



PRÉFECTURE DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES
Secrétariat Général pour les Affaires Régionales

Contournement Ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise

Comité de Pilotage

Jeudi 08 juillet 2004

M. Jean Pierre LACROIX, préfet de région Rhône Alpes, préfet du Rhône, souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants pour cette première réunion du comité de pilotage.

Il rappelle le rôle de ce comité et les enjeux du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) dans les transports régionaux, nationaux mais également européens.

Le CFAL est une infrastructure du réseau ferré national dont la maîtrise d'ouvrage est dévolue à Réseau Ferré de France (RFF). Le lancement des études de ce projet a été fixé par décision ministérielle du 16 mai 2003 et d'autres viendront pour fixer progressivement les conditions de réalisation de l'ouvrage. Chaque décision sera prise après une consultation locale et c'est précisément pour organiser ces échanges qu'un comité de pilotage se tiendra à chaque étape. Il sera un lieu de réflexions, d'échanges et de transparence des procédures pour l'organisation et le déroulement des études.

Le CFAL a été présenté lors du débat public qui s'est déroulé d'octobre 2001 à février 2002 qui portait également sur le Contournement autoroutier de l'Ouest Lyonnais (COL). Ce débat a permis de faire émerger les attentes de chacun mais il a eu également ses limites en privilégiant le second sujet par rapport au premier. Le 16 mai 2003, une décision ministérielle a approuvé le cahier des charges du CFAL et a déclenché le démarrage des premières études préliminaires. L'audit sur les grandes infrastructures de transport avait confirmé tout l'intérêt du CFAL en distinguant les parties Nord et Sud.

Il est essentiel pour la région Rhône Alpes de défendre sa position pour demain. La région souffre d'une thrombose de ses axes de transport et il y a une responsabilité collective à trouver des solutions en intégrant toutes les contraintes humaines, environnementales et financières.

Cette réunion est le coup d'envoi de la concertation préalable pour avancer dans cet important dossier. M. Lacroix précise qu'une réunion de présentation aux élus se déroulera l'après midi et donne quelques éléments de calendrier :

- préparation du dossier de consultation d'ici la fin de l'année,
- nouveau comité de pilotage fin 2004,

- lancement de la consultation début 2005,
- dossier d'enquête d'utilité publique fin 2007/2008

M. Philippe DE MESTER est le nouveau directeur régional de RFF depuis le 1^{er} juillet 2004. Il informe que le président de RFF, M. Jean Pierre Duport, souhaite que des structures fortes soient créées en contact étroit avec les collectivités et le public. C'est donc dans ce cadre que s'inscrit la direction régionale.

M. Denis CUVILLIER, chef du projet à RFF, présente ensuite les objectifs et l'état d'avancement du projet.

- Faire du CFAL un instrument de maillage du réseau des lignes ferroviaires existantes et des projets de lignes nouvelles en se raccordant avec la liaison ferroviaire transalpine, la branche sud de la LGV Rhin Rhône au nord, la ligne de la Bresse, les lignes ferroviaires de la vallée du Rhône au sud, ainsi que la ligne Lyon – Chambéry - Grenoble.
- Constituer un itinéraire fret à qualité garantie et redonner de la capacité au nœud ferroviaire lyonnais. Actuellement, sur 1 000 circulations de TER en Rhône Alpes, 500 arrivent dans des gares lyonnaises.
- Renforcer les liaisons ferrées entre les principales villes de Rhône Alpes et Saint Exupéry.
- Améliorer la desserte des zones logistiques actuelles et futures.

Il rappelle ensuite les éléments clés de la décision du 16 mai 2003 :

- Phasage du projet en deux parties avec la recherche de fuseaux de passage au sein d'un périmètre d'étude au Nord, et la recherche d'un périmètre d'étude au Sud.
- Ouverture du projet aux services voyageurs.
- Desserte du pôle multimodal de Saint Exupéry.
- Raccordement avec les liaisons ferrées actuelles et futures

La démarche qui s'ouvre aujourd'hui est capitale pour préparer la prochaine consultation et RFF souhaite que le présent comité de pilotage se prononce sur le dispositif de concertation avec les élus et les socioprofessionnels, l'approche du tissu associatif, et les démarches d'information du public.

Un comité de suivi de la concertation pourrait être également instauré ; il serait le garant de la transparence et du bon déroulement de la phase en cours et des phases suivantes.

M. Cuvillier présente ensuite quatre familles d'hypothèses de passage de la partie Nord en précisant que celles-ci ont été construites sur la base d'études de l'état initial de l'environnement, d'études techniques et fonctionnelles en cherchant à comprendre le territoire et à intégrer ses enjeux.

RFF précise que le jumelage des infrastructures est une notion importante à prendre en compte du fait de la réduction des impacts qu'elle permet. En complément, des coupures nouvelles sont proposées en s'éloignant des zones urbanisées.

1^{ère} hypothèse : PRIVILEGIER LES JUMELAGES

- Jumelage du fuseau avec la ligne ferrée Ambérieu – Lyon ou à l'autoroute A42 jusqu'à Béligneux.
- Jumelage à l'autoroute A42 entre Béligneux et Beynost.
- Jumelage ensuite avec l'A432 vers Saint Exupéry avec deux options de passage à l'Est (jumelage avec l'A432) ou à l'Ouest (jumelage avec la LGV Paris-Lyon-Marseille) de l'aéroport.
- Raccordement sur la ligne existante Lyon/Grenoble et sur la liaison ferroviaire transalpine.

2^{ème} hypothèse : RECHERCHE DE JUMELAGE EN EVITANT LES ZONES LES PLUS URBANISEES DE LA COTIERE

- Jumelage du fuseau avec l'autoroute A42 jusqu'au niveau de l'échangeur de Pérourges.
- Bifurcation en ligne nouvelle vers le nord de Saint Exupéry en passant à l'Est du camp militaire de la Valbonne.
- Jumelage avec l'A432 vers Saint Exupéry avec deux options de passage à l'Est ou à l'Ouest de l'aéroport.
- Raccordement sur la ligne existante Lyon/Grenoble et sur la liaison ferroviaire transalpine.

3^{ème} hypothèse : PLAINE DE L'AIN

- Jumelage du fuseau avec la voie ferrée de desserte du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA).
- Bifurcation en ligne nouvelle à partir du secteur de Saint Vulbas pour rejoindre le nord de Saint Exupéry.
- Jumelage avec l'A432 vers Saint Exupéry avec deux options de passage à l'Est ou à l'Ouest de l'aéroport.
- Raccordement sur la ligne existante Lyon/Grenoble et sur la liaison ferroviaire transalpine.

4^{ème} hypothèse : RECHERCHE DU PASSAGE LE PLUS A L'EST

- Jumelage du fuseau avec la voie ferrée de desserte du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA).
- Poursuite du fuseau vers le sud de Saint Exupéry en se maintenant le plus à l'Est du périmètre d'étude.
- Raccordement sur la ligne existante Lyon/Grenoble et sur la liaison ferroviaire transalpine.

M. Cuvillier rappelle que toutes les hypothèses de passage se raccordent avec la branche sud de la LGV Rhin Rhône ainsi qu'avec la future liaison ferroviaire transalpine, et sont complétées par les infrastructures de raccordement voyageurs à la gare de Saint Exupéry, permettant ainsi la mise en réseau de ce pôle avec les principales villes de la région.

Pour ce qui concerne les zones logistiques, M. Cuvillier note que la plupart des zones actuelles sont raccordées au réseau ferroviaire, mais que la constitution des trains les desservant nécessite un passage quasi-obligé par la gare de triage de Sibelin ou par le chantier de transport combiné de Vénissieux, et au-delà à travers le nœud lyonnais. L'évitement du goulot d'étranglement du centre de Lyon par le CFAL permettra d'améliorer la desserte de ces zones, renforçant la compétitivité du ferroviaire. Toutefois les variantes les plus à l'Est paraissent moins favorables de ce point de vue.

Enfin, M. Cuvillier précise qu'il est nécessaire de réaménager le raccordement de Saint Fons pour relier correctement la ligne Lyon-Grenoble aux lignes existantes de la vallée du Rhône vers le sud. Ces aménagements doivent assurer la fonctionnalité de la partie Nord sans pénaliser ni restreindre les choix qui pourraient être faits ultérieurement pour la partie Sud.

A ce niveau d'études, le coût de la partie Nord du CFAL est estimé à 1,2 / 1,3 Mrd €.

M. Christian MAISONNIER précise que l'étude d'une nouvelle plate-forme logistique ne fait pas partie de la commande passée par l'Etat à RFF. Les fonctionnalités d'une telle plate-forme – qui peut intégrer une zone de chargement/déchargement pour un service d'autoroute ferroviaire – et son implantation peuvent constituer un critère de choix du fuseau du CFAL. Néanmoins, une telle décision est du ressort des collectivités en cohérence avec les documents de planification opposables et dans le respect de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise.

M. Marc BAIETTO, vice-président du conseil général de l'Isère, note le besoin de disposer d'une vision prospective et cohérente des projets (A48 Ambérieu Bourgoin, Liaison Ferroviaire Transalpine et CFAL) qui concernent l'Est lyonnais afin d'appréhender et de mesurer les impacts sur le territoire et d'éviter les confusions.

Il précise que le tronçon Nord du CFAL va renvoyer un flux de trafics dans la traversée de Vienne déjà confrontée aujourd'hui à des problèmes d'insertion et d'impacts. Il craint de surcroît que la réalisation du tronçon sud ne soit largement différée.

M. LACROIX remarque que le projet autoroutier A48 se trouve en dehors du périmètre d'étude du CFAL et se déclare en faveur d'une vision prospective et cohérente.

Pour la partie sud du CFAL, M. le Préfet demande à RFF d'examiner la question soumise en rappelant que toutes les propositions sont à examiner. Il appartiendra au comité de pilotage de s'interroger sur l'opportunité d'un périmètre d'étude au sud en fonction d'une solution qui pourrait voir le jour. Il est important de ne pas fixer les choses et de rester ouvert à toutes les propositions.

M. Georges COLOMBIER, député de l'Isère, conseiller général, fait part d'un même souhait de cohérence entre l'ensemble des projets et demande des informations sur la liaison ferroviaire transalpine en particulier sur la conjugaison entre les lignes voyageurs et fret.

M. MAISONNIER signale qu'une décision ministérielle est en attente à l'issue de la consultation qui s'est déroulée à l'automne dernier sur la liaison ferroviaire transalpine. La décision ministérielle devrait confirmer le choix du fuseau dit Bas Dauphiné en demandant d'optimiser l'effet de coupure des lignes voyageurs et fret. Différentes options sont à l'étude dans ce cadre et seront présentées lors de réunions locales dès la rentrée.

Mme Martine DAVID, députée du Rhône, maire de Saint Priest, remercie M. le Préfet pour l'instauration de ce comité de pilotage.

Elle rappelle que le débat public d'octobre 2001 – février 2002 a porté avant tout sur le COL et non sur le CFAL. La nouvelle demande de débat faite par Mme David et d'autres parlementaires a été refusée. Il convient de ne pas attendre la mise à l'enquête d'utilité publique du projet pour informer et associer le public. Tous les secteurs de l'Est lyonnais sont densément peuplés et l'impact sur les populations sera fort. Les populations et les milieux associatifs expriment aujourd'hui un sentiment similaire à ceux du centre de Lyon.

Mme David regrette le découpage illogique du projet en deux sections nord et sud. Les habitants et les associations ont le sentiment d'être dupés sans cette vision et perspective d'ensemble. Elle demande que l'on commence à travailler dès maintenant sur la partie Sud.

Mme David prend acte du dialogue de proximité engagé par RFF et de l'intégration des associations dans le processus de concertation. Elle demande l'organisation de réunions à destination du grand public.

Le CFAL est indispensable et Mme David souhaite que le fuseau de la section nord soit implanté à l'Est de l'aéroport de Saint Exupéry dans une logique de moindre impact sur les populations.

M. LACROIX rappelle que l'élaboration de ce projet n'en est qu'à son début. Il est essentiel que chacun fournisse le maximum d'information pour avancer. Il note que RFF est disposé à conduire des opérations de communication auprès du public en accompagnement du bulletin d'information périodiquement diffusé et de la mise en route d'un site Internet sur le projet.

M. DE MESTER signale que des réunions thématiques et/ou sectorielles peuvent être organisées sans le formalisme d'un débat public. C'est un point clé du travail que poursuit RFF dans le respect du cahier des charges qui demande de privilégier la concertation locale. Enfin, la partie Sud du projet fait partie de la commande de la décision ministérielle.

M. Jean PEPIN, vice-président du Conseil général de l'Ain, souhaite faire part de son attachement à ce que le secteur d'Ambérieu bénéficie de retombées en lien avec le fret ferroviaire. Le département est ouvert aux différentes hypothèses de passage, mais s'attachera à ce qu'il y ait le moins de coupures à travers la plaine de l'Ain.

Il signale son opposition à ce que la branche sud de la LGV Rhin Rhône coupe le secteur de la Bresse dans le département de l'Ain. Il est favorable, pour le volet voyageur, à une desserte du cœur de Bourg par un réaménagement de la ligne historique et, pour le volet fret, à un contournement par l'Est de Bourg.

M. CUVILLIER précise que les projets de la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône et du CFAL sont aujourd'hui au même stade des études préliminaires, mais que le projet de la branche Sud est moins avancé et qu'il n'est pas possible de donner le même niveau de réponses techniques. L'organisation des équipes RFF permet d'assurer que les deux projets sont étudiés en cohérence.

M. Henri THIVILLIER, représentant M. André GERIN, député du Rhône, maire de Vénissieux, rappelle que la question des dessertes logistiques est importante et devra être clarifiée. Il note que la ligne Lyon/Grenoble traverse un bassin de population important de 200 000 habitants notamment les communes de Saint Fons, Saint Priest et Vénissieux et s'interroge sur la cohabitation des services voyageurs / fret / TER ainsi que le devenir de la gare de Vénissieux.

M. Jean-Pierre FARANDOU, directeur régional de la SNCF, précise que ses services ne peuvent anticiper un projet tel que le CFAL sur les travaux en cours ou à venir sur les ouvrages SNCF. Ce projet est trop récent.

Il souligne tout l'intérêt que porte la SNCF au CFAL dans le cadre d'un maillage régional, national et européen et note le rôle important à confirmer de la gare de triage de Sibelin dans le cadre du plan fret de la SNCF (site de 7 km de long non transférable contrairement à un site de transport combiné comme celui de Vénissieux).

La question des plates-formes est bien à intégrer dans les réflexions.

Pour la question de la desserte de Saint-Exupéry, la SNCF s'adaptera en intégrant les demandes de l'autorité organisatrice mais les réflexions restent à construire sur les services à mettre en place.

Même s'il est impossible de connaître en 2015 la carte des opérateurs ferroviaires en France, il est indispensable de réfléchir en permanence sur le lien entre l'infrastructure et le service.

M. Georges BARRIOL, vice-président du Conseil général du Rhône, dresse un point d'avancement sur le projet LESLY dont la concession est en cours d'appel d'offres. La mise en service de LESLY est prévue pour 2007. Des contacts sont à nouer entre RFF et les services du Conseil Général pour examiner les conditions de passage d'un fuseau du CFAL à l'ouest de Saint Exupéry.

M. DE MESTER répond que RFF est en contact étroit avec le Conseil Général du Rhône pour examiner cette question.

M. Jean-Jack QUEYRANNE, président du Conseil régional, remercie M. le préfet pour l'organisation de cette réunion et RFF pour le travail réalisé qui éclairent bien les choix qui seront à faire.

Il souligne le grand intérêt de ce projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise et rappelle qu'il est de la responsabilité publique de dégager des sillons pour permettre le développement des Trains Express Régionaux. La situation peut devenir rapidement insupportable si rien n'est fait.

Il retient du débat le rôle stratégique que doit jouer une plate-forme localisée à Ambérieu et souligne que cette position est partagée par le conseil régional. La proposition faite par Mme Martine David de passage par l'Est doit également être étudiée en prenant en compte la desserte de Saint Exupéry et les mesures d'insertion dans le territoire.

M. Queyranne partage le souhait de disposer d'une vision globale sur le secteur de Saint Exupéry et du Nord-Isère en regard de tous les projets d'infrastructures et juge indispensable cet éclairage dans le débat.

Il souhaite que soit également étudié le prolongement du projet au sud, en regardant de manière pragmatique les solutions envisageables, dont le nombre devrait être restreint.

Enfin, il partage l'avis de Martine David quant à la nécessité de la participation du citoyen à l'élaboration de ce projet. C'est un acte de démocratie. Sans se cantonner au seul débat public qui a eu lieu, il est important de trouver des formules qui prennent en compte les démarches responsables des associations et des populations.

M. Queyranne rappelle qu'il n'y a pas de contestation sur l'opportunité du projet.

M. LACROIX signale que chaque participant au comité va repartir avec un dossier préparé par RFF et il appartient à chacun de réagir dès à présent sur ces documents. Il propose que RFF soit mandaté pour organiser des réunions et des rencontres au début de l'automne et rappelle qu'une réunion d'information de l'ensemble des maires concernés par le tronçon nord se déroulera dans l'après midi.

M. Lacroix est attaché à l'instauration d'un comité de suivi de la concertation qui réunirait l'Etat, la Région, les Conseils Généraux des départements concernés, le Grand Lyon, RFF. La composition de ce comité reste encore soumise à proposition. Il pourrait se réunir à la fin septembre pour examiner les modalités et le déroulement de la concertation.

Un nouveau comité de pilotage devrait se tenir à la fin de l'année pour examiner le dossier de consultation et dans l'objectif de fournir des orientations au ministre pour la partie Sud.

M. le Préfet souhaite que la consultation puisse être lancée en décembre, pour transmettre au ministre le bilan de la consultation et son rapport en vue d'une décision ministérielle vers la mi-2005.

M. Lacroix remercie l'ensemble des participants et clôt la séance.