



## PRÉFECTURE DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

### Contournement Ferroviaire de l'Agglomération lyonnaise

#### Comité de Pilotage

**Lundi 9 juin 2008 à 14h30**

**M. GÉRAULT, Préfet de la région Rhône-Alpes, Préfet du Rhône**, rappelle que le CFAL est un projet fondamental pour la région. Ses différentes sections doivent être examinées de manière concomitante et globale conformément aux conclusions de la dernière réunion du comité de pilotage du 8 octobre 2007.

L'ordre du jour du présent comité de pilotage est :

- pour la partie Nord du projet, entre Ambérieu-en-Bugey et la ligne Lyon - Grenoble, la présentation des conclusions de l'approfondissement des études dans le secteur de la Côtière, à la suite du processus de concertation piloté par le Préfet de l'Ain qui s'est déroulé le 19 mai dernier à la demande de M. Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports, pour vérifier la compatibilité du tracé A avec les orientations du Grenelle de l'environnement,

- pour la partie Sud, entre la ligne Lyon - Grenoble et les deux lignes existantes de la vallée du Rhône, la présentation des différentes hypothèses de fuseaux de passage du projet, avec analyse des avantages et inconvénients de chacun des tracés en vue de permettre une première sélection des fuseaux à soumettre à la consultation.

#### I- Partie Nord du CFAL :

**M. SOUBELET, Préfet de l'Ain** indique que la journée du 19 mai a représenté 7 heures de débats et a rassemblé plus de 100 participants. Cette journée, par un examen détaillé de toutes les dispositions d'insertion du projet dans son environnement (bruit, vibrations, eau, protections milieux naturels, etc.), a permis une discussion précise et constructive. Tous les éléments de débat ont été mis sur la table et l'objectif fixée pour cette réunion a ainsi été atteint.

**M. DE MESTER, directeur régional de Réseau Ferré de France**, liste les études en cours dans le cadre de l'élaboration du dossier d'avant-projet sommaire de la partie Nord du CFAL : études de tracé, d'acoustique, de vibrations, d'hydrogéologie, d'hydraulique, de diagnostic écologique du milieu naturel, d'architecture et de paysage, de génie civil et de terrassement, d'équipements ferroviaires, estimations financières.

En matière de protection phonique des riverains, M. De Mester rappelle que RFF est tenu par une obligation de résultat, à savoir qu'aucun riverain ne soit soumis à des niveaux sonores supérieurs à 58 dB(A) de nuit et 63 dB(A) de jour.

Les études vibratoires menées sur le site d'Hexcel Composites ont montré que le CFAL n'engendrerait pas de vibrations supérieures à celles existantes au sein de l'entreprise.

Si la décision ministérielle retenant le tracé A est confirmée, la concertation avec les milieux socio- professionnels puis la consultation officielle pourraient être menée à la fin de l'année.

La réalisation des études d'impact nécessitant six mois, le dossier d'enquête publique pourrait être finalisé pour la fin 2009 , en vue d'une enquête publique fin 2009 – début 2010.

**M. GLORIOD, Président de la communauté de communes de Montluel**, se dit très satisfait de l'organisation de ce « mini-Grenelle », mais regrette l'absence à ce jour de compte rendu de la journée du 19 mai et rappelle l'opposition des habitants concernant le tracé projeté. Pour la société Hexcell Composites, il craint que la proximité avec la ligne du CFAL ne compromette la possible extension dans le futur de l'entreprise vers le Nord et donc son maintien à terme sur la commune. Aussi, il demande qu'une compensation de l'Etat soit prévue en cas de départ de cette entreprise du fait des contraintes produites par le CFAL.

**M. DE LA VERPILLIERE, Député**, partage les préoccupations exprimées par M. Gloriod. Il juge que la réunion du 19 mai n'a pas été aussi conclusive qu'indiqué, plusieurs points n'ayant pas fait l'objet d'examen suffisamment approfondis. Ainsi, outre le problème des vibrations au droit de l'entreprise Hexcell Composites, M. De La Verpillère estime de pas avoir reçu de réponse précise concernant la faisabilité d'enfouir le tracé malgré les difficultés hydrauliques sur le secteur. De même il souhaite que soient analysés les impacts du passage en remblai du CFAL en contournement de Niévroz sur l'écoulement des crues et les inondations. Il demande que la décision du ministre sur le tracé du CFAL soit différée tant que ces points ne seront pas levés.

**M. SOULAGE, vice-président du conseil régional**, demande à ce que les impacts de la réalisation du CFAL sur les circulations TER soient étudiés de près. Il faut en effet vérifier la possibilité de faire passer plus de circulations voyageurs sur le réseau d'autant que la branche Sud du TGV Rhin – Rhône engendrera un supplément de trafic.

M. Soulage considère que la suppression de la virgule de Beynost constitue une erreur stratégique majeure compte tenu de son importance pour le système ferré rhônalpin et de la nécessité d'assurer une desserte performante de Saint-Exupéry depuis le Nord.

**M. GÉRAULT** indique qu'aucun relevé de décision ne sera produit pour la journée du 19 mai puisqu'il s'agit d'une réunion de concertation. Un verbatim de la journée sera en revanche diffusé.

Concernant le phasage, M. Gérard rappelle la nécessité d'appréhender le projet dans sa globalité. La partie Nord du CFAL fera ainsi l'objet d'une seule déclaration d'utilité publique. La nouvelle étape d'études engagées par RFF doit permettre de lever les derniers doutes techniques qui peuvent subsister quant à l'insertion optimum de l'infrastructure dans son environnement. Si elles s'avèrent nécessaires, des mesures compensatoires seront examinées très précisément.

M. Gérard constate que le tracé A est compatible avec le Grenelle de l'environnement sous réserve de la prise en compte des différents points précédemment cités ainsi que de la mise en oeuvre de protections acoustiques adaptées à Niévroz. A cet égard, il propose de demander à RFF de prendre pour objectif 2 dB de moins que ce qui est imposé par la réglementation afin de parvenir à une infrastructure exemplaire.

**M. DE MESTER** rappelle que le projet de virgule de Beynost a provoqué par le passé des protestations locales. Après examen des fonctionnalités, il apparaît que le choix de passage à l'Est de la plate forme de Saint Exupéry donne la possibilité de faire une boucle autour de l'aéroport, ce qui réduit l'intérêt de la virgule de Beynost.

**M. GAUTHIER, Président de l'association A3CFAL**, indique que le projet de virgule de Beynost a constitué un élément décisif dans le choix de fuseau. L'abandon de cette virgule remet en cause le choix du fuseau A qui est le tracé le plus long, le plus cher et le plus impactant pour les populations.

**M. SOULAGE** répond que la virgule de Beynost ne figure pas dans la position de la Région en faveur du fuseau A.

**M. BERNARD, Maire de Montluel et Vice-Président du Conseil Général** regrette que les participants de la journée du 19 mai n'aient pas pu évoquer d'autres tracés, notamment le tracé C.

**Mme EXPOSITO, Maire d'Ambérieu-en-Bugey**, demande des précisions concernant les deux options de tracé figurant sur la carte au niveau de Championnière.

**M. CUVILLIER, chef du projet CFAL à Réseau ferré de France**, explique que le choix entre ces deux variantes de tracé reste à faire à l'issue d'études approfondies relatives aux contraintes générées par le cône d'envol de l'aérodrome d'Ambérieu et au fonctionnement des nappes d'eaux souterraines sur ce secteur.

**M. GAUTHIER, Président de l'association A3CFA**, demande s'il est prévu de réaliser la partie la plus au nord du CFAL dans le cadre de l'arrivée de la Branche Sud du LGV Rhin Rhône.

**M. GLORIOD** estime que le phasage et la mixité des voies sont défavorable à l'efficacité du projet, et il préconise des voies spécialisées.

**M. DE MESTER** répond qu'il n'y a pas de décision sur ces points. L'étude du phasage du projet fait partie de la commande ministérielle mais la réflexion sur cette question n'est pas achevée.

En conclusion, **M. GÉRAULT** constate que la journée du 19 mai a permis de mieux préciser les mesures d'insertion qui doivent faire l'objet d'une attention particulière. Il se propose de faire remonter au ministre que le tracé A est compatible avec les orientations du Grenelle de l'environnement mais que les réserves exprimées devront faire l'objet d'approfondissement dans le cadre de la concertation puis de la consultation fin 2008.

## **II- Partie Sud du CFAL :**

**M. GÉRAULT** rappelle que lors du dernier comité de pilotage du 8 octobre, il a demandé à RFF de n'exclure aucune hypothèse de fuseau pour l'étude du tracé de la partie Sud du CFAL. La comparaison des différentes solutions envisageables est en effet un impératif dicté par la procédure d'utilité publique. Il indique qu'il a souhaité organiser une visite en car le matin même, pour voir le territoire, comme il l'a vu lui-même il y a plusieurs semaines. Il est désolé que cette visite avec les élus ait été gênée, ce qui n'est pas convenable, chacun ayant le droit de savoir.

**M. DE MESTER** présente la situation des circulations dans le nœud lyonnais qui montre notamment une diminution du trafic fret sur la ligne Paris - Lyon - Marseille entre 2004 et 2007. En 2008, l'augmentation du nombre de trains voyageurs suite à la réorganisation des services dans le cadre du cadencement, a conduit à un report du trafic fret sur la ligne Paris - Lyon - Marseille de manière à pouvoir libérer de la capacité au niveau de la Part Dieu et de la Guillotière.

Avec la reprise actuelle de l'activité fret, l'exploitation du nœud lyonnais devient problématique.

L'axe Lyon - Grenoble est confronté à une augmentation très forte du trafic voyageurs d'où une situation de quasi-saturation qui révèle l'urgence de réaliser la partie Sud du contournement fret.

**M. DE MESTER** décrit les fonctionnalités attendues de la partie Sud du CFAL :

- assurer le passage des trains de fret en transit,
- assurer la desserte du site de Sibelin où s'arrêtent aujourd'hui les deux tiers du trafic fret,
- assurer la desserte du département de la Loire.

L'examen du milieu humain, physique et naturel au sein du périmètre d'étude a permis d'identifier sept fuseaux de passage possibles pour le CFAL. Ces fuseaux peuvent être décomposés en deux grandes familles de tracé : Nord et Sud de Vienne.

Pour le tracé « jumelé » avec la ligne grande vitesse existante, les contraintes liées à la circulation de trains de marchandises, qui exige des pentes très faibles, conduisent à la réalisation de nombreux ouvrages et un profil de tracé très différent de celui de la LGV.

**M. CUVILLIER** présente les résultats de l'analyse comparative des hypothèses de fuseau menée à partir des éléments suivants : fonctionnalités assurées, population, économie, environnement, coûts estimatifs.

**M. SOULAGE** rappelle les précédentes délibérations du conseil régional qui affirment un grand attachement à traiter le dossier d'un seul tenant. Il souligne l'importance de veiller à ce que la réalisation de la partie Sud du CFAL ne perturbe pas la circulation des TER, en particulier sur la ligne Lyon-Grenoble aujourd'hui saturée. La délibération du Conseil Régional met en avant l'intérêt de jumeler le tracé du CFAL avec celui de la LGV en raison d'un impact a priori moins important pour l'environnement. Cet intérêt doit cependant aujourd'hui être relativisé en raison des contraintes de pentes pour le CFAL. Concernant les fonctionnalités devant être assurées par le CFAL, deux objectifs apparaissent prioritaires pour la région : contribuer à désaturer le nœud ferroviaire lyonnais et favoriser les échanges intermodaux avec le fleuve Rhône. Sur ce point, la région souhaite le développement d'une plate forme multimodale au sud de l'agglomération, à Salaise par exemple.

**M. GÉRAULT** adhère à la nécessité de davantage prendre en compte les potentialités offertes par la réalisation de la partie sud du CFAL de développer l'intermodalité fer - voie d'eau.

**M. SAUGEY, sénateur de l'Isère**, rappelle la situation particulière de la commune de Grenay qui concentre un grand nombre de nuisances générées par les grandes infrastructures de transport. Il souligne l'importance de comparer l'ensemble des solutions possibles de manière équitable en tenant compte des enjeux aussi bien économiques qu'humains.

**M. LERAS, conseiller régional**, demande à ce que la consommation du foncier agricole soit plus précisément prise en compte dans l'étude comparative des différentes hypothèses de fuseaux de passage du CFAL. Il s'interroge s'il est judicieux pour le fonctionnement de la gare de triage de Sibelin d'y faire transiter l'intégralité des trains de fret. Les enjeux que représentent les dessertes de Vénissieux et d'une future plate forme intermodale à Salaise méritent d'être davantage intégrés à la réflexion.

La compatibilité du fuseau Véga - Sud Viennois avec le projet de développement de la desserte TER de Reventin-Vaugris doit également être vérifiée.

Enfin, les impacts de la traversée de Vienne et de Saint-Romain-en-Gal par des trains de fret sur la ligne existante doivent être approfondis.

**M. MERCIER, Président du Conseil Général du Rhône**, souligne l'enjeu que représente le développement du fret ferroviaire dans un contexte d'augmentation durable du coût du pétrole. Il juge trop sommaire la manière dont a été pris en compte l'impact sur les populations des différentes hypothèses de fuseaux de passage.

Il demande si la liaison avec Saint-Etienne pouvait être assurée avec le même niveau de qualité sur la ligne existante que sur une ligne nouvelle.

**M. DE MESTER** répond que la ligne existante nécessiterait, pour offrir une liaison de qualité, d'être complétée par un raccordement à Saint-Fons et d'un renforcement de sa capacité entre Saint-Fons et Saint-Exupéry.

**M. ROUCHE, Directeur Fret SNCF Sud-Est**, présente le maillage schématique du système fret organisé autour de trois hubs : Villeneuve, Woippy et Sibelin, cette dernière plate forme ayant vocation à distribuer tout le Sud-Est français ainsi que l'Italie et la Suisse. Les liaisons régulières entre les trois hubs représentent 50 trains par jour. Ainsi il estime que la moitié des trains empruntant le CFAL auront à passer par Sibelin. Le site de Vénissieux attirera 10 trains par jour environ, pour des liaisons avec les ports du Nord, soit 10 % du trafic empruntant le contournement ferroviaire de Lyon.

**M. GERIN, Député-maire de Vénissieux**, demande que l'importance du trafic de transit international soit davantage abordée dans les études.

S'il est convaincu de la nécessité d'un contournement ferroviaire de Lyon, il ne juge pas les solutions satisfaisantes dans le Rhône en raison des fractures qu'elles engendreraient sur le territoire.

Il s'interroge sur les mesures à mettre en oeuvre d'ici la réalisation du CFAL pour répondre au problème de saturation de la ligne Lyon - Grenoble. Il considère que cette ligne nécessite un traitement métropolitain pour y mener les aménagements nécessaires à l'accompagnement du développement économique de l'agglomération dans le respect des populations riveraines.

**M. REMILLIER, Député-Maire de Vienne**, demande que la réalisation de la partie sud du CFAL ne se fasse pas au détriment des populations. Il affirme son attachement à ce que les études d'impact soient menées de manière transparente et équitable et qu'elles tiennent compte des incidences des projets sur l'utilisation des lignes existantes

Considérant qu'aucun débat public n'a véritablement eu lieu concernant le projet de contournement fret de l'agglomération lyonnaise, il demande que les études soient reprises sur un périmètre plus vaste.

**M. FISHER, sénateur du Rhône,** recommande de relativiser le coût estimé des infrastructures en tenant compte de ce qui peut être rentabilisé sur une très longue période.

**M. DE MESTER** précise que la voie ferrée existante en rive gauche du Rhône est subsidiairement utilisée par des trains de fret. Les deux voies en rive droite du Rhône sont quant à elles dédiées au fret. Pour les différentes hypothèses de fuseaux, des franchissements du Rhône sont proposés pour minimiser l'utilisation par des trains de fret de la ligne existante en rive gauche du Rhône. Dans les cas où une portion plus ou moins importante de cette ligne serait nécessaire au trafic de fret, la réalisation de protections phoniques le long des voies existantes s'imposera.

**M. COLOMBIER, Député de l'Isère, conseiller général,** propose que la consultation se poursuive sur toutes les options de passage sur la base d'un examen technique minutieux et approfondi.

**M. MEUNIER, Député du Rhône,** demande une clarification des circulations internationales, locales et de transit voyageurs empruntant le noeud ferroviaire lyonnais ainsi qu'une meilleure prise en compte des enjeux liés au développement de l'offre de service TER sur le territoire de l'agglomération. Il souligne le manque de débat public par le passé concernant l'organisation des infrastructures ferrées sur l'agglomération.

**M. SERRES, Maire de Mions,** juge le projet de CFAL Sud peu crédible et rappelle les erreurs passées lors des décisions portant l'A46.

**M. KOVACS, Vice-président de la communauté d'agglomération du pays viennois,** estime que la population riveraine des infrastructures ferrées existantes doit être davantage prise en compte du fait de la possible augmentation du nombre de trains de fret sur ces voies. Le coût des écrans phoniques qui devront être mis en œuvre pour protéger ces riverains doit également être intégré au projet. Concernant l'analyse du milieu naturel, il remarque que les zones humides n'ont pas été répertoriées de manière exhaustive.

**M. PUJOL, Président de l'association FRACTURE,** demande que les enjeux du projet soient clarifiés et précisés. Il constate que les estimations de trafic ont considérablement évoluées au fil des études, passant de 400 à 50 trains.

Il souhaiterait que la quantification des impacts sur la population soit présentée de manière différente. La méthode utilisée par RFF, qui ne tient pas compte des populations riveraines des sections en tunnels, conduit à faire apparaître les solutions traversant les territoires les plus densément peuplés comme étant de moindre impact sur la population.

**M. DESSEIGNE, Vice-Président du Grand Lyon,** se réjouit d'une étude abordant sans a priori l'ensemble des hypothèses possibles. Il souhaite que les aménagements nécessaires à l'amélioration de l'intégration des infrastructures existantes soient pris en compte.

**M. PETIT, Vice-Président de Saint-Etienne Métropole et Maire de Firminy,** considère que la desserte du site de Sibelin est incontournable. Il souligne l'intérêt d'une liaison avec le Sud Loire qui permet d'offrir une ouverture sur la façade océanique pour le fret empruntant le CFAL.

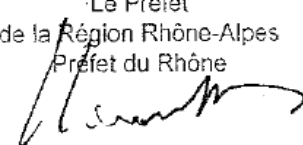
Il propose qu'une réflexion soit menée concernant la réalisation d'un nouveau franchissement du Rhône en amont de Givors afin de raccourcir les temps de parcours entre Saint-Etienne et Saint- Exupéry

**M. CELLE, conseiller général de la Loire**, souscrit à cette proposition.

En conclusion, **M. GÉRAULT** constate que tous sont convaincus de la nécessité de réaliser la partie Sud du contournement ferroviaire de Lyon et il est déterminé à aboutir à la proposition d'une solution de tracé au gouvernement. Il propose de poursuivre l'analyse comparative des sept hypothèses de fuseaux de passage. Ces fuseaux seront soumis à consultation après enrichissement du dossier préparé par réseau Ferré de France (précisions à apporter sur les impacts fonciers agricoles, sur le fonctionnement TER, sur les dessertes de plates formes intermodales, etc.).

Il propose un nouveau comité de pilotage vers la fin 2008, pour avancer dans la sélection des fuseaux. Il rappelle que le coût est un critère parmi d'autres, mais qui reste important pour ne pas proposer des solutions qui ne se feraient jamais, faute de financement.

Le Préfet  
de la Région Rhône-Alpes  
Préfet du Rhône



Jacques GÉRAULT

## CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE

### Liste des participants au comité de pilotage du 9 juin 2008

#### Préfectures

- GÉRAULT Jacques, Préfet de la Région Rhône –Alpes, préfet du Rhône
- SOUBELET Pierre, Préfet de l'Ain
- DECHARRIERE C., Préfet de la Loire
- NAVARRE Ph., Sous-Préfet Vienne

#### S.G.A.R

- CHALLEAT Marc, Secrétaire Général
- ESPINASSE A., Secrétaire Général-Adjoint

#### DEPUTES, SENATEURS

- COLOMBIER Georges, Député Isère
- DE LA VERPILLIERE Ch., Député Ain
- DURAND R., Député, Maire de Chaponnay
- FISCHER G., Sénateur Rhône
- GUERIN A., Député, Maire de Vénissieux
- MEUNIER Ph., Député
- MOYNE BRESSAND A., Député Isère
- REMILLER J., Député Isère
- SAUGEY B., Sénateur Isère

#### CONSEIL REGIONAL

- SOULAGE B., 1er Vice-Président
- LERAS G., Président Commission Transports
- PROTIERE P., Conseiller Régional, Président Communauté de Communes de Miribel
- MARMOUD C., Conseil Régional, Direction/Transports

#### CONSEILS GENERAUX

- MERCIER M. Président Conseil Général Rhône
- BARRIOL G., Vice-Président Conseil Général Rhône, Vice-Président/Transports
- BAIETTO M., Vice-Président Conseil Général Isère
- NUCCI Ch., Vice-Président Conseil Général Isère, membre d'ALTFER
- BERNARD J., Vice-Président Conseil Général Ain
- BINET E., Vice-Président Conseil Général Isère
- CELLE P. Conseil Général Loire
- COTTA R., Vice-Président Conseil Général Ardèche,
- GENTRON A., Vice-Président, Conseil Général Drôme
- JAMET P., Conseil Général Rhône, Direction
- DIENY Ph. Conseil Général Rhône, Directeur Général-Adjoint
- FERRAND J.L., Conseil Général Rhône, Mission déplacements
- FONTAINE N., Conseil Général Isère, Direction Transports
- MAGNE B., Conseil Général Loire, Délégation aux Infrastructures

- THEURIAUX G., Conseil Général Ain, Directeur Général Adjoint

#### GRAND LYON

- DESSEIGNE J.C., Vice-Président
- FOURT G., Conseiller Technique
- LAURENT O., Mission déplacements
- BALMAIN Emmanuelle, Mission déplacements

#### MAIRES, Communautés de communes

- DAVID Martine, Maire de Saint-Priest (69)
- EXPOSITO Josiane, Maire d'Ambérieu-en-Bugey (01)
- TERRACHER R. Vice-Président délégué du SEPAL
- CHASSIN A., Directeur du SEPAL
- PETIT M., Vice-Président, St-Etienne Métropole
- DUVAL F., Directeur Général-Adjoint St-Etienne Métropole
- GLORIOD B., Président Communauté de communes de Montluel
- BEAL R., Président Communauté de communes Pays d'Ozon
- JOURDAN J.P., Président C.C.E.C.
- KOVACS Th., Vice Président Communauté d'Agglomération Pays Viennois
- REBOUX A., Communauté d'Agglomération Pays Viennois
- GAGNAIRE P., Président SMRR
- LEJEUNE C., Chef de Projet, S.M.R.R.
- BERNE J. Chef de Projet, S.M. Nord Isère
- REY C., Vice-Président Scot, Maire de Diemoz

#### DIREN

- MEINIER Yves

#### DRAF

- FRESQUET C., Directeur-Adjoint

#### Chambre d'Agriculture

- SEIGLE VATTE G., Président CRARA
- GOUTELLE J.S. chargé de mission Isère

#### Aéroport de Lyon

- BERNIER M.C., Aéroports Lyon, responsable développement intermodal

#### D.D.E.

- BONELLI Jean, Direction DDE Ain
- ESTINGOY Ph, Direction DDE Loire
- ROURE S. DDE Drome – SAR/APT

S.N.C.F.

- BELLOT L., Directrice Déléguée du Développement
- EYMIEU L., Projets Sud Européens
- JAVAL Ph., Projets Sud Européens

R.F.F.

- BOUVIER G., chargé des concertations
- BUATOIS J.N., Stagiaire CFAL
- CHARVET F., Concertant Ain
- CUVILLIER D., Chef projet CFAL
- DE MESTER Ph., Directeur Régional
- LADRAA S., Assistante CFAL
- SIMOND Y., Chargé de Projet
- SUISSE GUILLAUD D., Chef de Projet CFAL Nord

DRE

- AMIOT V., Directeur Régional
- MAISONNIER C., Directeur-Adjoint
- PASQUIER Eric, Aménagement Transports
- VOULAND J., Responsable investissements ferroviaires et fluviaux

Associations

- SERRES P., Vice-Président, PARFER, Maire de Mions
- GUYOT J.L. Délégué Général, Comité Transalpine
- PUCHOL J.L., Président FRACTURE
- BARNACHON G., Vice-Président FRACTURE
- JEAN-JEAN M., Trésorier, FRACTURE
- GAUTHIER R., Président, A3CFAL
- COUTURIER C., Secrétaire A3CFAL
- NOVIANT F., Président A.P.P.N.V.
- VARALDI V., Présidente Sévenne Environnement