 - NB : voir le rapport du Conseil Général de l'Environnement et du développement durable de 2011 ;
- Travailler sur l'insertion environnementale du projet dans la ville :
 - Penser des protections esthétiques pour éviter les tags ;
 - Envisager une piste cyclable le long des voies (quelle que soit la variante) ND selon contraintes ;
 - Implantation d'arbres, espaces verts - une voie « paysagée » à l'intérieur de la ville ;
- Passage souterrain « coupe gare » : sale mais accessible (vélo, UFR) ;
- Attention à porter à la gare de Vénissieux : guichet, vie, services ;
- Pourquoi pas un souterrain ?
- Ancienne réflexion de relier quartier des Minguettes avec un franchissement de la voie en amont du sous-terrain de l'ancienne gare ;
- Ne pas faire comme le T10 « on vous prend que la moitié de votre maison » ;
- On demande à la Région, la Métropole et l'État d'avoir une vision d'ensemble des projets ;
- Il y a environ 140 000 emplois dans le secteur : la gare constitue un pôle multimodal majeur et nécessite un stationnement capacitaire à proximité de la gare :
 - Parking gare plein et payant : actuellement les usagers du train qui viennent en voiture en gare de Vénissieux sont nombreux à stationner dans les zones résidentielles

6- SUITES DE LA CONCERTATION ET CLOTURE DE L'ATELIER

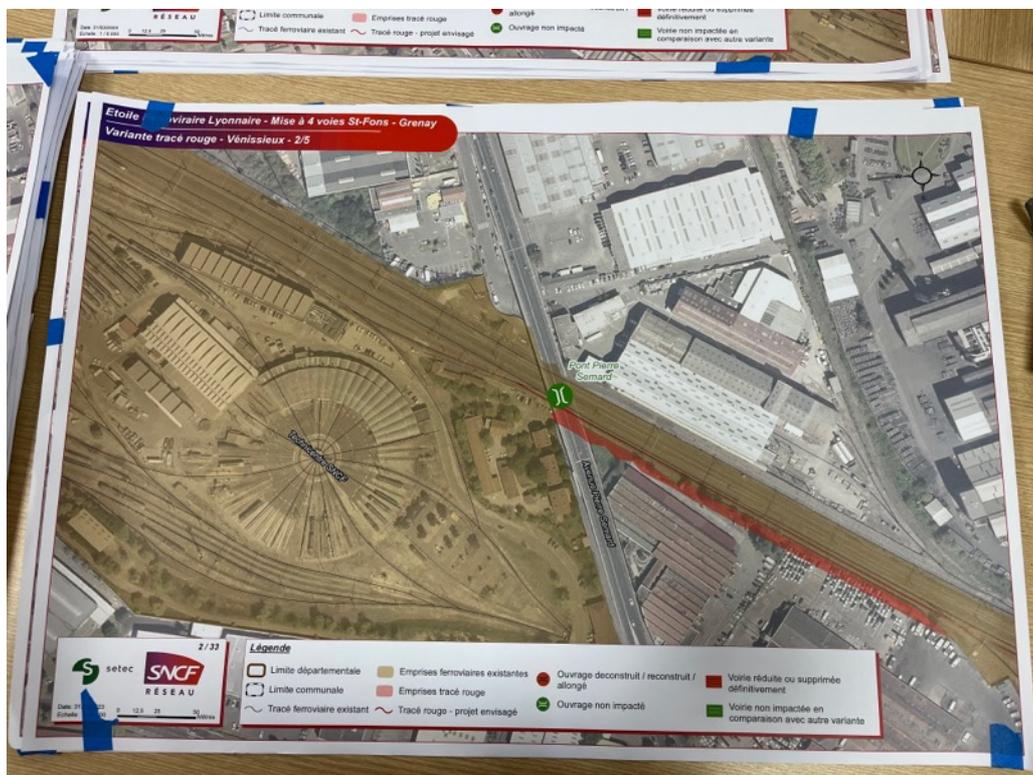
SNCF Réseau remercie les participants et les invite à participer aux permanences se déroulant à Vénissieux, le cas échéant aux ateliers programmés dans les autres communes ainsi qu'à la réunion de clôture de la concertation qui se tiendra le 1^{er} juin 2023 à St-Priest.

7- LISTE DES PARTICIPANTS AYANT SIGNE LA FEUILLE D'EMARGEMENT

Nom Prénom	Organisme - Institution
BORELLA Jean-François	SNCF Réseau
ULRICH-MICHEL Catherine	SNCF Réseau
KARLIN Christophe	SNCF Réseau
RIVAT Roger	Halte au bruit et à la vitesse
SUZE Maurice	
PILLET Lionel	Élu à la ville de Vénissieux
THIVELIER Henri	Délégué de Quartier du Centre
DUBOS Joël	Vice-président FNAUT AURA
RIVAS Paul	
CANTINI Thierry	Mairie de Saint-Priest
REA Enrico	Habitant, ancien Président Halte au bruit
FRAISSE Paul	DREAL
ARNAULD Aurélien	
TALBI Valérie	Déléguée de Quartier du Centre
SAINT-PIERRE Stéphane	Nicaya Conseil – AMO Concertation SNCF Réseau
WILLIAMSON Jennifer	Nicaya Conseil – AMO Concertation SNCF Réseau
SAINT-PIERRE Justine	Nicaya Conseil – AMO Concertation SNCF Réseau

8- ANNEXES

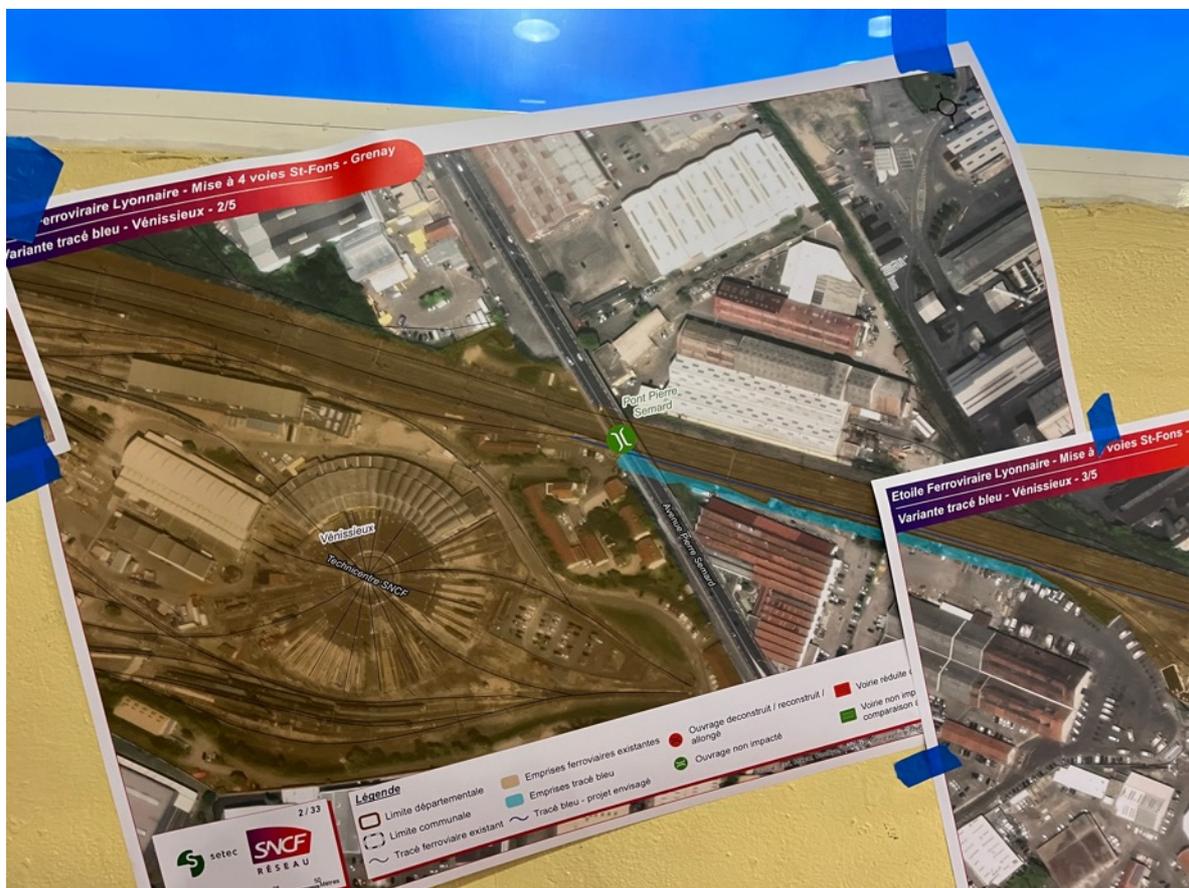
Annotations réalisées par les participants sur le tracé rouge :

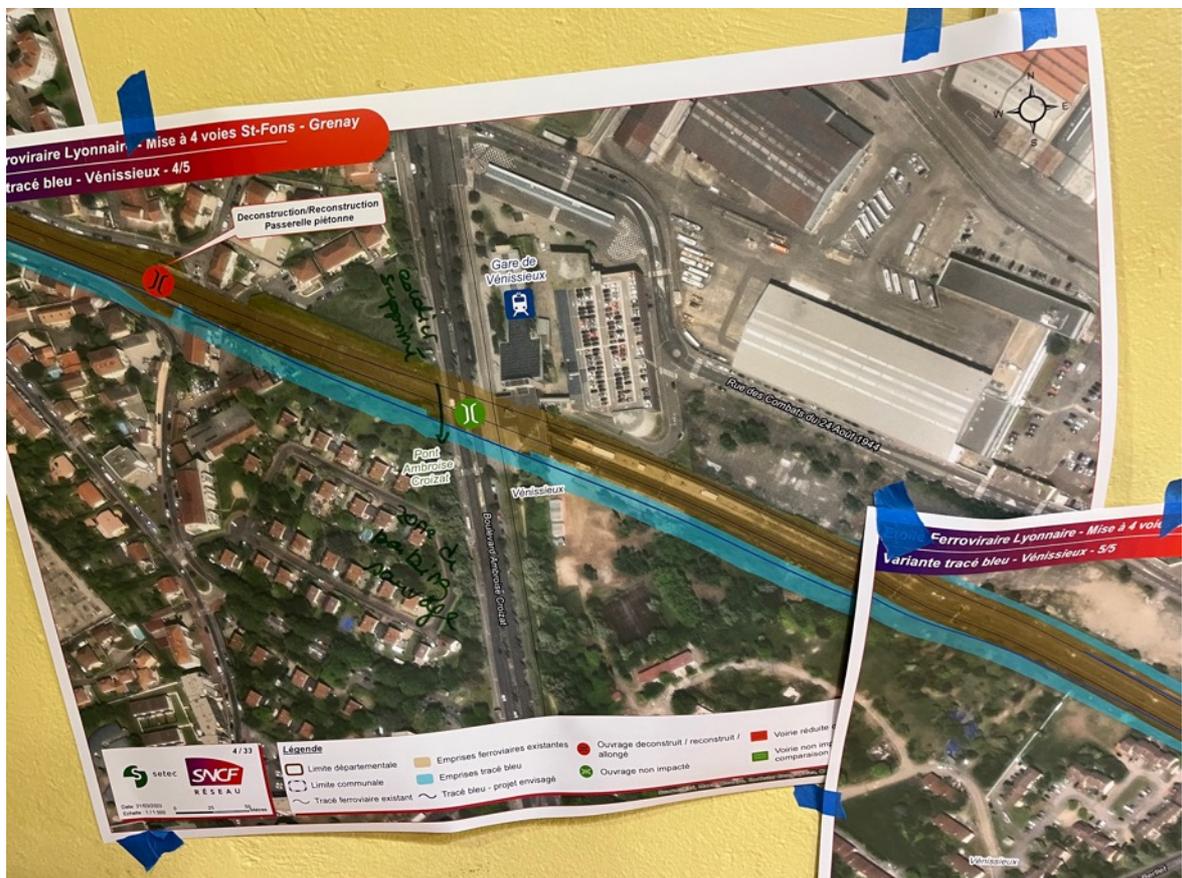
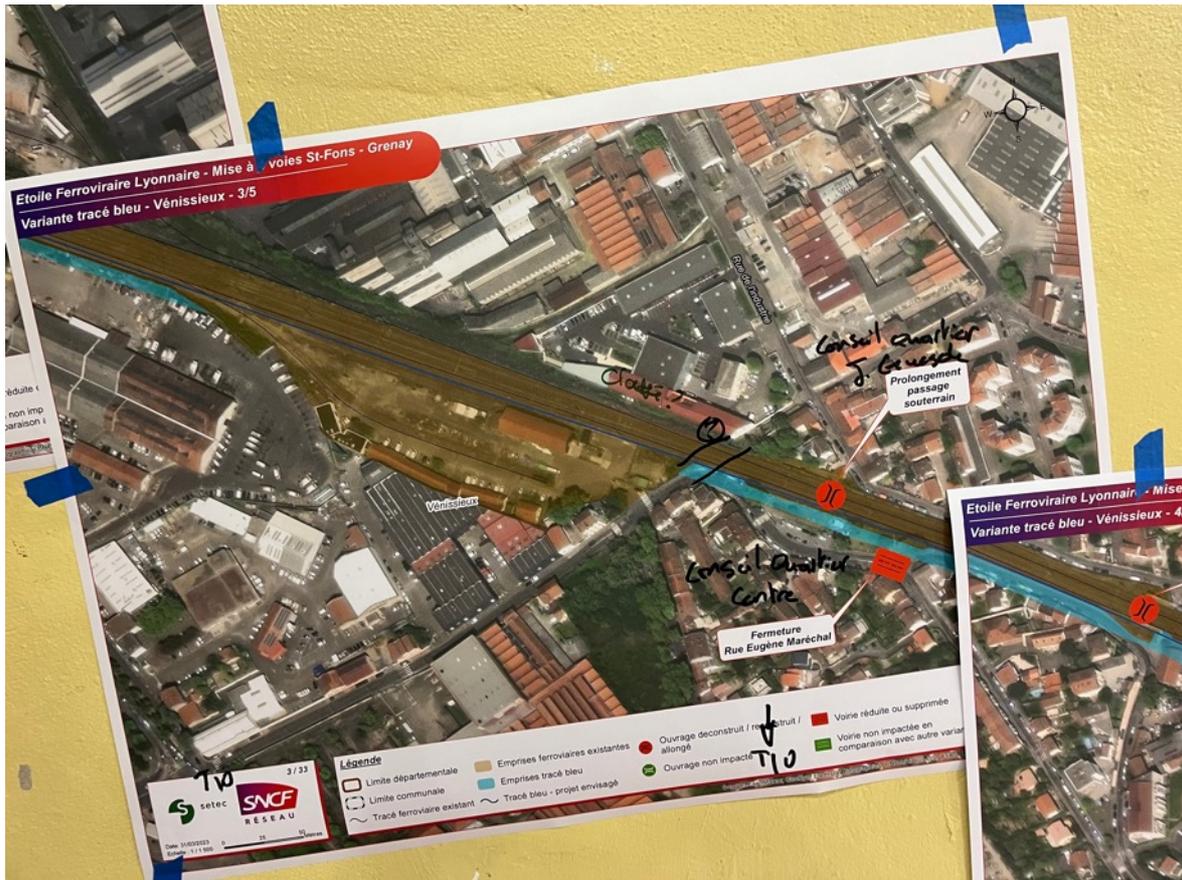






Annotations réalisées par les participants sur le tracé bleu :







SNCF Réseau
Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes
78 rue de la Villette
69425 Lyon Cedex 03

