

Réunion du Comité Syndical du 19 juin 2019

Convoqué le onze juin deux mille dix-neuf, le Comité syndical s'est réuni le dix-neuf deux mille dix-neuf à dix-huit heures pour sa quatre-vingt-douzième séance dans la salle d'Assemblée de Clermont Auvergne Métropole, sise 64 avenue de l'Union Soviétique à Clermont-Ferrand.

Monsieur Dominique ADENOT, Président de séance, procède à l'appel des membres.

92^e Séance

Étaient présents les délégués dont les noms suivent :

Monsieur Dominique ADENOT
Madame Nadine ALAPETITE
Madame Pascale AMEIL
Madame Martine BELLEROSE
Monsieur Roland BLANCHET
Madame Jacqueline BOLIS
Monsieur Nicolas BONNET
Monsieur Jean-Pierre BUCHE
Monsieur Gérard CHANSARD
Monsieur Jean-Michel CHARLAT
Monsieur Serge CHARLEMAGNE
Monsieur Jacques CHEVALIER
Monsieur Alain DEAT
Monsieur Gérard DUBOIS
Monsieur Roger GARDES
Monsieur Dominique GUÉLON
Monsieur Gérard GUILLAUME

Monsieur Jean-Pierre HÉBRARD
Monsieur Jean-Maurice HEINRICH
Monsieur Jacques LARDANS
Monsieur Yves LIGIER
Monsieur Jean-Henri PALLANCHE
Monsieur Gilles PAULET
Monsieur Pierre PÉCOUL
Monsieur Gilles PETEL
Monsieur Pascal PIGOT
Monsieur Jérôme PIREYRE
Monsieur Yves PRADIER
Monsieur Michel PROSLIER
Monsieur Marc REGNOUX
Monsieur Bruno VALLADIER
Monsieur René VINZIO
Monsieur Gilles VOLDOIRE

Avaient donné pouvoir :

Monsieur Olivier BIANCHI
Monsieur Louis GISCARD D'ESTAING
Monsieur Mohand HAMOUMOU
Monsieur Jean-Philippe PERRET
Monsieur Nicolas WEINMEISTER

À Monsieur Roger GARDES
À Monsieur Michel PROSLIER
À Monsieur Dominique ADENOT
À Monsieur Pierre PÉCOUL
À Monsieur Gérard CHANSARD

Étaient excusés / absents :

Monsieur Jean-Claude ARESTÉ
Monsieur Jérôme AUSLENDER
Monsieur Jacques BEAUJON
Monsieur José BELDA
Monsieur Michel BEYSSI
Monsieur Olivier BIANCHI
Monsieur Frédéric BONNICHON
Monsieur Cyril CINEUX
Monsieur Jean-Christian COURCHINOX
Monsieur Jean-Paul CUZIN
Monsieur Joël DERRÉ
Monsieur Antoine DESFORGES
Monsieur Laurent DIAS
Madame Martine FAUCHER
Madame Hélène FEDERSPIEL
Monsieur Philippe GAILLARD
Madame Blandine GALLIOT

Monsieur Louis GISCARD D'ESTAING
Monsieur Mohand HAMOUMOU
Monsieur Didier IMBERT
Monsieur Grégory LÉPÉE
Monsieur Christian MÉLIS
Monsieur Jean-Marc MORVAN
Monsieur Bertrand PASCUIO
Monsieur Alain PAULET
Monsieur Jean-Philippe PERRET
Monsieur Hervé PRONONCE
Madame Marie-Jeanne RAYNAL
Monsieur Christian SIMONET
Madame Marie-José TROTE
Monsieur Dominique VAURIS
Monsieur Gérard VIALAT
Monsieur Nicolas WEINMEISTER

Monsieur le Président de séance constate que le quorum est atteint.

Nœud Ferroviaire Lyonnais

Monsieur le Président explique le projet de Nœud Ferroviaire Lyonnais aux membres présents de l'Assemblée Délibérante.

CONTEXTE

Ce document de travail vise à apporter un argumentaire sur les enjeux et attentes en lien avec le projet de « Nœud Ferroviaire Lyonnais » pour la liaison Clermont-Ferrand – Lyon qui est d'ailleurs une priorité du SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes.

Ce document fait l'objet d'un partage entre Clermont Auvergne Métropole (commanditaire) et d'autres structures comme Objectif Capitales, Le Grand Clermont ou le Pôle Métropolitain Clermont Vichy Auvergne.

Le contenu de cette note pourra alimenter un livrable à la Commission Nationale du Débat Public sous forme de « contribution » ou de « cahier d'acteurs ».

Du 11 avril au 11 juillet a lieu le débat public relatif aux aménagements du nœud ferroviaire lyonnais, qui connaît déjà depuis plusieurs années une saturation tant des voies d'accès que de sa gare principale (Lyon Part-Dieu). Si les aménagements en lien avec ce projet seront localisés sur le périmètre de la Métropole de Lyon ou ses environs proches, il n'en demeure pas moins que l'amélioration du nœud ferroviaire lyonnais constitue un enjeu pour l'amélioration du lien entre Clermont-Ferrand et Lyon, notamment en termes de fréquence et de régularité.

Reception par le préfet: 19/07/2019

Cet enjeu s'inscrit d'ailleurs dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Auvergne-Rhône-Alpes, arrêté le 29 mars dernier, qui fait le constat d'un profond déséquilibre, au sein de la nouvelle entité régionale, entre l'ex-territoire d'Auvergne et l'ex-territoire rhônalpin.

L'ambition régionale à l'horizon 2030 est par conséquent d'atténuer les disparités entre l'est et l'ouest. Pour cela, le SRADDET met en évidence la nécessité de « créer, de façon complémentaire à l'axe historique "nord / sud", une ligne de force "d'est en ouest" offrant des perspectives renouvelées de développement et de rayonnement » (page 43 du rapport d'objectifs). La performance de la liaison ferroviaire entre Clermont-Ferrand et Lyon constitue indéniablement un point d'appui essentiel pour répondre à cette ambition régionale. Il ne s'agit pas de partir uniquement de l'existant qui montre une offre ferroviaire faible et pénalisée, mais plutôt de considérer le potentiel de développement de la métropole clermontoise et ses capacités d'entraînement de l'ouest pour la région.

Dans la présente note, la première partie s'intéresse à mettre en avant l'intérêt de disposer d'un axe structurant entre Clermont-Ferrand et Lyon. La deuxième traite des attentes pour l'ouest régional concernant le Nœud Ferroviaire Lyonnais, afin d'optimiser la liaison ferroviaire entre les deux métropoles régionales.

PARTIE 1 – LA LIAISON CLERMONT-FERRAND – LYON : UN AXE STRATEGIQUE AU TITRE DE L'AMENAGEMENT REGIONAL ET QUI DEMANDE A ETRE REVALORISE DANS LE DOMAINE DU FERROVIAIRE

La liaison Clermont-Ferrand – Lyon manque de compétitivité aussi bien en temps de parcours (plus de 20 min par rapport à la route), en fréquence (seulement 8 trains par jour), en prix ainsi qu'en régularité. Depuis fin 2018, cette liaison a perdu en attractivité par la fin d'exploitation des trains sans arrêt Clermont-Ferrand – Lyon et par le non arrêt systématique en gare de Lyon Part-Dieu, véritable hub de mobilités (TGV, navette aéroport, métro, tramway).

Pour autant, cette liaison est stratégique au titre de l'aménagement régional et dans la perspective du développement durable, où il conviendra de mettre fin au « tout routier ».

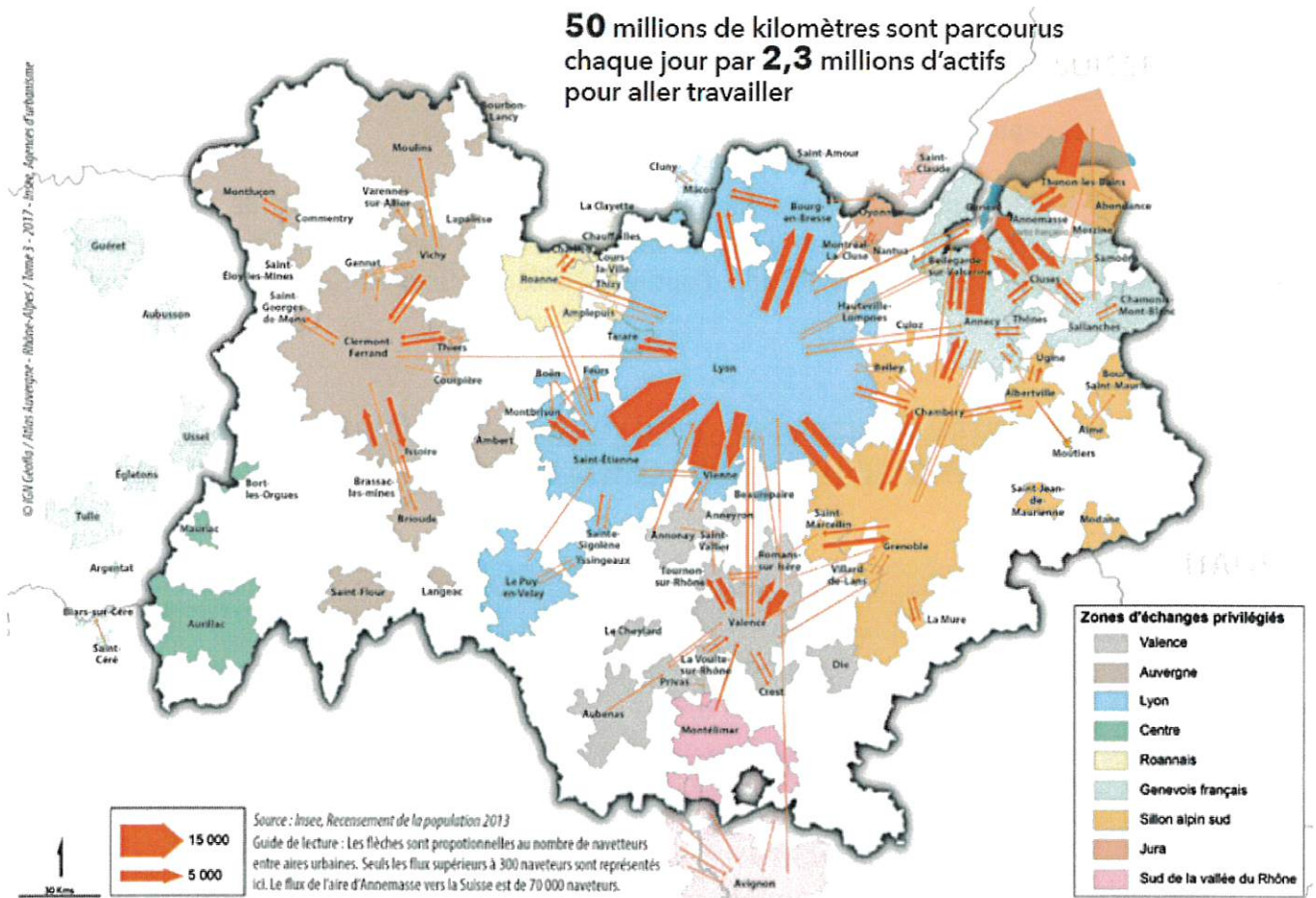
La demande de mobilité entre métropoles régionales :

Au sein de la région Auvergne Rhône Alpes, la demande de mobilité sur l'axe Clermont-Ferrand – Lyon est assez modeste et reste en deçà de l'intensité des échanges qui peuvent s'observer sur les axes Grenoble – Lyon et Saint-Etienne – Lyon. Ceci tient à deux facteurs principaux :

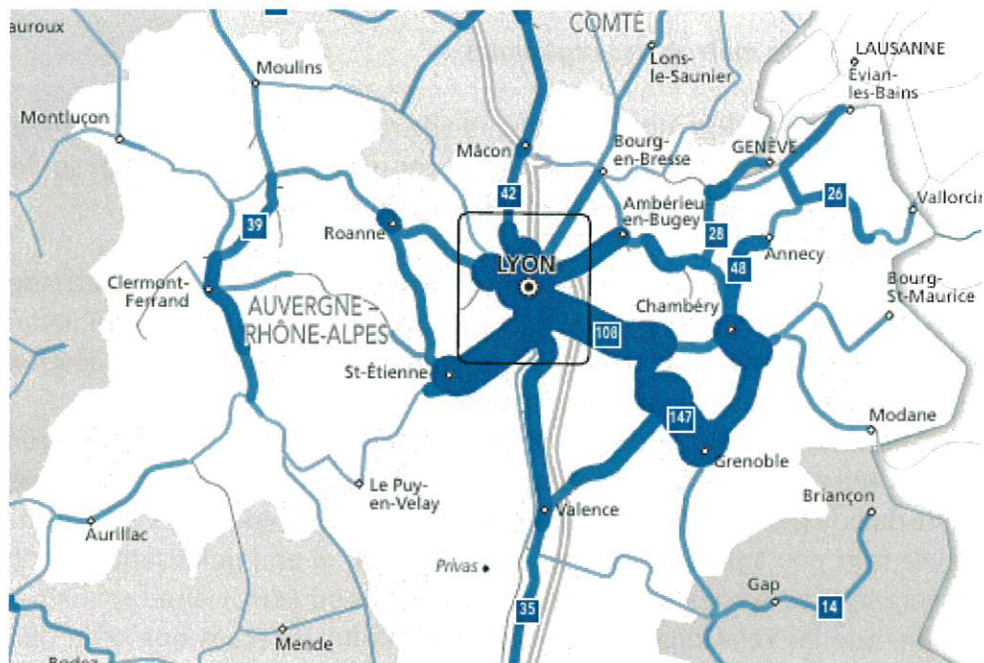
- L'éloignement (en temps) de Clermont-Ferrand vis-à-vis de Lyon (sous la barre des 2h en voiture, proche de 2h30 en train), ne permet pas d'établir des migrations quotidiennes régulières. A l'inverse Grenoble et surtout Saint-Etienne se trouvent dans une plus grande proximité avec Lyon ce qui est propice à des échanges plus massifiés.
- Les coopérations entre Clermont-Ferrand et Lyon sont somme toute assez récentes. Longtemps Clermont-Ferrand et l'Auvergne entretenaient des liens principalement avec la région parisienne. Ce n'est que dans la période récente que les coopérations économiques et institutionnelles (fusion régionale) se sont peu à peu diversifiées avec aujourd'hui une polarisation de Clermont-Ferrand et de l'Auvergne avec Lyon. À l'horizon du projet « Nœud Ferroviaire Lyonnais », il est d'ailleurs fort probable que les **relations futures soient bien plus intenses** que celle observées dans les derniers recueils de données (cartes suivantes basées sur des valeurs comprises entre 2013 et 019).

Cartes des flux de mobilités inter-villes

Au regard de l'intensité des flux domicile-travail (INSEE – 2013)



Au regard de l'intensité des circulations ferroviaires (SNCF - 2019)



Une liaison Clermont-Ferrand – Lyon fragile au plan ferroviaire :

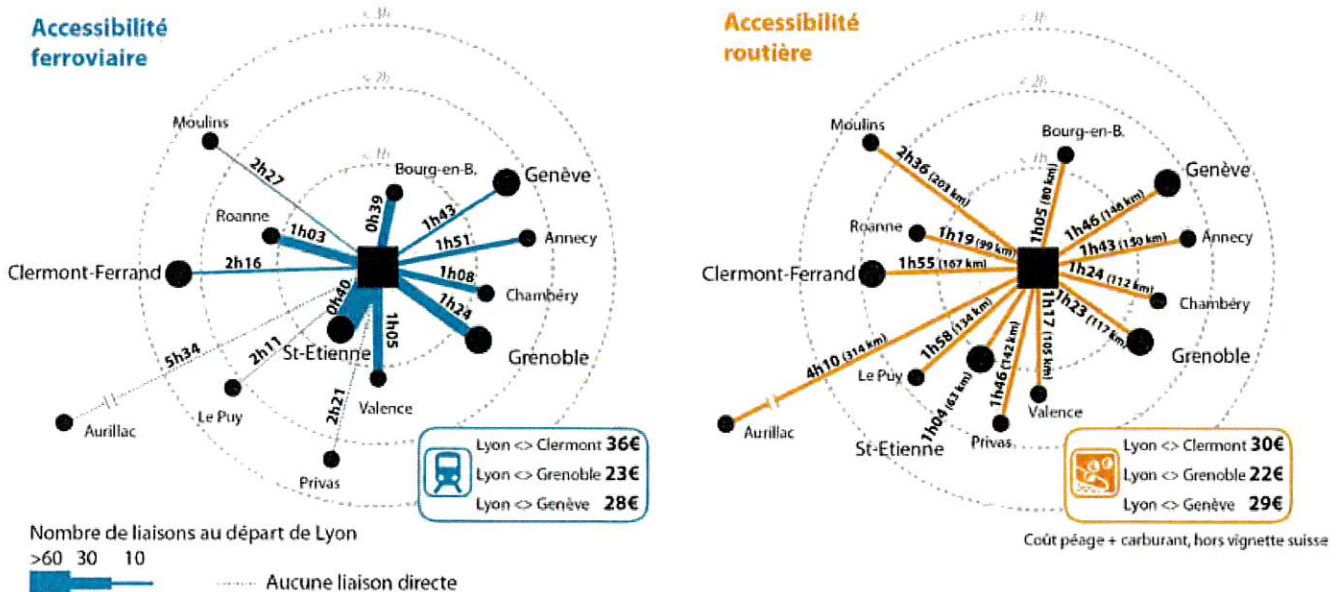
Pour rappel, le SRADDET fixe, aux acteurs du territoire, pour objectif **d'améliorer la performance de l'offre de transports collectifs en termes de temps de parcours et de fiabilité pour la liaison Clermont-Ferrand - Lyon** (rapport d'objectifs, page 82), qui aujourd'hui manque de compétitivité par rapport à la route (cf. ci-dessous). Ceci est à la fois pénalisant pour l'accès à la capitale régionale (Lyon) mais aussi vers les grandes métropoles accessibles depuis Lyon (Londres, Marseille, Milan...).

En termes de **temps de parcours**, la liaison ferroviaire est en net retrait par rapport à la route. Cette configuration est singulière dans l'accès à Lyon des grandes agglomérations d'Auvergne Rhône Alpes (Chambéry, Grenoble, Saint-Etienne...). En effet, généralement le temps de parcours de gare à gare est légèrement à l'avantage du train alors qu'un écart de plus de 20 minutes s'observe sur Clermont-Ferrand – Lyon en faveur de la voiture. L'explication ne se trouve pas dans l'équipement routier, car tous les itinéraires sont couverts par des autoroutes ou des voies express, mais bien dans une **sous-performance du train**.

Par ailleurs, au regard des enjeux environnementaux qui vont se poser avec de plus en plus d'acuité, une mobilité entre Clermont-Ferrand et Lyon axée sur la route apparaît peu compatible avec les orientations du développement durable. Dès lors, la meilleure attractivité du train est un enjeu fort pour le territoire.

Cette préoccupation environnementale est une priorité régionale, qui s'est engagée dans le programme Zéro Émission Valley (valorisation de la filière hydrogène), en partenariat avec des collectivités locales, dont Clermont Auvergne Métropole. Dans ce cadre, la ligne Clermont-Ferrand – Lyon pourrait faire l'objet d'une des lignes pilotes pour le train à hydrogène.

Graphique d'accessibilité rail / route à Lyon

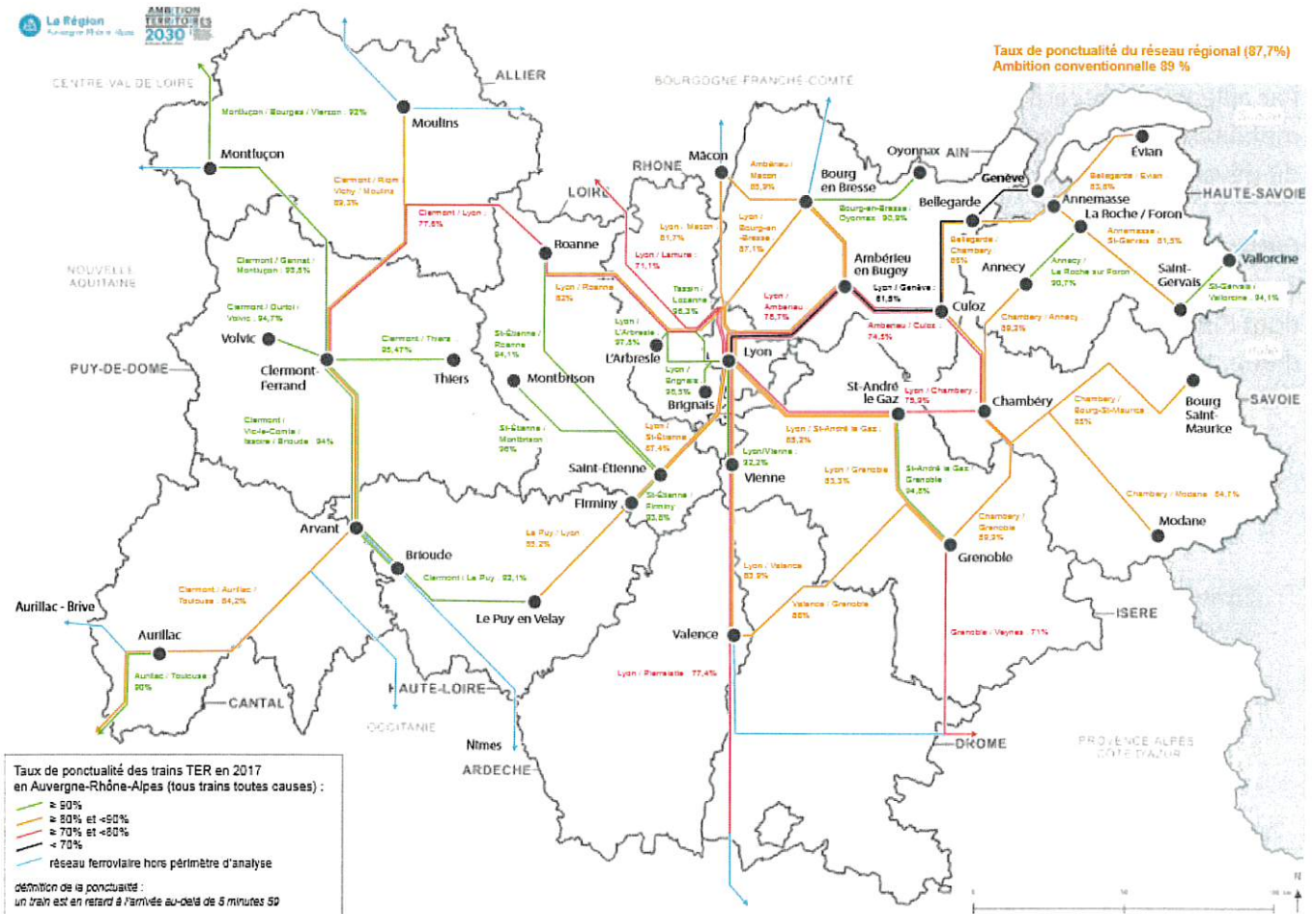


Guide de lecture : Le temps affiché correspond au meilleur temps de parcours. Le coût affiché correspond à un billet de train et au péage (hors vignette suisse) et coût du carburant pour la route.
 Source : Viamichelin, option « trajet le plus rapide » de centre à centre, et base horaire SNCF du 13/12/2016 au 02/07/2017 de gare à gare. Nombre de liaisons directes (TFF—trains ou cars, Intercités, TGV) en lien avec les gares lyonnaises (Part Dieu, Perrache, Jean Macé, Vaise) un mardi ou un jeudi. L'offre TGV entre Lyon Saint-Exupéry et Chambéry, Grenoble, Valence n'est pas prise en compte.

Au-delà du temps de parcours, la faible attractivité du train touche à d'autres paramètres :

- Les fréquences (les possibilités de joindre les 2 villes) actuelles reflètent certes d'une demande de mobilité sur cet axe plus limitée que sur les relations Grenoble – Lyon ou Saint-Etienne – Lyon, mais l'offre ferroviaire avec seulement 8 TER par jour et par sens manque de souplesse horaire, avec des périodes de 5 heures sans train entre les deux villes
- La ligne ferroviaire est également peu compétitive en termes de prix. En effet, le trajet ferroviaire est bien plus long en kilomètre que l'itinéraire routier (224 km par le rail, 167 km par la route), ce qui a une incidence sur un prix du billet plus cher que les frais de péage et carburant alors que sur les villes alpines train et voiture sont dans des tarifs proches.
- La régularité de l'axe est l'une des plus mauvaises de la région Auvergne Rhône-Alpes.

Carte sur la régularité des liaisons TER



Une liaison Clermont-Ferrand – Lyon qui régresse alors que l'axe est stratégique au regard de la fusion régionale

Au-delà du lien Clermont-Ferrand – Lyon, cette desserte permet de rattacher l'ensemble du territoire ex-Auvergnat à Lyon (nouvelle capitale régionale) à l'exception du bassin du Puy grâce à la desserte des gares intermédiaires de Riom et Vichy et à des correspondances dans ces gares avec les petites et moyennes villes : Aurillac, Brioude, Issoire à Clermont-Ferrand ; Montluçon, Moulins à Vichy.

Or, si des améliorations ont été constatées avec la réalisation en 2006 du « shunt » de Saint-Germain-des-Fossés (section de voie nouvelle permettant de ne plus transiter dans cette gare), puis en 2016 avec la mise en service d'un aller/retour ne marquant aucun arrêt entre Clermont-Ferrand et Lyon, il ressort qu'actuellement les temps de parcours, le positionnement des trains dans la journée (le premier train du matin arrive à 9h22 à Lyon) et le lieu d'arrivée sur Lyon (la gare principale de Lyon-Part-Dieu n'est plus systématiquement desservie) sont de moins en moins attractifs (notamment en raison des problèmes d'entrée dans le nœud ferroviaire lyonnais), alors que les besoins de mobilités entre les 2 ex-régions (et leurs villes principales) sont de plus en plus nécessaires.

Évolution de l'offre sur le Clermont-Ferrand – Lyon

2005 : 6 trains / jour – meilleur temps 2h36 (5 arrêts)

2007 : 7 trains / jour – meilleur temps 2h18 (4 arrêts)

2014 : 7 trains / jour – meilleur temps 2h23 (4 arrêts)

2016 : 8 trains / jour – meilleur temps 2h13 (sans arrêt)

2019 : 8 trains / jour – meilleur temps 2h23 (4 arrêts)



Une gare de Clermont-Ferrand qui est amenée de plus en plus à jouer un rôle de collecteur des mobilités régionales et métropolitaines

Actuellement la gare de Clermont-Ferrand traite un peu moins de 4 millions de déplacements ferroviaires annuels. C'est l'une des principales gares d'Auvergne Rhône Alpes et elle joue un rôle de plaque tournante pour se rendre dans les territoires de l'ouest régional.

A un horizon 2025, deux projets structurants vont renforcer sa position :

- Le déplacement de la gare routière actuellement au centre-ville qui sera aménagée sur un nouveau site à proximité de la gare SNCF. L'intermodalité et la complémentarité trains – autocars seront sensiblement améliorées ;
- La création de deux nouvelles lignes de BHNS en sites propres venant se connecter au pôle Gare SNCF assurant une desserte à très haute fréquence avec le centre-ville et d'autres quartiers qui font l'objet de mutations profondes (quartier Saint-Jean notamment).

Ainsi, le rôle de collecteurs des mobilités locales de la gare de Clermont-Ferrand sera sensiblement amélioré et contribuera à donner plus d'attractivité au train, notamment en direction de Lyon. Il est donc essentiel que le projet de NFL prenne en compte toute la dimension d'aménagement du territoire et prépare l'avenir en garantissant la possibilité d'un développement futur des liaisons ferroviaires Clermont-Ferrand-Lyon qui pourront prendre toutes leurs places dans la réponse à l'enjeu de transition énergétique et écologique

PARTIE 2 – LE NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS : UN PROJET OUVRANT DES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE LA LIAISON CLERMONT-FERRAND – LYON

Dans le cadre du projet de « Nœud Ferroviaire Lyonnais », il est capital pour Clermont-Ferrand et l'Auvergne de voir aboutir systématiquement les trains à Lyon Part-Dieu, vu que cette gare est stratégique à la fois pour l'accès au quartier d'affaires mais aussi au pôle de correspondances TGV et aéroport (gare d'où part la navette pour l'aéroport). Il convient d'être vigilant à un report des liaisons Clermont-Ferrand sur la seule gare de Perrache afin de ne pas revivre le « syndrome Bercy ».

Par ailleurs, le projet de NFL doit permettre une augmentation des fréquences, une amélioration de la régularité, le maintien d'une fonction fret vers le Massif central et être compatible avec des opérations à court, moyen ou long terme pouvant améliorer les temps de parcours Clermont-Ferrand – Lyon.

Une liaison Clermont-Ferrand – Lyon devant se renforcer en fréquence

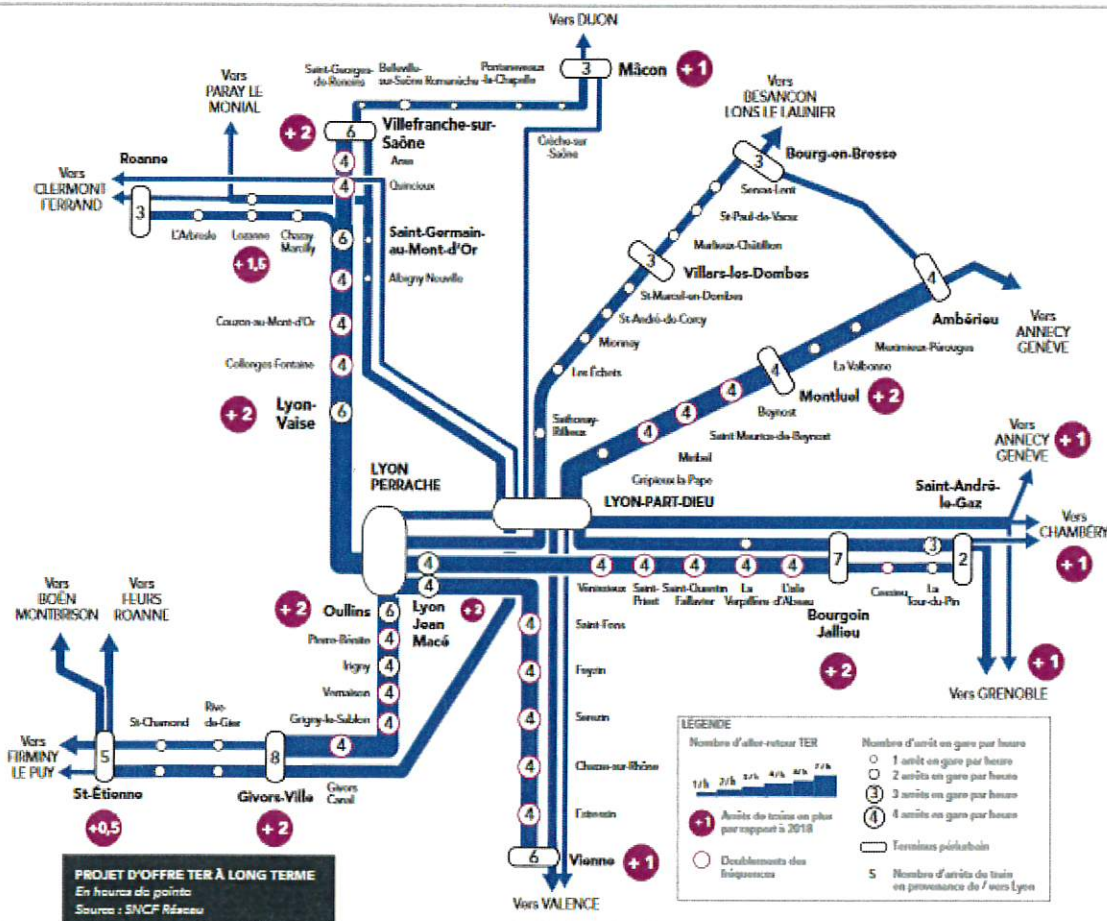
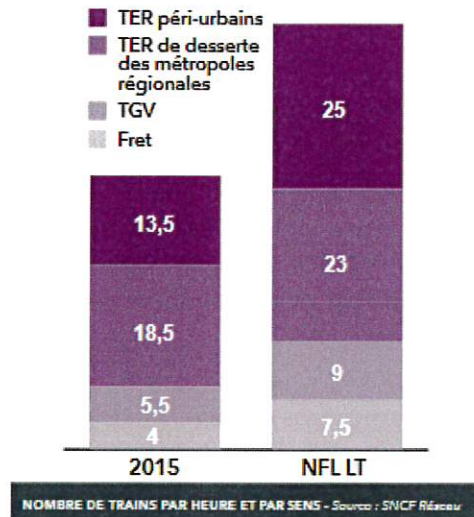
Au terme du projet d'amélioration du Nœud Ferroviaire Lyonnais, il ressort que l'un des objectifs est d'augmenter le nombre des trains de desserte des métropoles régionales, dont fait partie l'axe Clermont-Ferrand – Lyon.

Toutefois, cette composante « desserte des métropoles régionales » est la moins prise en compte dans les objectifs du projet. Ainsi, les acteurs clermontois souhaitent **réaffirmer l'enjeu de revaloriser le nombre de desserte sur Clermont-Ferrand – Lyon** et s'interrogent de la réalité de cette perspective vue que les attentes de trains supplémentaires existent également sur d'autres dessertes de métropoles régionales (Annecy - Lyon / Genève - Lyon / Grenoble – Lyon / Saint-Etienne – Lyon...)

LES AMÉNAGEMENTS À LONG TERME DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS

LES OBJECTIFS DU PROJET

- Répondre aux besoins de transports du quotidien dans une logique de développement durable :
 - un service tous les ¼ d'heure (½ h actuellement) pour les TER péri-urbains,
 - une augmentation de la desserte des métropoles régionales (maillage régional).
- Conforter le NFL comme hub ferroviaire d'importance nationale et internationale et assoir l'attractivité et la compétitivité d'Auvergne-Rhône-Alpes.
- Contribuer au développement du fret ferroviaire en offrant davantage de facilités d'exploitation du réseau ferré.
- Offrir de la capacité supplémentaire au nœud ferroviaire lyonnais dans son secteur le plus densément utilisé en cohérence avec les besoins futurs.



Une liaison Clermont-Ferrand – Lyon doit voir sa régularité s'améliorer significativement au terme du projet

En situation actuelle, Clermont-Ferrand – Lyon fait partie des 5 lignes régionales les plus problématiques en termes de respect des horaires. Au regard de temps de parcours théorique peu attractifs et de fréquences assez faibles, cette situation est peu acceptable pour le lien entre 2 métropoles régionales.

Bien que cette situation puisse être améliorée par le grand projet NFL, il conviendrait aux équipes de SNCF de veiller à une amélioration de la régularité de l'axe, dès à présent.

Une liaison Clermont-Ferrand – Lyon avec une desserte systématique de la gare Part-Dieu

La gare de la Part-Dieu restera au terme du projet le lieu stratégique d'accès à Lyon pour deux raisons :

- La proximité de cette gare avec le **quartier d'affaires** de la Part-Dieu, qui est l'attracteur principal dans Lyon pour les clientèles professionnelles (navetteur régulier, rdv d'affaires, formation...), pour lesquelles la sensibilité au temps de parcours de « porte à porte » est la plus forte
- La connexion aux **réseaux nationaux et internationaux via le hub TGV** (1^{ère} gare de correspondance en France) et la jonction à la navette **aéroport** (Rhône Express est au départ de Part-Dieu)

Ainsi, pour les acteurs clermontois et auvergnats, la ligne Clermont-Ferrand – Lyon (à offre constante ou revalorisée comme souhaité plus haut) doit **systématiquement desservir la gare de Lyon-Part-Dieu**.

Or, au regard de la desserte actuelle (depuis fin 2018), la desserte de Lyon-Part-Dieu n'est plus systématique, ceci pour des raisons d'extensions / réaménagement de la gare de la Part-Dieu, avec un report sur les gares de Vaise et de Perrache. Si ces dernières constituent des portes d'entrées pertinentes pour Lyon centre, elles sont imparfaites pour joindre le quartier d'affaires et le hub de mobilités de la Part-Dieu (connexion par métro nécessitant une correspondance).

Pour rappel, les auvergnats ont subi au début des années 2010 le transfert d'abord provisoire (au motif de travaux) puis définitif de leur gare parisienne (transfert de Paris Gare de Lyon à Paris Bercy), qui se révèle pénalisante pour les connexions aux couronnes parisiennes et vers les autres grands hubs de mobilité (absence de desserte RER).

Ainsi, les acteurs clermontois sont extrêmement attachés à ce maintien d'une desserte sur Part-Dieu, bien que la gare de Perrache présente des réserves de capacité plus grandes : selon, le dossier NFL 500 trains y sont traités chaque jour sur 17 voies alors que Part-Dieu traite 200 trains de plus sur 12 voies.

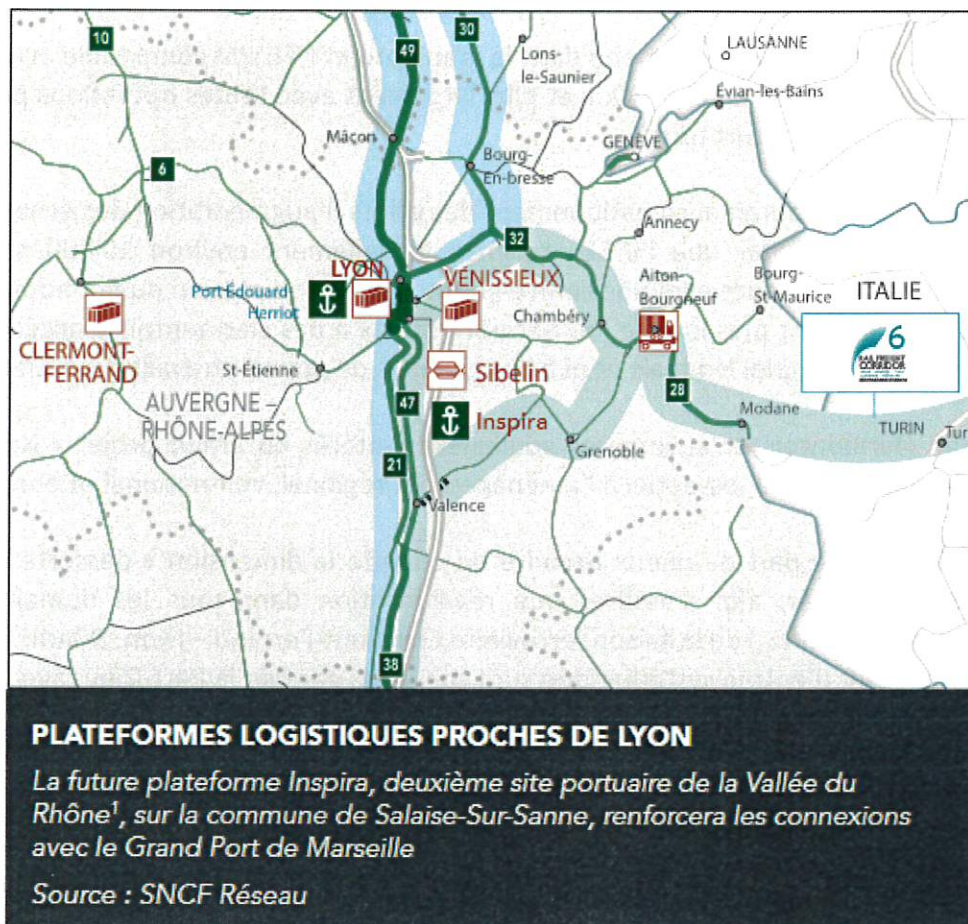
Une opportunité intéressante : une connexion directe de Clermont-Ferrand à la gare de Saint-Exupéry

Au regard de l'importance de l'aéroport (10 millions de passagers) et du rôle croissant de la gare Saint-Exupéry avec l'accueil des TGV low-cost Ouigo et de perspectives de développement d'arrêts de TGV dans cette gare, l'adaptation des infrastructures pour permettre une liaison directe entre Clermont-Ferrand et Lyon Saint-Exupéry peut constituer un projet pertinent / intéressant à long terme, vu les travaux d'infrastructures à engager pour rendre ce service opérationnel.

Ceci est d'autant plus pertinent que la liaison aérienne qui existait jusqu'en 2017 n'est plus opérée par Hop ! Air France. Son intérêt étant d'ouvrir Clermont-Ferrand au hub de Lyon Saint-Exupéry et d'accéder ainsi à des dessertes diverses vers les grandes métropoles européennes comme Madrid, Munich ou Rome.

Ainsi, à terme pour les acteurs clermontois et auvergnats, le **doublet de gare desservie** à Lyon évoluerait d'une desserte Part-Dieu + Perrache (situation actuelle et future proche à préserver) à une desserte **Part-Dieu + Saint-Exupéry**.

S'assurer que le grand projet « NFL » soit compatible avec le développement du fret ferroviaire Est – Ouest en direction de l’Auvergne et du Centre



En raison d'un profil de lignes ferroviaires accidentées entre Roanne et Lyon, les flux de fret ferroviaire entre l’Auvergne, Centre Val de Loire voire les Pays de Loire transitent selon l’itinéraire Saint-Germain-des-Fossés (Allier) – Roanne – Saint-Etienne – Lyon.

S’il est pertinent d’augmenter la fréquence des trains inter-métropoles entre Saint-Etienne et Lyon ainsi que les TER périurbains dans les vallées du Rhône et du Gier, il conviendra de veiller à préserver des capacités pour les flux de fret ferroviaire sur l’axe Saint-Germain-des-Fossés – Saint-Etienne – Sibelin / Vénissieux.

Le grand projet « NFL » doit être compatible avec tous les projets d’amélioration du temps de parcours

L’étude de l’amélioration des temps de parcours entre Clermont-Ferrand et Lyon n’est pas un sujet nouveau. Des études réalisées à la fin des années 1990 ont conduit à réaliser le « shunt » de Saint-Germain-des-Fossés (2006). En parallèle de ces travaux, RFF avait mené des études pour améliorer les temps de parcours à plus long terme. Il était retenu que l’infrastructure actuelle ne permettait pas de disposer de gains notables, mais que la réalisation d’un tunnel de base permettant d’éviter la rampe des Sauvages (secteur de Tarare) aurait une incidence notable sur les temps de parcours (gain de l’ordre de 30 minutes). Enfin, au début des années 2010, le projet de ligne à grande vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon, qui a fait l’objet d’un débat public, a ouvert la perspective d’un **gain de temps de près d’une heure**. Il convient de rappeler que ce débat avait conduit la commission nationale du débat public à privilégier le tracé via Roanne plutôt que via Mâcon pour le parcours entre Nevers et Lyon (point de consensus à l’issue du débat).

Comme rappelé dans le dossier du maître d'ouvrage du grand projet NFL, il est interdépendant d'autres grands projets, dont la LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon. Pour rappel, ce projet vise désaturer l'axe Paris – Lyon, qui constitue la colonne vertébrale du réseau à grande vitesse européen.

Ainsi, il convient que l'aménagement retenu dans le grand projet NFL soit compatible avec des projets de long terme à l'image du projet de LGV POCL et plus largement avec toutes opérations pouvant abaisser les temps de parcours à plus court terme.

Un abaissement important aurait automatiquement des effets d'augmentation des échanges liés à cette contraction du temps. À noter que l'INSEE recense actuellement environ 10 000 navetteurs entre Grenoble et Lyon contre quelques centaines entre Clermont-Ferrand et Lyon du fait notamment de cette distance temps actuellement plus longue, ne permettant pas à des clermontois d'accéder relativement aisément au marché de l'emploi lyonnais et ni à des lyonnais de pouvoir travailler sur Clermont-Ferrand.

Ainsi, les acteurs clermontois et auvergnats soulignent l'intérêt du grand projet « Nœud Ferroviaire Lyonnais », qui apparaît comme essentiel à l'aménagement régional, voir national et européen.

En effet, il convient d'une part de mieux prendre en compte la dimension « desserte des métropoles régionales » dans le projet, afin d'assurer une revalorisation dans tous les domaines (fréquence, régularité, temps de parcours...) de la liaison ferroviaire Clermont-Ferrand – Lyon. D'autre part, il convient de s'assurer que le point d'entrée systématique sur Lyon est la gare de la Part-Dieu, avec des possibilités d'une deuxième porte d'entrée, soit sur Perrache (à court terme), soit sur Saint-Exupéry (à long terme).

Monsieur le Président propose aux membres présents de l'Assemblée Délibérante d'approuver la contribution ci-dessus et d'autoriser le Président ou son représentant à la porter au débat public sur l'évolution du nœud ferroviaire lyonnais.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, à l'unanimité des membres présents, décide :

- **d'approuver la contribution telle que présentée ci-avant ;**
- **d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à la porter au débat public sur l'évolution du nœud ferroviaire lyonnais.**

À Clermont-Ferrand, mardi 2 juillet 2019.

**Dominique ADENOT,
Président.**

