



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

Contournement Ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise

Comité de Pilotage

Lundi 24 janvier 2005

M. Jean Pierre LACROIX, préfet de région Rhône Alpes, préfet du Rhône, souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants pour ce second comité de pilotage en soulignant le respect du calendrier annoncé initialement.

Il rappelle que le cahier des charges de ce projet a été approuvé par décision ministérielle le 16 mai 2003. Il a été demandé à Réseau Ferré de France (RFF) d'étudier un projet destiné à la fois au fret et aux voyageurs. A ce titre, toutes les solutions présentées par RFF permettront une utilisation mixte des lignes même si le fret sera largement majoritaire. Le découpage en sections nord et sud du projet a été confirmé par la décision de mai 2003.

A l'occasion du bilan d'avancement des projets proposés au Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, le ministre a rappelé l'enjeu essentiel que constitue le report modal dans la politique des transports. Le CFAL est ainsi un projet prioritaire auquel l'Agence pour le Financement des Infrastructures de Transport de France contribuera.

M. le Préfet propose de suivre l'ordre du jour suivant :

- présentation des fuseaux sur la partie nord
- point d'étape sur la partie sud
- préparation de la prochaine consultation

M. DE MESTER, directeur régional de RFF, rappelle quelques éléments du calendrier de la partie nord du projet avec l'objectif du lancement de l'enquête d'utilité publique en 2008 et une mise en service de l'infrastructure à l'horizon 2015.

Depuis le dernier comité de pilotage du 8 juillet 2004, RFF a continué d'inscrire son travail dans le cadre de concertation et d'écoute qui lui a été fixé. Un grand nombre de rencontres avec les acteurs du territoire s'est donc déroulé depuis près de 7 mois et a permis d'affiner le projet.

M. CUVILLIER, chef du projet à RFF, précise que 300 personnes, en majorité des élus, ont été rencontrées au cours de 80 réunions tenues à l'initiative de RFF. Toutes les communes et

Deleted:

intercommunalités de la partie nord ont été rencontrées, ainsi qu'un certain nombre d'intercommunalités de la partie sud.

Suite au débat public, le cahier des charges approuvé par la décision ministérielle du 16 mai 2003 ainsi que les premières études environnementales et techniques ont servi de base pour élaborer les hypothèses de passage pour la partie nord du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

Dans les limites fixées par le périmètre d'études, les raccordements du projet aux lignes existantes (Lyon-Grenoble, Ambérieu-Bourg) ainsi qu'aux lignes nouvelles (branche sud du Rhin Rhône et liaison Lyon-Turin) ont contribué à fixer l'origine du projet au nord d'Ambérieu à la ligne existante Lyon-Bourg et son extrémité sud sur la ligne Lyon- Grenoble entre Saint Priest et Saint Quentin Fallavier

La desserte de la gare de Saint Exupéry, autre élément clé de la décision ministérielle a été déterminante dans la définition des hypothèses de passage.

Les études de ces hypothèses ont été menées selon deux principes différents, pouvant être combinés :

- jumeler le projet aux infrastructures existantes autoroutières ou ferroviaires
- rechercher les secteurs plus favorables à des coupures nouvelles.

L'ensemble de ces éléments a permis de présenter 4 hypothèses de passage au précédent comité de pilotage comprenant pour certaines plusieurs options locales.

Du nord au Sud ces hypothèses sont les suivantes :

Hypothèse A

Elle présente différentes configurations de jumelage aux infrastructures existantes :

- 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 jusqu'à Saint Exupéry avec deux options de passage à l'Est (jumelage avec l'A432) ou au centre (jumelage avec la LGV Paris-Lyon-Marseille) de l'aéroport.
- raccordement à la ligne Lyon Grenoble et à la liaison ferroviaire transalpine.

Hypothèse B

Elle présente une configuration de jumelage puis de coupure nouvelle en s'écartant du secteur de la côtière des Dombes pour rejoindre le nord de Saint Exupéry :

- jumelage à l'autoroute A42 jusqu'à l'échangeur autoroutier de Pérouges
- passage en coupure nouvelle dans l'extrémité Est du camp de La Valbonne pour relier Saint Exupéry après avoir franchi le Rhône en aval de la confluence
- au niveau de Saint Exupéry, options identiques à celles de l'hypothèse A
- raccordement à la ligne Lyon Grenoble et à la liaison ferroviaire transalpine.

Hypothèse C

Après un jumelage avec la ligne ferroviaire de desserte du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA), cette hypothèse présente principalement une configuration de coupure nouvelle dans la plaine d'Ain et rejoint le secteur de Saint Exupéry :

- un jumelage à la ligne ferroviaire de desserte du PIPA
- passage en coupure nouvelle pour relier Saint Exupéry avec 2 options locales dans le secteur de Loyettes en rive droite du Rhône
- franchissement du Rhône en amont de la confluence Ain Rhône
- au niveau de Saint Exupéry, options identiques à précédemment
- raccordement à la ligne Lyon Grenoble et à la liaison ferroviaire transalpine.

Hypothèse D

Identique à l'hypothèse C jusqu'au PIPA, le fuseau se poursuit en coupure nouvelle en limite Est du périmètre d'étude et rejoint directement la ligne Lyon Grenoble et la liaison ferroviaire transalpine sans passer par Saint Exupéry :

- jumelage à la ligne ferroviaire de desserte du PIPA
- coupure nouvelle en limite des contreforts du massif de l'Isle Crémieu
- 2 options locales permettent de rejoindre la ligne Lyon-Grenoble et la liaison transalpine.

La phase de concertation et les compléments d'études engagés depuis juillet dernier ont conduit aux principales évolutions suivantes :

▪ Secteur d'AMBERIEU

Compte tenu des développements de l'urbanisation et de la zone commerciale à l'Est d'Ambérieu, le raccordement à la ligne Bourg-Ambérieu a été reporté plus au nord. Il contourne l'aérodrome militaire par l'ouest en privilégiant un passage en jumelage à l'autoroute A 42.

▪ Hypothèse A

L'option de jumelage à la ligne ferroviaire existante présente un ensemble de contraintes qui conduit à privilégier le jumelage à l'autoroute A 42:

- habitat important en quasi vis-à-vis de la voie ferrée sur les communes de Villieu-Loyes-Mollon, Méximieux et Pérouges
- croissance de la zone d'activité de Méximieux dont la déviation constituerait une coupure supplémentaire du territoire agricole
- traversée du périmètre immédiat du captage d'eau potable de Méximieux

La traversée de l'Ain est en outre plus favorable en cas de jumelage à l'A42 car le champ d'expansion est moins large et aucun affluent n'est concerné

L'hypothèse de jumelage à la voie ferrée ne peut être écartée à ce stade ; le jumelage à l'autoroute A 42 sera toutefois retenu pour la suite du dossier et notamment pour la comparaison des fuseaux entre eux.

Au nord de Saint Exupéry, pour l'option passant à l'Est de l'aéroport, un jumelage étroit à l'autoroute A432 a été privilégié sur la totalité de l'itinéraire compte-tenu de l'urbanisation du territoire et de la présence du marais de Charvas.

A l'approche de l'autoroute A 432 le jumelage aux infrastructures routières a été amélioré en se rapprochant de la RD 61 A.

▪ Hypothèse B

Comme pour l'hypothèse A, dans le cas de l'option passant à l'est de l'aéroport, le jumelage avec l'autoroute A 432 au nord de Saint Exupéry a été amélioré pour tenir compte de l'urbanisme et du territoire agricole.

▪ Hypothèse C

Les possibilités de jumelage avec la ligne ferroviaire de desserte du PIPA dans le secteur de Leyment ont été optimisées afin de réduire l'impact sur le milieu agricole.

Au sud du PIPA, sur la commune de LOYETTES, l'option la plus éloignée des projets de développement de l'urbanisme et des zones d'activités a été préférée. Celle-ci a été rectifiée pour tenir compte des limites de la zone inondable et de l'implantation de lignes Très Haute Tension. L'autre option s'est avérée être relativement proche de secteurs réservés pour l'habitat ou l'exploitation de carrières dans les documents d'urbanisme.

Comme pour l'hypothèse B le jumelage à l'autoroute A 432 a été renforcé au nord de Saint Exupéry.

▪ Hypothèse D

L'option située au nord de Satolas et Bonce a été privilégiée compte-tenu des contraintes du raccordement à la liaison Lyon Turin dans le secteur du Chaffard :

- imbrication avec la déviation de Chamagnieu et les zones d'activités contiguës
- impacts des raccordements au Lyon Turin sur le captage d'eau potable et le hameau du Chaffard

M. Cu villier rappelle que toutes les options présentées permettent des circulations voyageurs à 220 km/h, des circulations fret et d'autoroute ferroviaire.

Il précise ensuite les schémas de desserte de Saint Exupéry selon les fuseaux présentés. Tous ces schémas ont fait l'objet d'échanges avec les services du CG du Rhône, afin de tenir compte du projet LESLYS. Ils ont été établis sur la base d'un raccordement par le nord, les schémas de raccordement par le Sud ayant déjà été étudiés dans le cadre de la LGV Lyon-Turin.

Fuseau A

Depuis Lyon, un raccordement au contournement dans le secteur de Beynost assure la mise en ligne des gares Part Dieu et Saint Exupéry.

Le contournement assure directement la fonction de desserte depuis Ambérieu.

Les aménagements pour l'accès en gare sont réduits particulièrement pour l'option Centre où deux ouvrages de franchissement du contournement et de la LGV existante et des appareils de voies supplémentaires seront à réaliser pour rejoindre les voies à quais. Pour l'option Est, les aménagements devront franchir l'autoroute A 432 et les voiries locales.

Fuseau B et C

Ces fuseaux permettent d'assurer des liaisons directes vers Saint Exupéry depuis Ambérieu.

Depuis Lyon le raccordement à la gare de Saint Exupéry peut être réalisé par une infrastructure à voie unique longeant la LGV Rhône Alpes.

Les aménagements complémentaires d'accès à la gare seront identiques à ceux proposés pour le fuseau A.

Pour l'option Est, le franchissement par une voie unique de l'autoroute A 432 et des voiries locales sera nécessaire pour rejoindre la gare de Saint Exupéry.

Fuseau D

Le raccordement à Saint Exupéry par le sud, s'il semble le plus simple, ne serait pas le mieux approprié. Il est en effet particulièrement difficile, à insérer compte tenu des contraintes de ce secteur et notamment des différents franchissements qu'imposerait un tel schéma (autoroute A 432, LGV existante, Projet Lyon Turin et présence du cône d'envol lié à l'aéroport).

Le schéma de desserte proposé par le nord, comme pour les autres options, devient de ce fait indépendant du fuseau de contournement ferroviaire.

RFF présente ensuite deux tableaux de comparaison des différents fuseaux à partir de critères fonctionnels, techniques, économiques et environnementaux. Tous les fuseaux présentent des contraintes fortes, compte tenu des sensibilités du territoire. Dans tous les cas, l'insertion de l'infrastructure devra faire l'objet de mesures soignées.

Le raccordement du projet aux lignes existantes de la vallée du Rhône s'appuie notamment sur des aménagements de la ligne entre Saint Fons et Heyrieux :

- doublement du raccordement de Saint Fons
- ajout d'une voie entre Vénissieux et Saint Priest
- ajout de deux voies entre Saint Priest et Heyrieux

La réalisation de ces aménagements permettra également de procéder à des travaux d'insertion.

A ce stade des études, les coûts des fuseaux s'échelonnent de 1,1 à 1,3 Mrd€ (hors aménagements de la ligne existante estimés à 270 M€).

Mme DAVID, députée du Rhône, maire de Saint Priest, remercie M. le Préfet et RFF pour la concertation et le travail mené qui s'inscrivent dans les engagements du précédent comité de pilotage. Elle remarque cependant que la présentation faite a déconnecté les parties sud et nord.

Mme David réitère sa demande que des réunions publiques soient organisées avec la participation de RFF afin que chacun ait le même niveau d'information et soit responsabilisé. Cela demande un travail supplémentaire mais l'enjeu, pour les collectivités, en vaut la peine.

En lien avec Mme Garbrecht et M. Polga, Mme David se déclare favorable au fuseau D qui lui semble moins impactant et techniquement réalisable tout en évitant des zones densément

peuplées. Il lui paraît peu légitime de faire passer du fret dans Saint Exupéry et rappelle que la logique qui consiste à sortir les marchandises dangereuses de la gare de la Part Dieu doit également s'appliquer à Saint Exupéry.

M. LACROIX précise qu'il existe un décalage de procédure entre le nord et le sud et que les niveaux d'études sont nécessairement différents. L'articulation du travail présenté avec le projet de liaison Lyon-Turin doit être intégrée dans les réflexions et remarques de chacun.

Sur la consultation qui s'annonce, M. le Préfet rappelle qu'un comité de suivi de la concertation a été mis en place et beaucoup de réunions seront tenues pour recueillir les avis.

Il propose que les communes qui le demandent bénéficient d'une information directe des populations pendant la phase de consultation. Il souligne que la desserte de la Gare de Saint Exupéry est une fonctionnalité demandée par le cahier des charges du projet.

M. GEOFFRAY, Vice-Président du Comité pour la Transalpine, s'interroge sur les possibilités de desserte de Lyon-centre en venant du sillon alpin par la liaison Lyon-Turin ainsi que sur le réalisme de prolonger la ligne LESLYS qui apparaît dans tous les schémas présentés. Le passage du fret dangereux dans la gare pose également question.

M. CUVILLIER répond que les configurations d'infrastructures présentées permettent toutes les combinaisons possibles avec des haltes à Saint Exupéry et Lyon mais qu'il convient de s'interroger également sur les services à offrir.

M. SERMET, directeur régional de la SNCF, précise qu'il faudra examiner les niveaux de services attendus par la région pour les trafics T.E.R.

M. DE MESTER rappelle que les fuseaux A, B et C permettent un passage par l'ouest ou l'est de la gare de Saint Exupéry en utilisant l'emprise Satorail ou l'A432.

M. SOULAGE, Vice-Président du Conseil Régional, signale que la région souhaite préserver toutes les possibilités de dessertes voyageurs de Saint Exupéry, en T.E.R., tram ou tram-train compatible avec LESLYS (depuis l'Est de la région pour Grenoble, Chambéry, l'Ouest pour Saint Etienne, le Nord et la proximité de l'aéroport, l'Isle d'Abeau, Bourgoin).

M. COLLOMB, Président du Grand Lyon, signale que l'avenir de la gare de Saint Exupéry doit guider les réflexions. Avec l'extension vers l'est du bassin de vie lyonnais, la saturation de la Part Dieu et la desserte des villes régionales, Saint Exupéry sera, dans 15 ans, la 3ème gare lyonnaise. Le choix du Grand Lyon portera sur le fuseau qui permettra la meilleure desserte de Saint Exupéry.

M. SOULAGE constate que la concertation annoncée a bien eu lieu et s'en réjouit. Il souhaite ne pas dissocier le travail sur la section sud pour assurer la cohérence d'ensemble du projet.

Il souligne que toutes les fonctionnalités voyageurs à Saint Exupéry doivent être examinées, aussi en liaison avec la branche sud de la LGV Rhin Rhône. Il rappelle les principes qui guident le choix de la Région :

- point de transfert modal route/rail situé au nord vers Ambérieu avec une attention portée à l'avenir du camp de Leyment,
- couplage le plus proche possible avec les infrastructures existantes,
- implantation du fret à l'est de la plate forme en privilégiant le jumelage à l'infrastructure (A432),

- éviter un retour mécanique des circulations sur le secteur de Saint Fons.

M. LACROIX partage l'analyse sur le rôle central de Saint Exupéry avec l'arrivée du Lyon – Turin, la branche sud de la LGV Rhin-Rhône mais également dans le cadre du débat en cours sur la vallée du Rhône et l'Arc Languedocien (VRAL).

M. THIVILLIER, adjoint au Maire de Vénissieux, représentant M. André GERIN, député du Rhône, souligne la densité des populations autour des lignes ferroviaires et souhaite que la consultation aborde la question des risques et des protections à mettre en œuvre. Les deux tronçons nord et sud sont liés notamment au niveau du secteur de Saint Fons qui entraîne un renforcement de l'usage de la gare de Sibelin et la question du passage à Givors. Il s'interroge sur l'échéance de réalisation de la partie Sud du projet

M. DE MESTER précise qu'une étude est en cours avec les services de la région sur le nœud ferroviaire lyonnais et que des augmentations de capacités sur la ligne existante entre Grenay et Saint Fons sont nécessaires pour répondre à la croissance des circulations T.E.R.. Ces extensions de capacité constituent également une opportunité pour anticiper les mesures de protection favorisant l'insertion des lignes.

M. LACROIX rappelle que des mesures de protection sont indispensables et note que le coût des aménagements de la ligne existante et du raccordement de Saint Fons est évalué à 420 M€, montrant bien le poids de ce tronçon.

M. FENECH, député du Rhône, fait part de son attente quant à l'ouverture de discussions sur la partie sud du projet et, malgré l'effort important fait en matière de concertation, regrette l'absence de l'association FRACTURE à la réunion.

M. BARRIOL, Vice-Président du Conseil Général du Rhône, en réponse à M. GEOFFRAY, signale que le prolongement de LESLY est une option du cahier des charges de l'appel à concession.

Mme DAVID partage pleinement l'analyse du président du Grand Lyon sur la fonctionnalité voyageur de Saint Exupéry mais demande que les solutions techniques retenues pour le fret soient celles qui présentent le moins d'impacts.

Après que M. le Préfet eut rappelé l'utilisation mixte fret et voyageurs de tous les fuseaux du CFAL, **M. SERMET** précise que la gare de la Part Dieu souffre de sa saturation et que l'intérêt du projet est d'enlever des trains de fret du centre de Lyon pour désengorger le nœud lyonnais. En ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses, il précise que des mesures sur l'infrastructure, les matériels et l'exploitation des lignes sont déjà prises, avant le départ, et en cours de circulation des trains.

M. LACROIX souligne les efforts qui sont faits et demande de ne pas apprécier les risques liés à la transformation de produits industriels au même niveau que ceux liés au transport de marchandises. Ce sont les difficultés de circulation qui créent les nuisances et les risques. Il rappelle que le découpage du projet provient d'une décision ministérielle qui demande de fournir un périmètre d'étude au sud.

Sur la partie sud du projet, **M. CUVILLIER** dresse un point des premières approches qui s'appuient principalement sur les rencontres et contacts pris dans le cadre de la concertation. Plutôt que de définir un périmètre, la demande serait de privilégier un jumelage du projet avec la ligne de la LGV Méditerranée. Les capacités des lignes ferroviaires en rives droite et gauche du Rhône étant suffisantes à partir du Sud de l'agglomération Lyonnaise, le positionnement géographique du point de raccordement du projet au sillon rhodanien devient déterminant.

Plusieurs hypothèses peuvent être émises :

- Pérenniser l'utilisation du raccordement de Saint-Fons
- Raccordement au nord de Vienne, (hypothèse du débat public)
- Raccordement entre Vienne et Condrieu en suivant la vallée de la Vega
- Raccordement entre Condrieu et Roussillon, en suivant les vallées de la Vareze et de la Sanne
- Raccordement à Saint Rambert d'Albon, en suivant la vallée de la Bièvre et en s'appuyant sur la ligne ferroviaire existante
- Raccordement au nord de Valence, en suivant la vallée de l'Isère.

L'utilisation des lignes existantes de la vallée du Rhône nécessiterait également des aménagements : nouveau franchissement du Rhône à Givors pour les raccordements les plus au nord, renforcement de l'électrification de la ligne en rive droite, suppressions de passages à niveau, protections phoniques...

La fourchette de coût pour la partie sud du CFAL pourrait ainsi varier de quelques centaines de millions d'euros à plusieurs milliards selon le parti d'aménagement retenu.

M. DURAND, Président de PARFER, rappelle qu'il n'y a qu'un seul projet. Il s'étonne de l'absence de débats sur des sujets tels que la demande d'extension du périmètre d'études de la partie nord, la zone d'activités des 4 Chênes, l'impact sur les populations. Beaucoup de points noirs restent sans réponse aujourd'hui.

M. LACROIX précise qu'il est tout à fait normal que toutes les questions n'aient pas encore de réponses compte tenu du décalage d'études entre les parties nord et sud. Pour ce qui concerne la demande d'élargissement du périmètre nord du projet, des réunions se sont déroulées sur le sujet et une réponse est en cours.

M. MAISONNIER, signale que la proposition du collectif Fracture, également portée par PARFER, a été examinée et qu'une réponse leur sera envoyée avec copie au ministère. Le rapport d'analyse conclut à un intérêt socio-économique moindre et des fonctionnalités différentes.

Il est essentiel de mettre en place un service et des équipements ferroviaires qui permettent aux industriels et aux zones d'activités embranchées d'utiliser le mode ferré.

M. FRECENON, Vice-Président de Saint Etienne Métropole, rappelle que le raccordement de l'agglomération stéphanoise à Saint Exupéry est très important et constituera un élément clé du choix de fuseaux.

M. SOULAGE souhaite préciser que :

- Le raccordement pour les voyageurs à Saint Exupéry par le sud (Saint Etienne et Saint Exupéry) est effectivement important.

- La région veut développer les T.E.R. en rive gauche du Rhône avec un cadencement des circulations et un accroissement des services en rive droite. Il souligne l'importance des nuisances sonores sur cette partie des berges du fleuve et que des protections sont à prévoir si le fret doit se développer durablement.
- Les hypothèses de jumelage de la LGV Méditerranée sont à privilégier sur cette section. Il s'étonne des coûts élevés d'aménagements pour rejoindre la vallée du Rhône.

M. DE MESTER répond qu'il faut prendre les chiffres avec la prudence qu'impose ce niveau d'études. Il ne s'agit que d'une fourchette de coûts.

RFF partage les objectifs de la région en matière de cadencement et rappelle qu'il s'agit également d'un enjeu au niveau national.

M. LACROIX propose d'ouvrir une consultation sur la base des éléments présentés, dans le cadre d'une procédure ouverte donnant une priorité à la concertation. Cette consultation, d'une durée de trois mois, débuterait à la mi-avril 2005 et concernerait la partie nord du projet. Le calendrier annoncé permettrait d'envisager une nouvelle décision ministérielle en 2005.

Pour la partie sud, le dossier présenterait une simple information pour éclairer les choix sur la partie nord, la consultation correspondante ayant lieu ultérieurement.

A la demande de Mme David, il est précisé que RFF pourra être présent à des réunions publiques organisées par les élus.

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