



SAINT-ETIENNE
métropole

Conseil de
Développement

COMMISSION 1

« Une agglomération ouverte, attractive et accueillante »

Opportunité d'un accès facilité à l'aéroport de Saint Exupéry dans le contexte du projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise.

Projet d'avis

Par lettre en date du 7 avril 2005, le Bureau de Saint-Étienne Métropole, par l'intermédiaire de M. Jacques Fréconon, vice-président en charge de l'aménagement du territoire, du Plan de Déplacements Urbains et des déplacements, a saisi le conseil de développement de Saint-Etienne Métropole, afin qu'il élabore un avis sur « l'opportunité d'envisager un accès direct à Saint-Exupéry par une connexion au niveau de Saint-Fons et le barreau Saint-Fons - Grenay via Vénissieux », dans le cadre du dossier du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL).

Le Bureau du conseil de développement a donné instruction à la Commission 1 du conseil (« une agglomération ouverte, attractive et accueillante ») de rédiger cet avis.

Au terme de l'étude du dossier fourni par les services de Saint-Etienne Métropole et des divers contacts établis dans le cadre de cette mission, le conseil de développement délivre l'avis suivant au conseil de communauté de Saint-Etienne Métropole.

Comme le texte de la saisine l'y incitait, il a souhaité repositionner la question dans le cadre du développement de l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Etienne à l'horizon 2015-2020, qui correspond à la date de mise en service du CFAL (à minima le fuseau nord).

1°) Quelle place souhaite-t-on donner à la plate-forme multimodale de Saint-Exupéry à l'horizon 2020 ?

L'analyse des textes récents (DTA, dossier de candidature du réseau des villes centre et agglomérations de Rhône-Alpes à l'appel à coopération métropolitaine de la DATAR) montre une réelle volonté régionale de développer le trafic de la plate-forme multimodale de Saint-Exupéry et d'en améliorer l'accès pour conforter sa vocation de pivot dans le maillage des villes-centres de Rhône-Alpes.

En effet, le positionnement de l'agglomération lyonnaise, dans le contexte de concurrence des grandes métropoles européennes, nécessite un développement des liaisons aériennes internationales depuis l'aéroport de Saint-Exupéry. Ceci impose une croissance importante du trafic de l'aéroport (qui, avec 6 millions de passagers/an se situe entre la 30^{ème} et la 40^{ème} place parmi les aéroports européens). Les études comparatives montrent que cela passe impérativement par l'amélioration de la desserte de sa zone de chalandise via des liaisons rapides et sûres.

Parallèlement, la Région a fait le choix il y a quelques années d'investir sur l'avenir en créant la gare TGV de Saint-Exupéry. Elle est actuellement sous-utilisée et simple point de passage de contournement des Trains Grande Vitesse vers le sud. La réalisation souhaitable et probable des axes Lyon-Turin et Rhin-Rhône est une opportunité pour en faire un grand hub ferroviaire européen. Cela permettrait à une métropole lyonnaise élargie de pouvoir harmonieusement répartir le développement de ses trafics autour de deux pôles :

- ⇒ Un « pôle cœur de ville » centré sur la Part Dieu (et Perrache) dont les accès existent mais resteront limités par la densité urbaine. A terme, on peut imaginer qu'y soient prioritairement orientés tous les usagers voyageurs dont l'une des extrémités du déplacement se situe au cœur de la métropole lyonnaise.
- ⇒ Un « pôle de périphérie », facilement accessible et ouvert vers toutes les directions par le fer, l'air et la route. A terme on peut imaginer qu'y soient prioritairement orientés tous les usagers voyageurs de transit (fer/fer ou fer/air) et ceux dont l'une des extrémités du déplacement se situe à la périphérie de l'agglomération lyonnaise.

La liaison Lea/Leslys (tramway cadencé La Part-Dieu / Saint-Exupéry), envisagée dans une « fourchette » 2007 / 2010, assurera une liaison entre ces deux pôles.

L'évolution de la répartition de la croissance des trafics voyageurs « fer » entre les deux pôles ci-dessus sera certainement un indicateur important pour la mise en œuvre de la politique de développement de l'agglomération lyonnaise. Si cette croissance se fait majoritairement sur le pôle centre, ce sera le signe d'une politique de développement urbain concentrique. Si elle se fait prioritairement sur Saint Exupéry, ce sera le signe d'une politique de développement harmonieuse en réseau de la métropole lyonnaise, s'appuyant simultanément sur l'attractivité de sa ville centre et sur une répartition équilibrée de son développement autour des principales agglomérations de sa périphérie, avec en outre la mise en œuvre d'un bon « drainage » de clientèle potentielle pour l'aéroport. Aller vers la seconde option nécessite impérativement de disposer simultanément de liaisons rapides et sûres entre les agglomérations « périphériques » et chacun des deux pôles.

2°) Comment Saint-Etienne Métropole peut-elle contribuer à l'atteinte de cet objectif et en tirer parti pour son propre développement, en harmonie avec celui de Lyon ?

Pour se développer, les entreprises de notre métropole ont besoin d'accès rapides vers les principales destinations européennes et mondiales. Or Saint Etienne Métropole ne dispose ni de la taille critique, ni de la position géographique pour pouvoir espérer en disposer sur son territoire. Il faut donc impérativement pouvoir bénéficier de connexions rapides et sûres vers Saint-Exupéry et vers Part-Dieu, où se trouvent et peuvent se développer ces accès.

Pour conforter son développement, Saint-Exupéry doit aussi améliorer son attractivité vis à vis de la zone de chalandise que représente l'ensemble Saint-Étienne Métropole, Plaine du Forez, Haute-Loire jusqu'au Puy-en-Velay, secteur de Givors et ainsi permettre à ce bassin de vie de près de 700.000 habitants de contribuer à la croissance du nombre de passagers transportés depuis ce pôle. Ceci passe par le fait de mettre la majorité des habitants de ce territoire sous la barre psychologique de l'heure de transport.

En outre la mise en œuvre concrète des synergies entre les deux métropoles, nécessaire à l'agglomération lyonnaise pour s'affirmer parmi les métropoles européennes et indispensable à l'agglomération stéphanoise pour recouvrer une dynamique de croissance, ne pourra vraiment se faire que s'il existe une très grande accessibilité entre les acteurs.

3°) Quels sont les points faibles actuels des liaisons entre Saint-Etienne et les deux pôles évoqués ci-dessus ?

Vers Saint Exupéry, il n'existe aujourd'hui qu'un seul mode possible : la route, via l'A47 puis l'A46. Cette liaison est partagée avec de nombreux autres flux et se trouve fréquemment saturée. Le temps de trajet (que l'on peut évaluer à une heure) est donc aléatoire et le niveau de sécurité très moyen.

Vers Part Dieu, il existe des liaisons route et fer avec les mêmes problèmes de saturation et de sécurité que vers Saint Exupéry pour le mode route. Pour le fer, les conditions (temps de trajet, fréquence, sécurité, confort) restent perfectibles mais s'avèrent déjà très attractives vis-à-vis de la route et en font la ligne TER la plus fréquentée de France (13.000 passagers/jour). Malgré le tracé peu favorable de cette ligne très ancienne, le doublement du trafic pourrait être envisagé, en jouant sur les fréquences et une adaptation poussée du matériel utilisé.

En marge de la question traitée dans cet avis, il apparaît également évident que le nœud de Givors nécessite rapidement une étude spécifique. En effet le franchissement du Rhône, aussi bien par la route que par le fer, y représente un goulot d'étranglement et une source de ralentissement qu'il va falloir impérativement traiter dans les années à venir.

C'est pourquoi, le Conseil de Développement propose à Saint-Etienne Métropole de suggérer que les études citées dans le corps de cet avis (évaluation du marché global des besoins de déplacement des voyageurs issus ou à destination de la Vallée du Gier) s'inscrivent dans une étude plus large des caractéristiques (volume, origine, destination, motif, évolution) des déplacements induisant un franchissement du Rhône au droit de Givors. Ces réflexions pourraient être liées à celles déjà dégagées lors des orientations du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT), débattues en 2003.

Il conviendra toutefois de préciser que ces études complémentaires ne doivent en aucun cas servir de prétexte à un décalage temporel du planning du CFAL, et doivent donc être inscrites très rapidement dans le planning global du projet.

4°) Existe-t-il d'autres besoins de déplacements mal satisfaits aujourd'hui entre les aires métropolitaines de Lyon et de Saint-Étienne et qu'il conviendrait de prendre en compte dans l'étude d'une nouvelle liaison « fer » ?

Il s'agit d'un point sur lequel il n'existe pas vraiment d'étude quantifiée alors qu'il paraît essentiel pour s'assurer de faire les bons choix en terme d'investissement sur les infrastructures ferroviaires et répondre aux besoins des citoyens.

Le volume du trafic ferroviaire entre Saint-Étienne et Lyon montre que les usagers sont prêts à opter pour le transport en commun ferroviaire lorsqu'il est compétitif avec la route (environ une heure de trajet). Mais l'offre actuelle se concentre sur les liaisons centre à centre.

Quelle serait l'attitude des usagers actuels de l'A47 pour des liaisons domicile-travail s'il existait une liaison directe vers la gare de Saint-Exupéry elle-même reliée vers les zones d'activité de l'Est lyonnais par transport en commun dont Leslys ?

Qu'en serait-il si la liaison vers Saint Exupéry passait par Saint Fons avec une connexion possible au réseau TCL à Vénissieux ?

Comment réagiraient les utilisateurs stéphanois de la voiture s'ils disposaient d'une liaison ferroviaire directe vers l'est (Grenoble, Chambéry, Turin, ...), vers le Sud (Valence, Marseille, Barcelone...) et vers Paris, via Saint-Exupéry ?

Toute étude marketing crédible pour estimer le marché potentiel d'une liaison ferrée entre Saint-Étienne et Saint Exupéry doit impérativement connaître et intégrer ces données. L'étude en cours réalisée par le bureau d'études TTK le fait-elle ?

Elle doit également intégrer les évolutions probables de ce marché d'ici la mise en œuvre des infrastructures envisagées. Or, l'évolution des zones de vie (habitat et travail) sur les 15-20 ans à venir devrait se faire sur les territoires disponibles et retenus par les programmes d'aménagement du territoire. La croissance des trafics sur la Région Urbaine de Lyon devrait donc se faire majoritairement sur des axes ayant leur extrémité vers l'agglomération stéphanoise ou/et vers le Nord Isère. L'estimation (assortie d'une fourchette d'incertitude) a-t-elle été réalisée ?

Pour imaginer ce propos :

Les estimations actuelles du potentiel de voyageurs/jour pour une liaison ferrée Saint-Étienne – Saint Exupéry sont, selon les documents, de moins de 50 pour les plus pessimistes et de 500 pour les plus optimistes (ce dernier chiffre restant très insuffisant pour rentabiliser et assurer une desserte dédiée).

Mais aucune estimation du flux quotidien de véhicules entre la Vallée du Gier et les directions rendues possibles par une liaison ferrée Saint-Etienne – Saint Exupéry n'existe actuellement. Parmi ces directions, on peut citer les zones de proximité de Saint-Exupéry desservies par des transports en commun dont Leslys et l'ensemble des destinations offertes par la gare et par l'aéroport en 2020. Au vu des flux quotidiens sur les 4 grandes directions du carrefour de Givors / Chasse, il ne semble pas aberrant de l'évaluer en moyenne entre 10.000 à 15.000 véhicules par jour avec une croissance probable forte à venir sur 15 ans. Une part de marché prise par le fer de 10 à 20% (dès lors qu'il existe une alternative sûre et rapide) conduirait donc, sans prise en compte de l'accroissement

prévisible sur 15 ans, à un flux de 1000 à 3000 voyageurs par jour, ce dernier chiffre nous rapprochant de la rentabilisation d'une desserte ferrée directe.

Sans prétendre que cette approche rapide est plus crédible que les estimations existantes, elle valide pour le moins **l'intérêt d'une approche rigoureuse du marché potentiel, de son évolution et de la part de marché susceptible d'être prise par le fer en 2015-2020.**

5°) Quelle évolution peut-on envisager au niveau du choix modal par l'usager ?

Il s'agit bien d'un point d'interrogation avec plusieurs inconnues.

Comment pourrons-nous faire face d'ici 15-20 ans à la question de la raréfaction des sources d'énergie et aux conséquences du dégagement de CO2 ?

Des énergies nouvelles (hydrogène ?) permettront-elles ou non de conserver le taux d'utilisation du véhicule individuel actuel ?

Quel impact cela aura-t-il sur les attitudes spontanées ou contraintes (par les coûts ou/et les réglementations) des utilisateurs vis-à-vis du mode de transport qu'ils décideront de privilégier ?

Selon les informations que nous avons pu obtenir, les études actuelles semblent privilégier une approche tendancielle (report de l'évolution constatée lors des dernières années sur les années à venir). Il ne s'agit là que d'un scénario parmi le champ des possibilités d'évolution sous 15-20 ans et pas forcément le plus crédible.

L'étude d'autres scénarios intégrant les conséquences d'une meilleure gestion de l'empreinte écologique et de l'impact sur les coûts de la raréfaction des ressources énergétiques (cf. l'effet de la croissance de la consommation de la Chine et de l'Inde) doit être prise en compte. Ces scénarios peuvent conduire à une croissance importante (volontaire et/ou forcée) de l'usage du transport en commun et de la part du fer. Disposer de l'ensemble des scénarios possibles nous paraît indispensable pour effectuer le choix le plus pertinent pour un investissement qui devra correspondre aux besoins des citoyens et de l'économie au delà de 2015.

A minima, il conviendra de vérifier que le choix envisagé disposera de la capacité d'évolution nécessaire à la mise en œuvre de tous les scénarios jugés possibles.

6°) En quoi le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise peut-il présenter une opportunité pour la liaison agglomération stéphanoise / Saint-Exupéry ?

Le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) doit être réalisé dans le cadre de la « magistrale Eco-Fret », itinéraire fret européen Nord-Sud (Benelux > Arc Méditerranéen).

Le CFAL est une nouvelle infrastructure essentielle afin d'assurer l'acheminement des trafics Nord-Sud et d'apporter la solution adéquate à la saturation du nœud lyonnais. Ce nouveau barreau doit être en phase avec les évolutions ultérieures du réseau : Lyon – Turin, Rhin – Rhône, Transversale Est – Ouest (Nantes > Lyon).

Cette nouvelle infrastructure modifiera en profondeur l'approche du transport ferroviaire sur la grande agglomération lyonnaise avec pour vocation (telle qu'elle est énoncée dans le dossier de consultation diffusé au printemps 2005) de :

- ⇒ Développer le transport ferroviaire de marchandises
- ⇒ Contribuer au développement des services régionaux de voyageurs
- ⇒ Renforcer la desserte de l'aéroport Saint Exupéry
- ⇒ Permettre une meilleure desserte des zones logistiques

La connexion de l'agglomération stéphanoise avec le pôle « Aéroport et gare TGV de Saint-Exupéry » est donc bien une opportunité qui s'insère parfaitement dans la vocation du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL).

Le contournement a été séparé après le débat public en deux tronçons :

- ⇒ un tronçon nord qui assure la liaison jusqu'à la voie Lyon-Grenoble entre Grenay et Saint Pierre de Chandieu et pour lequel les fuseaux possibles ont été définis ainsi que le planning de réalisation (mise en œuvre 2015),
- ⇒ un tronçon sud qui assure la liaison avec la vallée du Rhône et dont ni les fuseaux ni le planning n'ont été précisés. Mais le débat public a permis de lister le champ des possibles en terme d'itinéraire parmi lesquels figure la possibilité d'une voie nouvelle se raccordant au réseau existant « vallée du Rhône » à proximité de Givors.

Toutefois, une particularité du dossier inclut dans le descriptif du tronçon nord une liste de travaux d'un montant estimé à 430 millions d'euros (mise à 4 voies du tronçon Grenay–Saint Fons de la ligne entre Lyon et Grenoble et réalisation d'un raccordement à Saint Fons permettant aux trains une liaison Sud-Nord inexistante aujourd'hui). Ces travaux sont indispensables pour permettre d'assurer dans les deux sens la continuité des trains empruntant le tronçon nord.

Par rapport à la situation actuelle, cette particularité rend possible de mettre en service une liaison Saint-Etienne / Saint Exupéry sans rupture de charge via Saint Fons et le tronçon nord du CFAL, sous la condition que la réalisation de la liaison entre ce tronçon et la gare de Saint Exupéry soit bien réalisée. Elle figure bien dans les projets de RFF, mais au sein d'un autre projet à savoir l'avant projet sommaire (APS) de la ligne grande vitesse (LGV) du sillon alpin.

7°) Quels sont les solutions possibles à horizon 15-20 ans pour assurer la liaison Saint-Étienne – Saint Exupéry par le fer ?

Il existe trois solutions possibles :

1. Transiter par Part Dieu puis utiliser Leslys pour rejoindre Saint Exupéry. Cette solution avec une rupture de charge à Part Dieu et un temps de parcours approchant une heure et demie n'a aucune chance d'être jugée pertinente, hormis par les incondtionnels du rail.
2. Utiliser l'aménagement prévu avec le tronçon nord du CFAL via Saint Fons. Cette solution présente l'avantage de pouvoir proposer simultanément une meilleure réponse aux besoins domicile-travail (non quantifiés à ce jour) avec la zone Saint Fons – Vénissieux. Si elle rend possible l'exploitation d'une liaison sans arrêt en moins d'une heure, il est logique que tout exploitant

cherchera à profiter du passage à Vénissieux pour compléter le taux d'occupation des trains et le temps de trajet pour Saint Exupéry risque d'avoisiner voire de dépasser une heure. Il faut également noter que cette solution densifie le trafic ferroviaire dans une zone fortement urbanisée, avec la proximité de certains sites industriels classés sensibles.

3. Utiliser une nouvelle voie directe entre Givors/Chasse et Saint Exupéry (proche du trajet de l'A46), si elle est financée dans le cadre du CFAL car retenue comme la plus opportune pour le tronçon sud (malgré l'opposition des communes du sud-est lyonnais traversées). C'est la solution optimale en temps de trajet (environ 45 minutes) et donc en attractivité, à condition que les flux transportés permettent un cadencement régulier dans des conditions économiques acceptables.

Seules les solutions 2. et 3. nous paraissent susceptibles de pouvoir intéresser les voyageurs à destination de Saint Exupéry et au-delà, via le hub fer/air.

8°) La réalisation des travaux permettant la liaison à Saint Fons vers Saint Exupéry via la voie Lyon / Grenoble a-t-elle un impact sur la probabilité de création d'une liaison nouvelle directe entre Givors et Saint Exupéry ?

Comme on l'a vu plus haut, 430 millions d'euros sont imputés au tronçon nord pour permettre l'acheminement des trains dans le sens Sud/Nord et Nord/Sud, à défaut de la réalisation d'un nouveau tronçon sud d'ici 2015.

Etablir un calendrier (concertation – consultation – enquête publique – mise en service) permettant une concordance de date avec le tronçon nord reste encore possible. Son intérêt est à analyser selon deux axes :

- ⇒ permettrait-il l'économie des 430 millions d'euros ? Si le choix était fait de construire une nouvelle voie vers le sud pour 2015, les 430 millions d'euros n'auraient aucune raison d'être affectés au CFAL. Il est possible cependant que l'élargissement à 4 voies (260 millions d'euros) reste nécessaire pour le passage à un cadencement à 15 minutes des TER vers l'est (ceci est toutefois à mettre en regard du maintien à deux voies dans la vallée du Gier). Par contre le contournement de Saint Fons (170 millions d'euros) deviendrait inutile. Une telle économie n'est pas négligeable au regard du coût estimé d'une nouvelle liaison vers Givors (300 à 600 millions d'euros en fonction du fuseau emprunté cf. le dossier RFF pour le débat public, en 2001).
- ⇒ quel serait son impact pour l'intérêt de notre métropole stéphanoise ? Si la réalisation des 430 millions de travaux donne l'assurance de disposer pour 2015 d'une liaison sans rupture de charge vers Saint Exupéry, elle obère les chances d'une liaison directe. En effet, les conditions d'exploitation des trains de fret imposent le passage par Sibelin d'environ 40% des trains ainsi que la desserte de la plate-forme de Vénissieux. La réalisation du contournement de Saint Fons répond à ce besoin et limite durablement l'intérêt d'un nouveau tronçon. A l'opposé, si le transfert de la plate-forme de Vénissieux est confirmé vers la zone des Chênes (près de Grenay) et qu'il est réalisé d'ici 2015-2020 la seule contrainte reste la desserte de Sibelin. Parmi les faisceaux envisageables pour le tronçon sud, seule l'option d'adduction à la ligne de la vallée du Rhône vers Givors permet à la fois :
 - une desserte de Sibelin dans de bonnes conditions,

- un investissement modéré (300 à 600 millions d'euros)
- la possibilité d'éviter de réaliser le contournement de Saint Fons difficile et coûteux (170 millions d'euros)
- une optimisation du temps de trajet entre Saint-Etienne et Saint Exupéry.

Il est donc indispensable, avant la réalisation du contournement de Saint Fons, de comparer les solutions pour relier le tronçon nord à la vallée du Rhône, à l'horizon 2015.

Seules deux solutions permettent la condition indispensable de la desserte de Sibelin : le contournement de Saint Fons et la nouvelle voie vers la zone Chasse / Givors, avec ses emprises ferroviaires disponibles.

Mais si le contournement de Saint-Fons est réalisé préalablement à cette réflexion, la nécessité d'un nouveau faisceau sud disparaît pour de très nombreuses années et tous les scénarii de jonction du CFAL à la vallée du Rhône (Vienne Sud, Saint-Rambert d'Albon, Valence Nord) redeviennent éligibles.

9°) « L'opportunité d'envisager un accès direct à Saint-Exupéry par une connexion au niveau de Saint-Fons et le barreau Saint-Fons-Grenay via Vénissieux » doit-elle être soutenue ?

Des questions précédentes se déduit le fait qu'il existe deux stratégies possibles pour Saint-Etienne Métropole :

- ⇒ La mise en pratique du « 1 tu l'as vaut mieux que 2 tu l'auras » en soutenant la réalisation d'une ligne Saint-Etienne – Saint Exupéry qui s'appuie sur l'itinéraire rendu possible par les travaux prévus à Saint Fons. Dans ce cas, il convient :
 - d'obtenir l'affirmation que le raccordement sud vers la gare de Saint Exupéry sera réalisé pour 2015 quelque soient les suites données à l'APS de la LGV du sillon alpin.
 - d'obtenir les réserves foncières (faisceau « non edificandi ») permettant à la génération suivante de pouvoir si nécessaire faire face à une croissance des besoins fret et voyageurs en réalisant une nouvelle ligne entre Chasse/Givors et Saint Exupéry.
 - De s'assurer que le développement du trafic fret ne pénalisera pas le trafic voyageurs, en obtenant la réalisation des travaux limitant le cisaillement des deux trafics à Givors.

- ⇒ La demande urgente des études permettant de déterminer et de mettre en œuvre d'ici 2015 la solution optimale sur le tronçon sud pour assurer, vis à vis de la partie ouest de la Région Urbaine de Lyon, les quatre objectifs du CFAL (énumérés au point 7). Ces études, pour permettre au comité de pilotage de prendre les meilleures décisions, devront fournir :
 - les coûts d'investissement spécifiques à chaque solution,
 - leur impact sur les coûts de fonctionnement annuels (par exemple un itinéraire raccourci pour environ 60% du trafic fret),
 - leur impact (dangerosité, nuisance sonore) sur les riverains de zones fortement urbanisées et réciproquement leur risque de coupure (couloir de la chimie),

- leur évolutivité pour pouvoir faire face à une fourchette haute de part de marché « fer » dès 2020-2030 issue d'une prise de conscience nationale et européenne des problèmes énergétiques et d'émission de CO2.
- l'estimation du trafic voyageur à l'horizon 2020 en partant d'une évaluation du marché global concerné (et non d'un tendanciel de la seule partie intéressée par un accès à Saint Exupéry) et de la fourchette des parts de marché « fer » envisageables selon les scénarii.
- l'impact de chaque solution sur la cartographie des temps de trajet proposés entre les différentes parties denses (habitat et emplois) des deux métropoles (Saint-Etienne Métropole et Communauté Urbaine de Lyon). Ceci permettrait de pouvoir apprécier l'intérêt pour les trajets domicile-travail d'un passage par Saint Fons / Vénissieux en estimant d'une part l'ampleur des bénéficiaires et de leur bénéfice-temps et d'autre part l'ampleur de ceux pour qui ce serait un déficit-temps par rapport à une liaison directe.

Ce qui s'avère certain, c'est que sans les éléments d'étude listés ci-dessus, il sera difficile aux élus de Saint Etienne Métropole d'être sûrs d'avoir choisi la meilleure option.

Dans la phase de consultation actuelle, il nous apparaît souhaitable que Saint-Etienne Métropole :

> demande que les études préliminaires des parties Nord et Sud soient réalisées simultanément, dans un objectif de cohérence globale du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise.

> réaffirme que l'objectif de renforcement du pôle multimodal de Saint-Exupéry nécessite un accès ferroviaire, sans ruptures de charge, en moins d'une heure, depuis les principales villes-centres de la région Rhône-Alpes, dont Saint-Etienne.
