

Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise

Comité de Pilotage

Mardi 3 mars 2009 à 14h30

M GÉRAULT, préfet de la région Rhône-Alpes, préfet du Rhône, ouvre la séance en rappelant que le comité de pilotage de ce jour est une réunion d'information pour présenter le bilan de la consultation menée du 12 novembre 2008 au 15 février 2009 dans le cadre du projet CFAL, mais également une réunion d'échange afin que l'avis de chacun soit exprimé. Il s'agit de la septième réunion du comité de pilotage depuis sa création et le moment est venu d'entrer dans un processus de décision.

Lors du comité de pilotage du 9 juin 2008, deux sujets avaient été abordés :

- La partie Nord du CFAL : Examen des questions soulevées lors du processus de concertation piloté le 19 mai 2008 par le Préfet de l'Ain et à l'issue de cet examen, M. Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports, a décidé le 4 septembre 2008 de confirmer le fuseau A ainsi que le choix de passage à l'Est de l'aéroport de Lyon – Saint Exupéry.
- La partie Sud du CFAL : les résultats des études préliminaires (EP) avaient été présentés à l'ensemble des acteurs, qui ont pris connaissance des sept fuseaux de passage possible pour le CFAL.

M GÉRAULT rappelle que la réalisation d'un « CFAL nord » nécessite celle d'un « CFAL sud » et que, par conséquent, les deux parties doivent être réalisées de la façon la plus rapprochée dans le temps que possible. Il précise que son rôle est de faire en sorte que l'ensemble des sujets soient abordés et que chacun puisse s'exprimer afin de concevoir ensemble une infrastructure valable pour les générations futures. Celle-ci devra s'inscrire dans l'impératif de développement durable, et donc, se détacher des intérêts particuliers.

M GÉRAULT remercie l'ensemble des acteurs pour le très grand nombre d'avis rendus et pour la qualité générale des remarques exprimées. Il précise que l'objet de ce comité n'est pas de décider d'un fuseau, mais de donner la parole aux acteurs pour dresser un bilan partagé de la consultation. La présentation sera scindée en deux parties :

- les remarques recueillies sur l'APS de la partie Nord du CFAL,
- un bilan de la consultation sur la partie Sud.

I - Partie Nord du CFAL

M DE MESTER, directeur régional de RFF, rappelle les principales caractéristiques du tracé décrit dans l'APS pour la partie nord du CFAL. Plusieurs constats ressortent de la consultation :

- On note un nombre important de demandes d'amélioration des dispositifs de protection acoustique en faveur des territoires traversés par le tracé.
 - RFF propose aux communes d'ouvrir dès aujourd'hui un dialogue dans le cadre de la préparation de l'enquête publique, dialogue qui devra se prolonger jusqu'à la phase de réalisation.
- On relève également des inquiétudes à propos de l'interaction entre la future voie ferrée et les infrastructures actuelles ou en projet. Il s'agit notamment du conseil général de l'Ain pour le croisement avec la RD1084 et du conseil Général de l'Isère pour l'interaction avec la RD1006.
 - RFF propose d'étudier en étroite collaboration avec les services concernés, les

rétablissements des circulations sur ces routes départementales.

- Les interactions de la future voie avec les autoroutes A42 et A432 sont également source d'inquiétudes (aire de repos de Dagneux, Aire de fabrication d'enrobés de Pérourges, diffuseurs et accès de service, préservation de l'élargissement de l'A42 au nord de Pérourges, maintien de la continuité du service pendant les travaux).
 - RFF propose d'établir une convention avec APRR, maître d'ouvrage et gestionnaire de ces autoroutes, pour gérer l'ensemble des points d'interface entre les infrastructures.
- Pour répondre aux inquiétudes concernant la préservation de la ressource en eau, RFF propose de définir de manière fine, au cours de la phase Avant-Projet-Détaillé (APD) et en collaboration avec les acteurs concernés, les dispositifs d'assainissement nécessaires à la protection de la ressource et de préparer avec eux le dossier loi sur l'eau.
- A propos du marais de Charvas en particulier, face aux nombreuses inquiétudes exprimées, RFF propose de réaliser des études complémentaires fines afin de préciser les mesures compensatoires à adopter (notamment relatives à la maîtrise foncière).
- Le tracé proposé entre l'aire de Chazey et Leyment s'éloigne ponctuellement de l'A42 afin de prendre en compte des contraintes diverses (village de Leyment, échangeur avec le projet d'A48, raccordement du camp des Fromentaux et raccordement à la ligne existante). Cette solution est critiquée par les acteurs interrogés, notamment la commune de Chazey, la chambre d'agriculture de l'Ain et la DIREN, qui mettent en avant son éloignement de l'A42 et son effet de coupure.
 - RFF propose d'étudier en concertation avec les communes de l'Ain et le monde agricole une solution en jumelage plus proche avec l'A42.
- La desserte de Saint Exupéry fait l'objet de plusieurs remarques, notamment de la part des collectivités du bassin stéphanois (conseil général de la Loire, Saint-Étienne Métropole), qui souhaiteraient que la gare de St Exupéry soit desservie non pas uniquement par le nord, mais également par le Sud.
 - RFF propose d'étudier de façon précise les dessertes rendues possibles par le CFAL, en lien avec les différentes configurations d'infrastructures.
- La question de la connexion entre le CFAL et la Branche Sud Ligne Grande Vitesse Rhin-Rhône (BSLGVRR) est soulevée par un grand nombre d'acteurs. Ceux-ci demandent que les raccordements provisoires, inutiles à long terme, ne soient pas réalisés et que le CFAL ne débute qu'à Leyment si la réalisation de la BSLGVRR ne peut être concomitante.
 - RFF propose de supprimer les raccordements provisoires et de débiter le CFAL à Leyment.

M. GÉRAULT demande à RFF de préciser le calendrier pour la suite des démarches.

M. DE MESTER explique que la constitution du dossier d'enquête publique nécessite encore du travail, notamment pour la réalisation des études d'impact qui seront faites en liaison avec les acteurs locaux. Le lancement de l'enquête d'utilité publique peut être envisagé dans un délai d'environ un an. Suivra ensuite la réalisation des études Projet.

M. GÉRAULT insiste sur sa volonté d'obtenir un projet de grande qualité, tant pour la préservation de l'environnement et de la ressource en eau, que pour l'intégration paysagère et l'atténuation des nuisances sonores. Des normes existent sur le niveau de bruit d'une infrastructure nouvelle, mais le projet doit être exemplaire et ne pas s'arrêter aux normes actuelles.

M. GLORIOD, président de la communauté de communes de Montluel, remercie M GÉRAULT d'avoir été invité. Il rappelle qu'il n'est pas opposé au CFAL mais considère que le tracé retenu constitue un mauvais projet. Les élus ont eu le sentiment d'avoir été écoutés, notamment lors de la journée du 19 mai 2008 dite « mini-grenelle » organisée par le préfet SOUBELET à Villieu-

Loyes-Mollon, mais ils constatent aujourd'hui que la restitution effectuée par les services de l'État n'est pas à la hauteur de leurs espérances. Selon M GLORIOD, le projet est mauvais pour plusieurs raisons :

- Tout d'abord, il ne réalise pas un réel contournement de l'agglomération lyonnaise. Il est dommage de venir s'insérer dans la première couronne de l'agglomération alors que l'on investit pour 50 ou 100 ans. C'est la marque d'un manque d'ambition, d'un défaut d'anticipation des enjeux du développement durable et peut être aussi d'une précipitation.
- Le passage de l'aire de Dagneux, qui a été montré dans la présentation de RFF, reste particulièrement inesthétique et présente des risques pour la sécurité routière.
- La qualité du travail fourni par RFF pour réaliser l'APS du fuseau A est indéniable, mais comment l'accepter si les fuseaux B, C et D ne sont pas comparés sur un même pied d'égalité ?

M GLORIOD demande que le dossier soit remis à plat et qu'une nouvelle étude comparative entre les fuseaux soit réalisée.

Par ailleurs, M GLORIOD mentionne que le dossier a largement évolué : il a d'abord été question de fret, puis de TGV, puis d'un projet de virgule à Beynost (mouvement St Exupéry-Part-Dieu) qui a ensuite disparu. On a ensuite introduit le phasage et enfin la BSLGVRR (mouvement BSLGVRR-Part-Dieu). M GLORIOD demande de ne pas confondre vitesse et précipitation et qu'une étude globale Nord Sud soit faite au regard de l'ensemble des nouvelles données.

M. GÉRAULT rappelle que le ministre a retenu le fuseau A et qu'il n'est pas question de remettre ce choix en cause. Par contre, il demande que le tracé soit le plus intégré possible au sein de l'environnement, même si le coût doit être supérieur. La continuité du dialogue entre les acteurs est indispensable pour réaliser la meilleure infrastructure possible.

M. BERNARD, vice président du conseil général de l'Ain, rappelle son opposition au fuseau A qui traverse le secteur de la Côtitière. Il relève une discordance entre le discours du préfet de région et celui du ministre J.L. BORLOO qui a confirmé aux élus que le dossier devait être remis à plat avec l'ensemble des partenaires pour comparer à nouveau les différents fuseaux.

Par ailleurs, il relève que le tracé A conduit à déplacer la déviation de Montluel, avec un impact plus important sur le milieu agricole et un surenchérissement du coût du projet routier. Il demande si une indemnisation est prévue pour compenser ce surcoût.

M. GÉRAULT répond qu'il tient des instructions écrites de la part du ministre lui demandant de poursuivre les études sur le fuseau A. Il précise que si les instructions étaient contraires, son rôle de préfet serait de les respecter.

Concernant le surcoût de la déviation de Montluel induit par le passage du CFAL, il proposera au ministre sa prise en charge par l'Etat.

II – Partie Sud.

M. DE MESTER présente les caractéristiques de l'ensemble des fuseaux possibles étudiés au travers des études préliminaires, en rappelant pour chaque fuseau : sa longueur, son coût, les fonctionnalités qu'il remplit, le nombre d'habitants concernés dans une bande de 1km de large, le pourcentage de sections enterrées et la surface des terres agricoles prélevées. Il conclut en présentant un extrait du tableau de synthèse figurant dans les études préliminaires, qui permet de comparer les sept fuseaux au regard des différents critères. Il passe ensuite la parole à M AMIOT pour la présentation du bilan de la consultation.

M. AMIOT, directeur régional de l'Équipement Rhône-Alpes, commence par présenter les chiffres de la consultation. Il relève que 11 réunions publiques ont été organisées, rassemblant au

total près de 3500 personnes, que 960 dossiers de consultations ont été envoyés à plus de 500 entités différentes et qu'un site a été mis en ligne recensant à la fin de la consultation environ 4100 visiteurs. Il relève que la consultation a été très efficace, tant au regard du nombre d'avis reçus (plus de 280 à la veille du comité de pilotage) que de la qualité des argumentaires mis en avant. Il présente deux diagrammes représentant la ventilation des avis reçus (par type d'entité et par provenance géographique). Il liste ensuite les enseignements généraux de la consultation :

- Les avis, dans leur très grande majorité :
 - 1) Reconnaissent la nécessité du report modal de la route vers le rail comme un enjeu de société ;
 - 2) S'accordent sur la nécessité de désengorger le nœud ferroviaire lyonnais ;
 - 3) Demandent que le calendrier de la partie sud du CFAL rejoigne celui de la partie Nord pour une réalisation commune.
- Tous les territoires sont défavorables aux fuseaux qui les traversent.
- Il y a une demande unanime d'un traitement exemplaire de l'infrastructure contre les nuisances, tant pour les voies nouvelles qu'anciennes. Les nuisances les plus mentionnées sont le bruit et les vibrations, les risques liés au trafic, l'effet de coupure comme contrainte pour les territoires, l'impact paysager, la dépréciation de la valeur du foncier et l'impact sur la ressource en eau.

Il mentionne également que :

- Les sept fuseaux rencontrent une opposition forte.
- Trois fuseaux ne sont portés par aucun acteur : ce sont les fuseaux « Jumelage LGV Plateau-Amballan », « Véga Sud Viennois » et « Sévenne ».
- Quatre fuseaux sont considérés comme présentant un intérêt pour un certain nombre d'acteurs : ce sont les fuseaux « Jumelage LGV Valloire », « A46 Sibelin Nord », « A46 Sibelin Sud » et « Plaine d'Heyrieux Sibelin Nord ».

M AMIOT s'attache ensuite à présenter les arguments en faveur et contre chaque fuseau, ainsi que les acteurs qui les soutiennent ou au contraire les rejettent. M AMIOT précise que compte tenu du très grand nombre d'avis reçus, tous les acteurs ne pourront être exhaustivement cités.

- Fuseau « Jumelage LGV-Valloire » :

Il est soutenu entre autres par le conseil général du Rhône, le Grand Lyon, PARFER, le SCOT des Rives du Rhône, la FRAPNA (avec des nuances)... Les arguments mis en avant sont les suivants :

- Ce fuseau réalise un contournement large qui évite les zones les plus denses, telles que l'agglomération lyonnaise et la vallée du Rhône. Il constitue une solution d'avenir qui s'accompagnerait de la délocalisation de Sibelin à Salaise-Sablons,
- Il contribue à une desserte plus rapide la plateforme trimodale de Salaise-Sablons,
- Il n'engendre pas de nouvelle coupure du territoire.

A l'inverse, ce fuseau est rejeté par le CESR, la DIREN, les collectivités de la Loire (conseil général, Saint-Étienne Métropole), les CCI, la CEDRUL, les conseils de développement des agglomérations... qui avancent les arguments suivants :

- Ce fuseau ne dessert ni Sibelin, ni le bassin stéphanois (fret et voyageurs), ni les zones économiques de l'Est lyonnais,
- Il induit un trafic supplémentaire entre Saint-Fons et Grenay alors que la ligne est d'ores et déjà saturée,
- Il présente des impacts forts sur l'agriculture, les populations, l'environnement et les paysages,
- Il conduit à multiplier les infrastructures nouvelles au lieu d'utiliser au mieux les infrastructures existantes (réserve de capacité en rive droite du Rhône).

- Fuseau « Jumelage LGV – Plateau l'Amballan » :

Les avis sur ces fuseaux ne mettent en avant que des inconvénients :

- Il réalise une coupure nouvelle dans le paysage,
- Il ne répond pas aux fonctionnalités recherchées,
- Il s'agit d'un des fuseaux les plus coûteux,
- Il présente des difficultés géotechniques mises en évidence lors de la construction de la LGV.

- Fuseau « Véga Sud Viennois » :

Les avis sur ces fuseaux ne mettent en avant que des inconvénients :

- Il réalise une coupure nouvelle dans le paysage,
- Il traverse un cœur vert de l'agglomération Lyonnaise protégé par la Directive Territoriale d'Aménagement et un environnement particulièrement sensible,
- Il s'insère dans une vallée inondable avec un tracé partiellement en remblai (rupture des écoulements, intégration paysagère difficile, amplification des nuisances sonores),
- Il présente peu de sections enterrées,
- Il ne répond pas aux fonctionnalités recherchées,
- Il s'agit d'un des fuseaux les plus coûteux,

- Fuseau « Sévenne » :

- Il réalise une coupure nouvelle dans le paysage,
- Il traverse un environnement particulièrement sensible,
- Il s'insère dans une vallée inondable avec un tracé partiellement en remblai (rupture des écoulements, intégration paysagère difficile, amplification des nuisances sonores),
- Il présente peu de sections enterrées,
- Il s'agit d'un des fuseaux les plus coûteux,

- Fuseau « Plaine d'Heyrieux-Sibelin Nord »

Au même titre que les trois fuseaux les plus au nord, ce fuseau est privilégié par la DIREN, la DRAAF, le CESR, les collectivités de la Loire (conseil général, Saint-Étienne Métropole), les conseils de développement des agglomérations, CEDRUL, les CCI, ALTFER, APPNV... qui avancent les arguments suivants :

- L'enfouissement important de la voie implique un moindre impact sur l'agriculture, les populations et l'environnement,
- La desserte de Sibelin, des entreprises de l'est lyonnais, du site de Loire-sur-Rhône et de Salaise-Sablons est assurée,
- La desserte du bassin stéphanois (voyageurs et fret) et le lien vers la façade atlantique sont assurés,
- Ce fuseau utilise la réserve de capacité de la ligne existante en rive droite du Rhône,
- Il s'agit du fuseau le moins coûteux, ce qui permet d'affecter la différence de coût au traitement des infrastructures existantes le long de la vallée du Rhône.

Cette solution est rejetée par le conseil général du Rhône, le Grand Lyon, FRACTURE, PARFER, SCOT Rives du Rhône, etc, qui retiennent les arguments suivants :

- Ce fuseau ne contourne pas les zones les plus denses et induit donc l'impact le plus grand du futur trafic fret sur les populations (traversée de la couronne d'agglomération et de la vallée du Rhône),
- La ligne rive droite du Rhône n'est pas adaptée à une augmentation du trafic fret (proximité des habitations, passages à niveaux nombreux et dangereux),
- Ce fuseau renforce le rôle de Sibelin alors que le site se trouve en zone de Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT), qu'il n'accepte pas les trains de plus de 750m de long, et qu'il n'est donc pas pérenne,
- Il se raccorde aux voies existantes en zone SEVESO.

- Fuseau « A46 Sibelin Nord » :

Ce fuseau suit le principe de jumelage avec la voie ferrée existante entre Saint-Pierre de Chandieu et Mions puis avec l'A46 plutôt que de traverser la plaine d'Heyrieux. Parmi les avis qui, en vertu des arguments énoncés ci-dessus, se prononcent en faveur des trois fuseaux nord, très peu font une distinction entre les trois. Ils ne marquent donc pour la plupart pas de préférence de l'un par rapport aux autres.

Cependant, quelques acteurs, dont la DRAAF, la FRAPNA et la chambre d'agriculture de l'Isère, expriment une préférence pour le fuseau A46-Sibelin Nord en raison de son jumelage aux infrastructures existantes et de son moindre impact sur l'agriculture.

- Fuseau « A46 Sibelin Sud » :

Par rapport au fuseau précédent, celui-ci présente l'alternative d'un raccord au réseau existant au Sud de Sibelin plutôt qu'au Nord. Peu d'acteurs marquent une préférence de l'un par rapport à l'autre. Quelques-uns relèvent que le raccord à Sibelin par le Sud présente quelques avantages, sans pour autant emporter leur adhésion :

- Il permettrait une desserte plus fonctionnelle de Sibelin, la plate-forme étant organisée pour recevoir les trains par le sud (CRCI),
- Il permet d'éviter le raccord au réseau existant en zone SEVESO.

En revanche, la FRAPNA (qui demande l'abandon du fuseau « Sibelin Sud ») et la DIREN se prononcent en faveur d'un raccordement au nord de Sibelin considérant que celui-ci permet d'une part une meilleure intégration paysagère et d'autre part, d'éviter le val d'Ozon et en particulier le secteur de Marennes.

M AMIOT conclut en présentant une carte qui schématise le partage du territoire en deux conceptions étayées et assez radicalement différentes du meilleur fuseau. La première milite pour que le contournement soit le plus large possible afin que le trafic fret évite les zones les plus denses telles que la couronne d'agglomération lyonnaise et la vallée du Rhône. Il s'agit d'une vision à long terme qui privilégie le fret en lui consacrant une ligne dédiée pour la circulation des trains de transit uniquement.

La conception opposée plaide la nécessité de réaliser une infrastructure qui réponde à l'ensemble des fonctionnalités attendues. Elle s'inscrit dans une logique d'agglomération, comme partie intégrante du réseau de la métropole Lyon / Saint-Étienne. Les partisans de cette option espèrent que le moindre coût de l'infrastructure favorisera sa réalisation rapide, une insertion environnementale exemplaire et la requalification des voies existantes.

M. GÉRAULT remercie M AMIOT pour l'objectivité de sa présentation et conclut en insistant sur

la nécessité de construire une infrastructure exemplaire, conformément aux nouvelles exigences du Grenelle de l'Environnement. Il donne la parole à l'assemblée en précisant qu'il n'est pas nécessaire de reprendre les arguments qui ont déjà été mentionnés lors de la consultation. Il constate que trois des sept fuseaux font l'unanimité contre eux et propose de les éliminer immédiatement. Il demande à l'assemblée s'il y a des défenseurs de ces trois fuseaux.

M. NUCCI, vice-président du conseil général de l'Isère, relève que l'avis du conseil général de l'Isère (CG38) n'a pas été mentionné au cours de la présentation. L'avis indique qu'aucun des fuseaux n'est satisfaisant. M. Nucci précise que cette position concerne le territoire de l'Isère.

M. GÉRAULT répond qu'on ne peut s'arrêter sur une position nimby (Not In My Back Yard) et se borner à dire qu'on est contre tout. Sinon, on affirme que le CFAL n'est pas nécessaire, puisque toutes les solutions ont été regardées, mais alors on se dirige vers un véritable engorgement du nœud ferroviaire lyonnais.

M. SEIGLE-VATTE, président de la chambre régionale d'agriculture de la région Rhône Alpes, dit être favorable au projet de CFAL. Par exemple, le transport des produits agro-alimentaires doit impérativement éviter le blocage de la Part-Dieu. Pour la profession agricole, les tracés les plus courts sont les plus avantageux, notamment car ils sont les moins pénalisants pour le foncier. Compte tenu de l'écart de coût entre les variantes, la chambre régionale d'agriculture propose que davantage de sections soient enterrées sur les fuseaux nord. Par ailleurs, M SEIGLE-VATTE précise que, bien que n'étant pas mandaté par le CESR, il est membre de son bureau et rappelle que celui-ci a pris une délibération unanime en faveur des trois tracés qui desservent Sibelin.

M. PALLUY, conseiller régional de la région Rhône-Alpes mandaté pour représenter M QUEYRANNE, président du Conseil Régional Rhône-Alpes (CRRA), rappelle que le CRRA est très favorable au CFAL, qui s'intègre dans un ensemble de projets tels que la ligne ferroviaire Lyon-Turin, la Branche Sud de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, le réaménagement du Nœud Ferroviaire Lyonnais, qui répondent aux objectifs de report modal et de développement des TER. Le trafic TER augmente de 13% par an, ce qui va nécessiter un meilleur réglage des sillons. En 2009, le CRRA n'a pas pris de position sur le choix d'un fuseau pour le CFAL Sud. Il a néanmoins rappelé sa position de 2005, qui prônait de ne pas créer de nouvelle rupture dans le territoire et qui avait alors conduit à privilégier le fuseau A sur la partie Nord. Il précise d'une part que la région n'a pas de compétence pour le choix d'un fuseau et que d'autre part, celle-ci veut éviter de représenter un territoire plus qu'un autre. Il rappelle par ailleurs que la Région est fortement engagée sur les aspects environnementaux et à ce titre, sera très vigilante sur l'insertion du projet et fera ses remarques sur les études d'avant-projet-sommaire de la partie Nord. Il note les enjeux que sont les coûts et l'amélioration des liaisons ferroviaires entre l'agglomération stéphanoise et l'aéroport de Lyon – Saint Exupéry. Il souhaite enfin que les entreprises impactées par les différents fuseaux soient dénombrées et que les populations des lignes existantes soient prises en compte.

M. GÉRAULT constate qu'il y a plusieurs lectures possibles dans le message porté par le Conseil régional Rhône-Alpes. En 2005 celui-ci s'était prononcé en faveur du jumelage LGV-Valloire et aujourd'hui, il déclare que le CFAL doit effectuer une liaison avec la Loire.

M. PALLUY répond que la position du Conseil régional était guidée par la nécessité de ne pas réaliser de nouvelle coupure dans les territoires, mais que d'autres préoccupations, comme la desserte de la Loire, apparaissent aujourd'hui comme importantes.

M DURAND, député du Rhône et vice-président du conseil général du Rhône, regrette

l'absence de M QUEYRANNE, M COLLOMB et M MERCIER à ce comité de pilotage, qui lui semble primordial. Il relève que le dossier a largement évolué depuis ses débuts. Il note que les trains de 1 km de long, prônés par le Grenelle de l'Environnement, ne peuvent entrer à Sibelin ce qui nécessitera d'y consacrer des travaux importants. Par ailleurs, il admet que les coûts annoncés pour le jumelage LGV-Valloire sont effectivement très importants, mais qu'en comparaison, aucun chiffrage n'est donné pour les travaux d'aménagements qui seront rendus nécessaires en rive droite du Rhône par le choix d'un des tracés nord. Il ajoute que cette ligne historique, qui traverse de nombreuses communes à quelques mètres des écoles, des mairies et des populations, va voir son trafic fret passer de 80 trains par jours à 200 ou 300. Les passages à niveau sont nombreux, dangereux et presque impossibles à supprimer : avec des trains de 1 km de longueur et un tel trafic, les routes départementales seront complètement bloquées. M. Durand rappelle que dans le passé, les pouvoirs publics ont d'abord fait l'erreur du tunnel de Fourvière, puis de l'A46, qui en combinant transit international et trafic local deviennent aujourd'hui saturés et ne suffisent plus. Il pense que le choix d'un fuseau nord reviendrait à réitérer la même erreur avec le CFAL, qui devrait alors combiner les dessertes locales de fret et de voyageurs, et en même temps, acheminer le trafic international de marchandises. Selon lui, il est important de dissocier les différents trafics pour faire les bons choix. Enfin, il termine en relevant que Sibelin est en zone SEVESO, qu'il disparaîtra et que le Grand Lyon a besoin du terrain.

M GÉRAULT retient qu'il faut effectivement avoir connaissance sur chaque fuseau du nombre d'entreprises qui pourraient bénéficier du passage du CFAL. Concernant la question des risques technologiques, M le préfet rappelle qu'il a fait accélérer la procédure du PPRT et qu'il faudra effectivement des garanties si on retenait un tracé nord. Par ailleurs, déménager Sibelin représenterait un coût prohibitif et sa délocalisation ne se ferait probablement pas au bénéfice de la région, mais plutôt 200 ou 300 km au nord, où des projets existent déjà. M GÉRAULT donne raison à M. DURAND sur la nécessité de renforcer la ligne historique en rive droite du Rhône. Il rappelle néanmoins que si une option au sud de Vienne était retenue, il faudrait prévoir des aménagements sur la ligne Saint-Fons Grenay (coexistence fret/voyageurs) et des travaux pour améliorer la desserte de la Loire. Concernant l'A46, elle est effectivement saturée, mais alors M. le préfet demande pourquoi le COL, l'A45, et l'A89 n'ont pas encore été lancés. Il précise que ces projets nécessitent une quinzaine d'année d'études et de procédures avant d'être mis en service, c'est pourquoi il ne faut pas retarder les décisions.

M COLOMBIER, député et conseiller général de l'Isère, confirme qu'il faut prendre des décisions rapidement pour ne pas développer des inquiétudes inutiles. Il évoque sa volonté de transparence et d'objectivité et de respect de l'intérêt général dans les choix. Il rappelle un point qui lui paraît essentiel pour le choix du fuseau : l'impact sur la population. Le fuseau LGV Valloire ne comporte que 17,5 km de sections enterrées, soit 28% et il touche 2800 personnes, ce qui en fait le fuseau le plus impactant pour la population. Il conclut en disant que quel que soit le fuseau choisi, il faudra apporter le plus grand soin à la protection de la population contre les nuisances.

M GÉRAULT constate que les tracés Nord et sud présentent chacun des avantages et des inconvénients. Au prix de 2,8 milliards d'euros, on peut se demander si le fuseau LGV Valloire, dans le contexte actuel, pourra un jour être réalisé. Concernant le raccord à Sibelin par le sud, on constate que la solution est moins bonne, son seul avantage étant d'éviter la zone SEVESO. Il indique que le projet ne sera pas au rabais et confirme que pour un projet d'infrastructure, dont le territoire subira les conséquences pendant des générations, le critère dominant devra rester celui de la qualité. Si la loi dit que le seuil de bruit à ne pas dépasser est de 60dB, M GÉRAULT se fixe 58dB comme objectif. Par ailleurs, concernant la vallée du Rhône, M GÉRAULT explique que dans le cadre du plan de relance, il a demandé que soit accélérée la lutte contre les nuisances phoniques.

M. GERIN, député du Rhône et Maire de Vénissieux, affirme que les études préliminaires réalisées par RFF sont insuffisantes et il fait état de plusieurs manques :

- Tout d'abord, il remarque qu'aucun élément financier n'est donné, en particulier pour le jumelage LGV Valloire, notamment en termes d'impacts positifs de l'investissement sur la croissance économique et sur le bassin d'emploi.
- Le dossier n'étudie pas non plus l'impact sur la ligne historique Lyon-Grenoble des différents fuseaux. D'autre part, quelque soit le fuseau choisi pour la partie sud du CFAL, dans l'attente de sa réalisation (attente qui peut durer des dizaines d'années), le tronçon Grenay St-Fons va récupérer l'ensemble du trafic de la partie nord du CFAL. Or, comme ceci a été soulevé, cette portion de ligne est d'ores et déjà saturée.

M. GERIN demande que le traitement métropolitain de cette ligne soit chiffré et prévu dans l'échéancier du CFAL. Il demande que la ligne historique soit étudiée sur un même pied d'égalité que les tronçons nouveaux (enterrement possible, suppression des passages à niveaux, nuisances...) afin d'obtenir une infrastructure du même niveau de qualité qu'une voie nouvelle. Enfin, M GERIN ajoute que la question de Sibelin est un faux problème et qu'il n'y a que quelques ajustements à faire.

M. NUCCI tient à préciser qu'il est faux de dire que le jumelage avec la LGV ne crée pas de coupure. Compte tenu des différences de caractéristiques entre une LGV et une ligne fret, les délaisés entre les deux voies seront par endroit très importants, accentuant largement l'effet de coupure et impactant considérablement le foncier. Il ajoute que le positionnement de Sibelin est primordial et que sa délocalisation à Salaise-Sablons serait impossible de par le coût que cela représenterait et de par le fait que cette plate-forme est elle-même également en zone SEVESO. Il conclut en rappelant que les organismes détachés des intérêts territoriaux (DIREN, CESR, DRAAF, CEDRUL...) retiennent tous les tracés les plus au nord.

M. DE MESTER souligne que ces dernières années, l'augmentation du trafic TER a été impressionnante et qu'en 2008, grâce au cadencement, un gain de 10% de sillons supplémentaires a pu être réalisé. Le nombre de trains sur la ligne existante entre Grenay et Saint-Fons a très largement évolué depuis le débat public et aujourd'hui, RFF n'est plus en mesure d'accorder de sillons supplémentaires aux heures de pointe sur cette ligne. D'une manière générale, on va vers la saturation de tout le nœud ferroviaire lyonnais et RFF mène des études complètes sur les aménagements à réaliser sur le court, le moyen et le long terme. Il devient urgent d'agir pour que les parties Nord et Sud du CFAL se fassent de la façon la plus concomitante possible. Il faut également réfléchir tout de suite à des solutions pour la portion Grenay-St-Fons car, même une fois le CFAL réalisé, cette ligne restera saturée.

M GÉRAULT, en réponse aux propos de M GERIN et de M DE MESTER, demande à RFF de poursuivre ses études sur le réseau existant.

M LERAS, président de la commission transport du Conseil régional, estime que la comparaison entre les tracés n'est pas recevable en terme de coût et de nuisances car quel que soit le fuseau choisi, les trains iront de Grenay à Saint-Rambert-d'Albon. Il convient donc d'intégrer les impacts sur la vallée du Rhône pour effectuer la comparaison des fuseaux. Il ajoute que les données dont il est fait état sur Sibelin ne sont pas justifiées et ne prennent pas en compte les évolutions du marché du fret. En particulier, la répartition égalitaire entre le trafic à destination de Sibelin et celui en transit, ne tient pas compte de la croissance plus rapide du transport combiné. Selon lui, l'avenir de Sibelin n'est pas avéré. Le dossier n'aborde pas non plus dans le détail les caractéristiques de Salaise-Sablons.

M GÉRAULT précise qu'à sa demande, la plate-forme de Salaise-Sablons a été intégrée dans le

plan Rhône et qu'elle est citée dans le dossier.

M LERAS précise également que la desserte de Saint-Étienne et le désengorgement du nœud lyonnais peuvent être réalisés à bien moindre frais en réalisant le shunt de Saint-Fons et il s'étonne que ce projet ne fasse plus parler de lui. Il observe également que la gare de triage de Sibelin est organisée pour recevoir des trains depuis le Sud et non pas le Nord. Il conclut en demandant au préfet de région s'il est bien opportun de tracer l'avenir du fret au sein des zones les plus peuplées telles que la vallée du Rhône et la couronne d'agglomération lyonnaise. Il se demande enfin s'il est opportun d'engorger encore le secteur de la vallée du Gier alors que selon lui, l'électrification de la ligne de Paray-le-Monial constitue une solution alternative.

M GENTHON, vice-président du conseil général de la Drôme, excuse le député BIANCHERI qui n'a pu se rendre au comité de pilotage de ce jour mais qui souhaitait transmettre le message que la solution du jumelage avec la LGV ne remplit pas les fonctionnalités demandées par le cahier des charges. D'après lui, les études réalisées par RFF sont très bien faites et il convient donc de suivre les enseignements du dossier.

M BARIOL, vice-président du conseil général du Rhône, rappelle les termes de la délibération du conseil général du Rhône, favorable à l'option LGV-Valloire.

M CELLE, conseiller général de la Loire, tient à préciser que les fuseaux nord ne permettent pas seulement de désenclaver le bassin stéphanois, mais qu'ils réalisent également un lien vers la façade atlantique. Il ajoute que si le fuseau LGV Valloire devait être retenu, le conseil général de la Loire demanderait le renforcement de la ligne St-Fons/Vénissieux.

M PETIT, vice président de Saint Étienne Métropole, constate que les tracés nord sont soutenus par l'ensemble des forces économiques, les services de l'État, la transalpine Lyon Turin, les collectivités de la Loire...etc. Il ajoute que si sur les quatre fonctionnalités demandées dans le cahier des charges, le CFAL n'en réalise que deux, ceci doit poser problème. Enfin, il demande que soit étudié un franchissement du Rhône au droit ou en amont de Givors, ce qui permettrait de réaliser un gain de temps important.

M DUCHAMP, représentant le président du conseil général de l'Ardèche, rappelle que son département est fortement concerné par l'augmentation du trafic nord/sud et tient à préciser que celui-ci ne s'arrête pas à Andance mais au contraire, traverse l'ensemble du département. Les travaux d'aménagement à prévoir sur la ligne historique ne doivent donc pas s'arrêter à Andance.

M DUBOS, coordinateur de la CEDRUL (Coordination associative pour l'Environnement et les Déplacements durables sur la Région Urbaine de Lyon), explique que la CEDRUL a mené une étude comparative de l'ensemble des fuseaux au regard de trois critères : l'environnement, la population et l'économie. Les résultats de l'étude montrent que quelque soit la pondération donnée à chacun de ces critères, les trois fuseaux nord apparaissent comme les plus efficaces dans l'atteinte des objectifs du cahier des charges. A l'inverse, le fuseau LGV-Valloire est le plus pénalisant pour l'environnement. En terme de coût, celui-ci devient totalement inabordable si on rajoute l'ensemble des coûts indirects. De même, l'hypothèse du déplacement de Sibelin comporte tout un ensemble de coûts indirects pour l'environnement (trafic poids lourd induit par la nécessité de ramener les matières premières jusqu'aux pôles économiques lyonnais) et pour la société (délocalisation des emplois). M DUBOS précise que la magistrale écofret ne prône pas des lignes exclusivement réservées fret, mais priorisées fret. Il explique qu'en terme d'aménagement des territoires, il importe de localiser les infrastructures de transport au plus près des activités générant les flux de marchandises. Il ajoute que la gare de Saint-Exupéry est sous utilisée et qu'il convient de la

développer avant d'envisager de créer une seconde gare à la Part-Dieu.

M PUCHOL, président de l'association FRACTURE (Fédération Régionale des Associations contre le Train en zone Urbaine et pour le Respect de l'Environnement) explique qu'à l'inverse d'autres associations, FRACTURE ne s'est prononcée en faveur d'aucun fuseau. Il précise que contrairement à ce qui a été projeté lors de la présentation du bilan de la consultation, la FRAPNA ne s'est pas prononcée en faveur du seul fuseau A46 Sibelin-Nord, mais également de celui qui longe la LGV jusqu'à St Rambert d'Albon. Il ajoute que les études n'ont pas été menées de façon objective car si les fuseaux ont tous le même point de départ, ils n'ont pas le même point de d'arrivée et par conséquent, ne sont pas comparables entre eux en termes d'impact sur les territoires. Il affirme que la position de Sibelin est un faux problème, que la répartition du trafic à destination de Sibelin par rapport au trafic en transit (50%,50%) n'est pas justifiée et que l'activité de Sibelin n'a pas été étudiée au regard du développement des autres plates-formes. Pour lui, la question du fret de transit constitue un enjeu majeur du projet. Il prend notamment l'exemple du port de Fos, dont la réserve foncière permettra à terme de doubler sa capacité, générant ainsi une centaine de convois supplémentaires sur la ligne. Il termine en relevant que les coûts annoncés entre 1,4 et 1,8 Milliards d'euros pour les fuseaux les plus au nord, ne prenant pas en compte les travaux nécessaires sur la ligne en rive droite du Rhône, sont complètement faussés.

M FRENCEL, président de l'association ADULA (Association de Défense des Usagers de la ligne Lyon Ambérieux) revient sur le tronçon Nord ; il réitère sa grande inquiétude concernant la saturation de la ligne Lyon-Ambérieux. Le choix du fuseau A ne tient pas compte de l'augmentation constante du trafic TER de 8 à 10% par an. M BORLOO a affirmé la nécessité de remettre à plat le dossier et de comparer à nouveau l'ensemble des fuseaux A, B, C et D entre eux.

M GÉRAULT demande que l'on reste aux questions sur le Sud. Il rappelle que le choix du fuseau A relève du ministre et que ce dernier a adressé des instructions écrites pour poursuivre la procédure sur le fuseau A.

III – Conclusion.

M GÉRAULT conclut ce comité de pilotage en rappelant les principales avancées qu'a permis cette rencontre.

Sur la partie Nord du CFAL, M le préfet rappelle que le débat sur les fuseaux est derrière nous ; il a été clôturé par le ministre. Chacun se doit à présent de travailler ensemble pour que la réalisation du fuseau A soit exemplaire. Il note que des inquiétudes demeurent, ce qui nécessite de lancer rapidement les études d'impact sur l'environnement.

Sur la partie Sud du CFAL, M le préfet conclut que ce comité de pilotage représente une étape importante. Il note que l'ensemble des acteurs a pu s'exprimer sur tous les fuseaux possibles et que les avis ont été nombreux et particulièrement argumentés. Sur les fuseaux eux-mêmes, il retient les éléments suivants :

- Les trois variantes centrales (« Sévenne », « Véga Sud Viennois » et « LGV Plateau l'Amballan ») ne recueillent aucun avis favorable et présentent par ailleurs des impacts très forts sur l'environnement. M GÉRAULT s'engage donc à proposer au ministre de les abandonner.
- Concernant les trois solutions les plus au nord (« A46-Sibelin Nord », « Plaine d'Heyrieux Sibelin Nord » et « A46 Sibelin Sud ») :

M GÉRAULT note que le raccordement du CFAL au Sud de Sibelin n'est pas privilégié dans les avis, notamment en raison de son impact sur l'environnement et en particulier sur la vallée de l'Ozon. Il retient également que le raccord du CFAL au nord de Sibelin implique une jonction à proximité d'une zone SEVESO, dont il convient de s'assurer la compatibilité avec le risque industriel. Enfin, il relève que le jumelage à l'A46 plutôt que le passage dans la plaine d'Heyrieux est privilégié par plusieurs acteurs car il ne crée pas de nouvelle coupure dans le territoire.

- Pour le fuseau « Jumelage LGV-Valloire », M GÉRAULT retient qu'il s'agit d'un fuseau onéreux, qui présente des impacts très significatifs sur l'environnement, mais qui présente également des intérêts. Il convient d'examiner plus précisément le nombre d'entreprises qui pourraient être directement intéressées, le coût des aménagements nécessaires sur la ligne rive droite, sur la ligne historique Grenay St-Fons et pour le raccordement au bassin stéphanois.

M GÉRAULT termine en affirmant que le projet est arrivé à une étape décisive et que deux solutions s'offrent à lui. La première serait de repousser le choix d'un fuseau au plus tard possible, ce qui ne sera certainement pas sa décision. La deuxième, celle qu'il mettra en œuvre, consiste à ne pas enterrer le dossier et à proposer au ministre une décision rapide sur le choix du fuseau.

M GÉRAULT précise qu'au sortir de la crise économique, l'État devra faire face à une dette publique accrue. Si les acteurs régionaux ne saisissent pas leur chance de proposer un projet « faisable », ils n'auront rien du tout et aucun projet ne se fera. Le préfet de région incite chacun des acteurs à prendre leurs responsabilités face aux générations futures en expliquant que si aucune décision n'est prise dans les deux ans à venir, aucune autre opportunité ne se présentera durant les 25 prochaines années. La région Rhône-Alpes a l'ambition de devenir le cœur du développement économique européen : projet d'A89, plate-forme intermodale, liaison ferroviaire Lyon-Turin, CFAL, projet de terminal 3 sur Valence ou Salaise, réforme des ports... M GÉRAULT attire l'attention du comité de pilotage sur le fait que si la région ne parvient pas à porter ces projets - et en particulier le CFAL - celui-ci sera enterré. Il ajoute que de même, si le projet n'est porté que par l'État, celui-ci ne verra pas non plus le jour. Dans le contexte d'endettement actuel, qui atteint la somme de 1300 Milliards d'euros, la région toute entière aura alors manqué une chance historique d'obtenir des financements et ceux-ci seront alors investis ailleurs.