

DÉBAT PUBLIC
Nœud ferroviaire lyonnais
à long terme

11 avril – 11 juillet 2019

DOSSIER DE PRESSE

Le 27 mars 2019

DOSSIER DE PRESSE

DÉBAT PUBLIC Nœud ferroviaire lyonnais à long terme

11 AVRIL – 11 JUILLET 2019

SOMMAIRE

Le mot du Président	5
Qu'est ce que le débat public ?	6
<i>Historique et cadre législatif</i>	6
<i>Objectifs du débat public</i>	7
<i>Principes du débat public</i>	7
Qui organise le débat ?	8
<i>La Commission nationale du débat public</i>	8
<i>La Commission particulière</i>	8
Le projet soumis au débat	12
<i>La maîtrise d'ouvrage</i>	12
<i>Objectifs poursuivis par le projet</i>	12
<i>Descriptif du projet</i>	13
<i>Coûts d'investissements estimés</i>	14
<i>Questionnement sur le projet</i>	15
Modalités de participation	16
<i>Calendrier des réunions publiques</i>	16
<i>Les autres modalités</i>	17
3 questions à...	18
<i>... Jean-Claude Ruyschaert</i>	18
<i>... Thomas Allary</i>	19
Contacts presse	20

LE MOT DU PRÉSIDENT



Jean-Claude RUYSSCHAERT

Président de la Commission particulière du débat public

Noeud ferroviaire lyonnais à long terme

Située sur la Ligne à Grande Vitesse Paris-Méditerranée, à la croisée de deux corridors européens de fret et au cœur des dessertes régionales, la Ville de Lyon voit converger 12 lignes ferroviaires qui y forment le « nœud ferroviaire » le plus complexe et le plus emprunté de France. Chaque jour, 1200 trains de tous types, origines et destinations y circulent.

Afin de faire face à ses prévisions d'augmentation du trafic et dans l'objectif de favoriser le report modal de la voiture vers les transports collectifs, SNCF Réseau a saisi la Commission nationale du débat public sur un projet d'aménagement à long-terme du nœud ferroviaire lyonnais qui permettrait d'augmenter de 40 % la capacité des voies en heure de pointe.

Ce projet répond-il aux besoins du territoire ? Permettrait-il d'améliorer la liaison entre les métropoles régionales ? De désenclaver des territoires ? Dans quelles conditions inciterait-il à renoncer à la voiture pour les transports du quotidien ? Au camion pour le transport de marchandises ? Peut-on imaginer d'autres solutions pour remplir ces objectifs ?

Cela fait beaucoup de questions.

Du 11 avril au 11 juillet, la Commission particulière que je préside veillera à ce que chaque habitant, citoyen ou acteur du territoire puisse obtenir des réponses à ces questions, exprimer ses attentes et propositions pour l'avenir de ses déplacements, et formuler un avis argumenté sur le projet.

QU'EST CE QUE LE DÉBAT PUBLIC ?

Historique et cadre législatif

La loi du 2 avril 1995 relative à la protection de l'environnement, dite « loi Barnier » introduit en France la procédure de débat public. Elle prévoit l'association et la participation du public à « l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou sur l'aménagement du territoire ». Elle crée une instance, la **Commission nationale du débat public (CNDP)**, qui a pour mission de veiller aux modalités d'organisation et à la régularité de la mise en œuvre du débat public que la loi instaure.

Le 25 juin 1998, la France signe la **convention d'Aarhus** qui renforce l'accès à l'information et la participation du public aux décisions affectant l'environnement.

En 2002, **la loi relative à la démocratie de proximité** apporte une définition plus large du principe de participation. Elle intègre au code de l'environnement un nouveau chapitre intitulé « participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire » et fait de la **CNDP** une autorité administrative indépendante (A.A.I.). Le Code de l'environnement prévoit que le débat public porte « sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet ».

La loi portant engagement national pour l'environnement dite « loi Grenelle II » du 12 juillet 2010 prévoit, entre autres, la possibilité pour la **CNDP**, à son initiative ou à celle du maître d'ouvrage, de désigner un garant de la concertation recommandée. Le texte élargit notamment la possibilité de saisine ministérielle et précise les modalités de concertation postérieures aux débats publics.

L'ordonnance du 3 août 2016, dite de réforme du dialogue environnemental, élargit considérablement le champ de compétence de la **CNDP** qui est désormais chargée d'organiser des débats publics sur des plans et programmes de niveau national.

Depuis sa création, la CNDP a été saisie plus de 350 fois, elle a organisé 95 débats publics et plus de 250 concertations partout en France et sur des projets de grande ampleur et stratégiques pour le développement du pays. A ce jour, il y a 83 concertations en cours sous l'égide de la CNDP et 2 débats publics.

QU'EST CE QUE LE DÉBAT PUBLIC ?

Objectifs du débat public

✓ Informer le public

Le débat public vise à apporter au public le maximum d'informations sur le projet, les objectifs qu'il poursuit, ses caractéristiques techniques et ses impacts. Les informations communiquées doivent être exhaustives et objectives. La **Commission particulière du débat public (CPDP)** veille à ce que cette information soit la plus complète possible, et à ce qu'elle soit diffusée le plus largement possible.

✓ Donner la parole

L'ensemble des acteurs concernés (citoyens, riverains, usagers, élus, associations, collectivités, acteurs socio-économiques...) peuvent poser leurs questions, exprimer leurs attentes, leurs propositions, ou formuler leurs avis argumentés sur le projet lors de réunions publiques, sur le site internet du débat, ou encore à l'occasion d'événements organisés par la **CPDP**.

✓ Aider la maîtrise d'ouvrage à prendre les bonnes décisions

Le débat public a lieu en amont de toute prise de décision afin que les avis exprimés sur l'opportunité du projet, ses caractéristiques et ses impacts puissent interpeller et éclairer la réflexion de la maîtrise d'ouvrage. A la suite du débat public, cette dernière devra répondre publiquement au compte-rendu du débat en indiquant si elle décide de poursuivre le projet en l'état, de le modifier, ou de l'abandonner.

Principes du débat public

✓ Indépendance

Les membres de la CPDP n'ont aucun lien ni avec la maîtrise d'ouvrage, ni avec les collectivités concernées.

✓ Neutralité

La CPDP ne se prononce à aucun moment, ni sur le projet, ni sur les avis exprimés.

✓ Transparence

La CPDP assure la diffusion transparente de l'information et n'écarte aucun avis conforme aux principes du débat public.

✓ Égalité de traitement

Toute personne peut s'exprimer dans les mêmes conditions.

✓ Argumentation

Chaque participant doit présenter des arguments expliquant son avis. A l'inverse d'un sondage, le débat public recherche la qualité des échanges et non à mesurer l'opinion.

QUI ORGANISE LE DÉBAT ?

La Commission nationale du débat public

Présidée par Chantal JOUANNO, la Commission nationale du débat public est une Autorité Administrative Indépendante. C'est une instance collégiale composée de 25 membres, nommés pour 5 ans : parlementaires, élus locaux, magistrats, représentants d'associations environnementales, d'associations de consommateurs ou d'usagers, représentants d'organisations syndicales de salariés, représentants du monde économique et personnalités qualifiées.

Elle a pour mission de garantir le droit du public à l'information et à la participation, inscrit dans la charte constitutionnelle de l'environnement.

La Commission particulière

La CNDP a décidé le 3 octobre 2018 de l'organisation d'un débat public sur l'aménagement à long terme du nœud ferroviaire lyonnais et a nommé Jean-Claude RUYSSCHAERT Président de la Commission particulière. Sur sa proposition, les membres de la Commission ont été nommés le 7 novembre 2018.



De gauche à droite : Francis BEAUCIRE, Jean-Claude RUYSSCHAERT, Barbara SERRANO, Dorothée BRIAUMONT, Agnès POPELIN, Jérôme LAURENT et François GILLARD.

QUI ORGANISE LE DÉBAT ?



Jean-Claude RUYSSCHAERT (Président)

Ingénieur général honoraire des ponts des eaux et des forêts, ancien directeur du personnel au ministère de l'écologie, Jean-Claude Ruysschaert a occupé notamment les fonctions de directeur régional de l'équipement en Ile-de-France, Nord-Pas-de-Calais et Poitou-Charentes. Il a assuré dans ce cadre la conduite ou le suivi de grands projets d'infrastructure, d'aménagement et d'urbanisme. Garant de la concertation sur différents projets dont la ligne E du Métro de Lyon, il est membre de Commissions particulières depuis 2016.



Francis BEAUCIRE

Géographe, Francis Beaucire est professeur émérite à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, où il a dirigé la filière Urbanisme et Aménagement. Ses activités de chercheur portent sur les articulations entre territoires et mobilités. Il est le directeur de la revue associative Transports Urbains – Mobilités – Réseaux – Territoires, et membre du Conseil scientifique du Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART). Membre du Conseil scientifique de l'Ademe et du Haut Comité pour la Qualité de Service dans les Transports (AQST) entre 2012 et 2017.



Dorothée BRIAUMONT

Diplômée de l'IEP de Paris, titulaire d'une maîtrise de droit public et d'un DESS administration internationale, Dorothée Briaumont dirige SOLAAL, association d'aide alimentaire. Précédemment chef du service économique et gestion de crise de la FNSEA, elle a piloté des projets territoriaux de développement à l'ADDRN (Agence de développement durable de la région nazairienne), avant de diriger le Comité 21, Comité français pour le développement durable. Garante du projet de restructuration et d'aménagement du Grand Palais, elle participe à son 2ème débat public.



François GILLARD

Diplômé de l'École Technique de la RATP, François Gillard est agent de maîtrise en tant que technicien supérieur matériel roulant ferroviaire. Administrateur représentant les salariés au Conseil d'administration de la RATP entre 2001 et 2014, membre du comité d'Audit entre 2004 et 2009, il est membre des collectifs confédéraux CGT « Grands chantiers » et « Territoires ». Membre de la CNDP représentant les syndicats de salariés depuis 2014, il participe à son 3ème débat public.

QUI ORGANISE LE DÉBAT ?



Jérôme LAURENT

Économiste de formation spécialisé en aménagement et urbanisme (diplômé de l'IEP de Paris et titulaire d'un DES de Sciences économiques), Jérôme Laurent a tout d'abord été Inspecteur des sites en Auvergne. Il a ensuite exercé les fonctions de directeur ou directeur adjoint du service régional du ministère de l'environnement (en Picardie, Aquitaine, Basse-Normandie et Haute-Normandie) et de chef de l'unité de coordination du Système d'Information et d'Observation des Alpes au sein de la Commission européenne. Participant à son 4ème débat public sur le thème des transports, il a été garant de plusieurs concertations.



Agnès POPELIN

Juriste de formation, diplômée de l'IAE Paris, Agnès Popelin est co-pilote bénévole du réseau Villes et Territoires Durables et administratrice de France Nature Environnement (FNE). Membre du Conseil Economique, Social et Environnemental au titre du groupe Environnement et Nature, elle a été rapporteure de l'avis et du rapport Réseaux sociaux : comment renforcer l'engagement citoyen en 2017. Elle siège aujourd'hui à la CNDP et au Conseil national du bruit en tant que représentante des associations de protection de la nature et de l'environnement.



Barbara SERRANO

Sociologue de formation, diplômée de l'EHESS, Barbara Serrano a occupé pendant 10 ans le poste de responsable des relations avec les intellectuels auprès du secrétaire général de la CFDT. Spécialiste des questions de participation et de concertation, membre de la CNDP au titre de représentante des syndicats entre 2015 et 2017, elle a participé à trois commissions particulières de débat public. Elle est aujourd'hui responsable des questions de démocratie participative à la Ligue de l'enseignement.

L'équipe salariée

La Commission particulière du débat public s'appuie sur un secrétariat général chargé de la mise en œuvre, de l'organisation logistique et du suivi du débat public. Il est composé de Sylvain ROLAND, secrétaire général, Frédéric PIRIOU, adjoint en charge de la communication, et Mathilde DE DREUILLE, assistante.

LE PROJET SOUMIS AU DÉBAT

La Maîtrise d'ouvrage



Établissement public industriel et commercial (Epic) de l'État, SNCF Réseau regroupe depuis le 1er janvier 2015 tous les services en charge des infrastructures ferroviaires. Unique propriétaire et gestionnaire du réseau, il réunit les compétences auparavant dispersées entre Réseau Ferré de France (RFF), SNCF Infra et la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF).

Les 54 000 salariés de SNCF Réseau construisent, entretiennent et modernisent les 30 000 kilomètres de voies ferrées qui maillent le territoire national.

Anticiper et accompagner l'augmentation des flux de circulation est l'une des principales missions de SNCF Réseau. Depuis 10 ans, le trafic des TER a augmenté en France de 50 % et celui des TGV de 30 %.

Objectifs poursuivis par le projet

12 lignes de chemin de fer convergent aujourd'hui vers la ville de Lyon, y formant le « nœud ferroviaire » le plus complexe et le plus emprunté de France : chaque jour, **1200 trains** de tous types, origines et destinations y circulent.

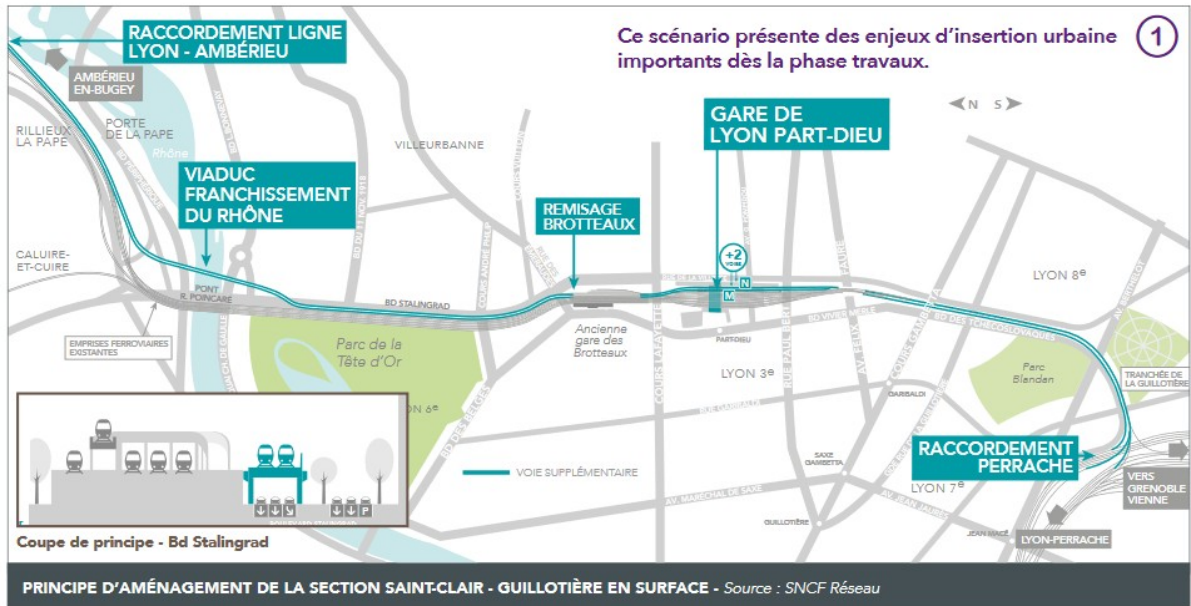
A l'horizon 2040, **un million d'habitants supplémentaires** sont attendus en Auvergne-Rhône-Alpes, essentiellement dans les grands centres urbains et leurs périphéries proches. D'ici à 2050, l'augmentation des besoins de déplacement est estimée par SNCF Réseau à 100 % pour le trafic grandes lignes au départ et à destination de Lyon, à 60 % minimum pour le fret traversant la région et à 20 % pour les transports régionaux en région lyonnaise.

Par ailleurs, dans le cadre de la transition vers des mobilités durables et en prévision des dispositions de la Loi d'orientation des mobilités actuellement en discussion au Parlement, SNCF Réseau entend **améliorer les transports du quotidien pour favoriser le report modal** et inciter à prendre davantage le train pour les trajets domicile-travail.

Pour faire face à ces évolutions attendues du trafic, SNCF Réseau propose des aménagements du « nœud ferroviaire lyonnais » dont la capacité arrive d'ores et déjà à saturation en heures de pointe, ce qui a des répercussions sur l'ensemble des lignes desservant Lyon. Si Lyon Part-Dieu est la **première gare de France** en nombre de correspondances, la région **Auvergne Rhône-Alpes est avant-dernière** en terme de ponctualité des trains.

LE PROJET SOUMIS AU DÉBAT

Le descriptif du projet

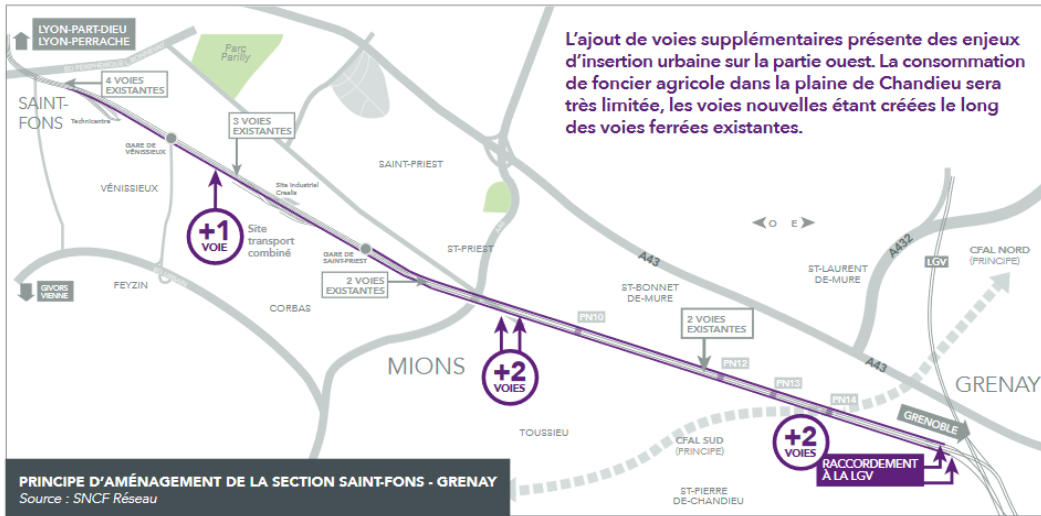


Le projet soumis au débat public repose sur la construction de **deux voies supplémentaires en traversée de Lyon**, sur environ 10 kilomètres entre Saint-Clair et Guillotière.

Deux variantes sont envisagées : en surface avec desserte de deux voies à quai supplémentaires à Lyon Part-Dieu, ou en tunnel avec desserte d'une gare souterraine à réaliser.

LE PROJET SOUMIS AU DÉBAT

Par ailleurs, SNCF Réseau propose de **passer à 4 voies la ligne Lyon-Grenoble**, sur la section entre Saint-Fons et Grenay.



Coûts d'investissements estimés du projet

Estimation HT Août 2018	Surface	Souterrain
Saint-Clair - Guillotière	1,5 milliards d'euros	3 milliards d'euros
Saint-Fons - Grenay	800 millions d'euros	
Aménagements complémentaires	500 millions d'euros	
Total	2,8 milliards d'euros	4,3 milliards d'euros

Afin d'améliorer sensiblement la qualité et la robustesse du service ferroviaire, de nombreuses actions sont d'ores et déjà engagées par SNCF Réseau dans le cadre d'un plan de mobilisation sur la période 2015/2025. Ce plan de mobilisation doit permettre d'améliorer sensiblement la régularité des trains. Parmi les actions les plus visibles, une 12ème voie à quai (voie L) est en construction ainsi que de nouveaux accès aux quais depuis la future galerie de l'avenue Pompidou. Cependant, l'ensemble de ces travaux ne permettront pas le développement de trafics et de services supplémentaires.

Le débat public ne porte donc pas sur les travaux actuels, qui poursuivent l'objectif de fluidifier les circulations dans le nœud ferroviaire lyonnais, mais sur un projet d'aménagement à long terme qui a lui pour objectif de permettre une augmentation du nombre de trains en circulation.

LE PROJET SOUMIS AU DÉBAT

Questionnement sur le projet

Entre novembre 2018 et mars 2019, les membres de la Commission particulière ont auditionné plus de 200 personnes représentant près de 100 acteurs du territoire : associations d'usagers, de défense de l'environnement, de riverains, collectivités territoriales, acteurs de la mobilité, organisations professionnelles, syndicats de salariés...

Ces rencontres avaient pour but d'identifier les principales questions que pose le projet afin d'organiser les modalités du débat public.

- **L'augmentation de l'offre ferroviaire en Auvergne-Rhône-Alpes est-elle une nécessité ?**
- **Peut-on augmenter le trafic sans réaliser ces aménagements ?**
- **Peut-on imaginer des projets d'aménagements alternatifs ?**
- **Ce projet permettrait-il d'améliorer la liaison entre les métropoles régionales ?**
- **De désenclaver des territoires ?**
- **Apporte-t-il une réponse aux besoins de transports du quotidien ?**
- **A quelles conditions inciterait-il à se déplacer en train plutôt qu'en voiture ?**
- **Quel niveau de service est attendu en terme de fréquence des trains ? De gares desservies ? d'intermodalité ?**
- **Comment traiter la question du fret ?**
- **Comment le projet s'articule-t-il avec autres grands projets ferroviaires (CFAL, POCL, Lyon-Turin...) ?**
- **Quels seraient les impacts des deux variantes pour les riverains et l'environnement ?**

MODALITES DE PARTICIPATION

Calendrier des réunions publiques



Afin d'informer le public et de recueillir l'expression du plus grand nombre, la Commission particulière a décidé d'organiser 16 réunions publiques (y compris réunions d'ouverture et de clôture du débat) à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise et des métropoles régionales.

- ✓ 3 réunions sur les liaisons entre les métropoles régionales.
- ✓ 7 réunions sur les transports du quotidien dans l'aire métropolitaine lyonnaise.
- ✓ 3 réunions de proximité sur le projet et ses impacts sur les riverains.
- ✓ 1 réunion sur les enjeux du transport de marchandises.

MODALITÉS DE PARTICIPATION

Des ateliers et conférences thématiques

Pour préparer ou approfondir certaines questions abordées au cours des réunions publiques, plusieurs ateliers et conférences thématiques seront organisées en présence d'experts, et ouverts au public sur inscription. Sont d'ores et déjà prévus :

- Une conférence sur les enjeux pour l'attractivité du territoire
- Une conférence commune avec la concertation sur la Compagnie nationale du Rhône, sur le transport multimodal de marchandises.
- Une conférence en université sur les mobilités de demain.
- Un atelier sur les modèles démographiques et de prévision de trafics
- Un atelier sur la traversée de Lyon par le fret
- Un ou des ateliers en entreprise sur les déplacements domicile-travail et les plans de mobilités.
- Un atelier à Chambéry sur les enjeux du trafic ferroviaire pour les Alpes.

Des « débats mobiles »

La commission ira à la rencontre des habitants sur leurs lieux de vie et de déplacements (gares, parcs-relais, marchés, centres commerciaux...) pour les informer et recueillir leurs avis.

Un questionnaire sur les déplacements

Au cours du débat, un questionnaire sera diffusé via internet pour recueillir les usages et attentes de la population en matière de déplacements, les motifs de leur choix de mode de transport et les conditions qui leur permettraient de choisir le train.

Une contribution prospective des collégiens.

En partenariat avec l'association « Robins des Villes », la Commission fera « plancher » les collégiens de deux collèges de l'agglomération lyonnaise sur leur vision prospective des mobilités dans la Métropole et le rôle que peut y jouer le train.

Les « Cahiers d'acteurs »

Les personnes morales (associations, entreprises, collectivités, syndicats, partis politiques...) auront la possibilité de soumettre des « cahiers d'acteurs » de 4 pages qui seront publiés par la commission, soumis au débat et versés en annexe du compte-rendu.

Un site internet participatif

A partir du 11 avril, le site du débat noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr devient participatif ! Il sera alors possible d'y verser une contribution au débat, d'y poser une question à SNCF Réseau ou aux collectivités concernées (la CPDP veille à ce que chaque question reçoive une réponse précise sous 15 jours), ou de s'y inscrire aux ateliers prévus dans le cadre du débat.

Les internautes peuvent également suivre l'actualité du débat en s'abonnant à une newsletter ou en suivant les comptes du débat sur Facebook et Twitter.

3 QUESTIONS A...

Jean-Claude Ruyschaert, Président de la Commission particulière

À qui s'adresse le débat public ?

Tout le monde se déplace dans la région pour son travail ou ses loisirs, et a un point de vue sur ses déplacements. Notre mission est de recueillir le maximum de ces avis pour répondre aux questions « Est-ce que le projet répond aux besoins du territoire ? Est-ce qu'il permettra demain de prendre davantage le train ? Est-ce qu'on peut imaginer des solutions alternatives ? ». Citoyens, associations, riverains, collectivités, entreprises... Chaque avis permettra de faire vivre le débat.

Où auront lieu les différentes réunions ?

Même si les aménagements envisagés se concentrent sur Lyon et ses alentours, ce débat concerne tous ceux qui se déplacent régulièrement dans la région. Il y aura des réunions à Clermont-Ferrand, Grenoble et Saint-Étienne sur la liaison entre les grandes métropoles ; dans la Métropole, le Beaujolais, l'Ain ou le Nord-Isère sur les transports du quotidien ; et bien évidemment des réunions de quartiers pour les riverains directement concernés par les travaux.

Quel est le but de ce débat ?

C'est d'abord d'informer les citoyens sur le projet, ses enjeux, ses objectifs, les différentes options envisagées et ce que cela coûterait. Ensuite, de leur donner la parole pour savoir s'ils jugent le projet opportun, s'il répond aux attentes en matière de mobilités, s'il faut y envisager des améliorations ou même des scénarios totalement différents. En définitive, l'objectif est d'éclairer la SNCF mais aussi les pouvoirs publics qui financent les transports, pour qu'ils puissent décider en connaissance de cause.

3 QUESTIONS A...

Thomas Allary, Directeur territorial SNCF Réseau Auvergne-Rhône-Alpes

Pourquoi aménager le nœud ferroviaire lyonnais ?

« A l'horizon 2040, un million d'habitants supplémentaires est attendu pour l'ensemble de la région, ce qui générera une augmentation des besoins de déplacement. Dans un contexte global de réchauffement climatique et de dégradation de la qualité de l'air dans les grandes métropoles, un report massif vers le train, mode de déplacement le moins polluant, apparaît comme une nécessité. Malheureusement, la saturation actuelle du nœud ferroviaire lyonnais, empêche les développements des liaisons ferroviaires régionales, nationales et européennes, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Ce débat public est l'occasion de discuter de l'opportunité des solutions ferroviaires que nous avons imaginées pour le long terme. »

Pourquoi un débat public maintenant ?

« Le temps ferroviaire est un temps long. Entre l'émergence d'un projet et sa mise en service, plus de vingt ans peuvent s'écouler. C'est donc notre devoir d'anticiper ! La priorité de l'Etat et de SNCF Réseau, au-delà de l'entretien et de la modernisation du réseau existant pour construire un réseau haute performance, est d'investir sur les grands nœuds ferroviaires qui conditionnent le développement futur des trafics. C'est donc le moment pour agir. »

Quelle est l'articulation avec les travaux en cours sur Part-Dieu ?

« Depuis 2018, d'importants travaux sont réalisés en gare de la Part-Dieu pour créer une voie supplémentaire, la voie L, et de nouveaux accès aux quais côté sud, les accès Pompidou. Ces travaux s'inscrivent globalement dans une série d'opérations visant à retrouver de l'oxygène dans ce secteur saturé, concrètement à améliorer la régularité ; en revanche, les travaux en cours ne permettront pas de faire passer de nouveaux trains en nombre important : c'est un investissement de « remise à niveau ». Les travaux actuels répondent ainsi à un objectif de diminution des retards, quand le projet long terme, soumis au débat public, répond lui à un objectif de « plus de trains ».

CONTACTS PRESSE

Commission nationale du débat public

Danaé Moyano-Rodriguez

244 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS
+33 (0)1 44 49 85 54
media@debatpublic.fr

Débat public nœud ferroviaire lyonnais à long terme

Frédéric Piriou

Immeuble Danica B, Chez Regus, 21 avenue Georges Pompidou
69003 LYON
+33 (0)6 78 68 41 04
frederic.piriou@debat-cndp.fr