

Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise

Comité de Pilotage

Lundi 20 avril 2009 à 14h30

M. GÉRAULT, préfet de la région Rhône-Alpes, préfet du Rhône, ouvre la séance en remerciant l'ensemble des participants de leur présence à ce nouveau comité de pilotage, qui marque un tournant important dans l'avancée du projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise. Après avoir beaucoup discuté, le temps est venu d'opter pour le choix du fuseau du CFAL Sud qui sera le meilleur pour l'intérêt général. **M. GÉRAULT** remercie les différents acteurs de leurs nombreuses contributions lors de la consultation et de leur travail constructif qui a permis de faire la balance entre les fuseaux et d'avancer dans les choix, après des années de discussions. Il lui paraît nécessaire que la décision soit annoncée aux membres du comité de pilotage avant de l'être à la presse. Celui-ci n'est d'ailleurs pas le dernier car d'autres seront nécessaires dans la suite des études pour recueillir les avis de chacun et améliorer la qualité générale du projet.

M. GÉRAULT souligne qu'il est primordial de décider maintenant le fuseau sud afin de marquer la volonté de faire du CFAL un contournement véritable et total de l'agglomération, et répondre à la saturation préoccupante du nœud ferroviaire lyonnais. Cette infrastructure doit contribuer à permettre à l'agglomération lyonnaise de devenir un vrai cœur irriguant l'espace européen. Il lui semble ainsi vital pour l'économie et les emplois régionaux que les circulations fret qui traversent l'Europe du Nord au Sud et d'Est en Ouest puissent continuer de passer par la région Rhône-Alpes plutôt que par d'autres axes tels que Bordeaux-Poitiers. Ce positionnement doit également permettre de renforcer le rôle du site de Sibelin, qui contrairement à ce qui peut en être dit par certains, est promis à un grand avenir.

Il mesure cependant la nécessité de ne pas confondre vitesse et précipitation et affirme sa ferme volonté de faire que ce projet soit exemplaire en matière d'insertion paysagère et de maîtrise des nuisances sonores, conformément au Grenelle de l'Environnement. En particulier, sur les axes historiques de la ligne Grenay-Saint-Fons et sur la rive droite du Rhône, il lui paraît indispensable que dans l'attente de la construction des voies du CFAL, des mesures soient prises au préalable pour protéger les populations des nuisances phoniques.

M. GÉRAULT lit la décision ministérielle qui lui a été adressée par M. Dominique Bussereau en date du 15 avril 2009 (annexée au présent compte rendu). Cette décision retient le fuseau "Plaine d'Heyrieux-Sibelin Nord" et demande d'engager parallèlement, d'une part un programme de travaux visant à réduire les nuisances qui touchent la rive droite et la rive gauche du Rhône et, d'autre part, à améliorer le fonctionnement et l'insertion de la ligne Grenay-Saint-Fons dans la traversée des tissus urbains et plus largement le fonctionnement du nœud ferroviaire lyonnais.

M. GÉRAULT tient à préciser que le fuseau plaine d'Heyrieux a été préféré à celui du jumelage avec l'A46 en raison de l'impact fort de ce dernier sur deux zones d'habitations. Il donne ensuite la parole à **M. DE MESTER** pour la présentation des caractéristiques principales du tracé retenu, qui au stade actuel des études, est prévu d'être enterré sur environ 70% de sa longueur.

M. DE MESTER, directeur régional de RFF, décrit le tracé d'est en ouest. Le tracé passe en tunnel sous la butte de Grenay et traverse les voies ferrées existantes par le dessous. Le CFAL sera connecté à la ligne Lyon-Grenay par l'intermédiaire de différents raccords. Il franchit ensuite en tranchée couverte profonde (environ 15-18 m) la plaine d'Heyrieux entre Toussieu et Saint-Pierre-de-Chandieu. Il ressort au niveau de Mions, en restant toutefois en déblais, avant de s'enfoncer sous le mont Cessieu au nord de Chaponnay en tranchée couverte. Il passe alors sous l'autoroute A46, revient à l'air libre en déblai important et s'insère au sud de l'aéroport de Lyon-Corbas. Il rejoint finalement, par un tunnel de 3,5 km, le secteur de la gare de triage de Sibelin entre Feyzin et Solaize au nord-est du site ferroviaire.

M. DE MESTER note que ce tracé présente de nombreux avantages car il est largement enterré (69%) et répond à l'ensemble des contraintes fixées par le cahier des charges (liaisons Nord-Sud, connexion avec la plate forme de Saint-Exupéry, avec l'espace ligérien, desserte du site de Sibelin). Il insiste sur le rôle primordial que joue le site de Sibelin sur le plan national. Il s'agit en effet d'un outil industriel indispensable pour le développement du fret ferroviaire français et RFF a investi des sommes importantes dans son perfectionnement. Son positionnement au cœur de l'agglomération lyonnaise est un atout considérable car ceci lui permet de remplir les trois fonctions de desserte des industries locales, de relais pour les conducteurs et de recomposition des trains.

M. DE MESTER conclut en abordant la problématique du positionnement du nouveau franchissement du Rhône entre Givors et Vienne. Il explique que c'est un point délicat qui n'a pas encore été étudié précisément par RFF. Les berges du Rhône représentent un espace très contraint sur le plan environnemental et RFF prévoit d'approfondir les investigations sur ce sujet durant les prochains mois.

Avant de lancer le débat, **M. GÉRAULT** souhaite préciser trois points. Le premier est que le projet doit être exemplaire et qu'il est probablement possible d'augmenter le linéaire enfoui. Le deuxième concerne les deux rives du Rhône où le CFAL doit servir de levier pour améliorer la situation des lignes existantes. Il rappelle que la décision ministérielle précise la nécessité d'engager un travail préalable sur la résorption des nuisances le long de ces lignes. Enfin, en troisième point, **M. GÉRAULT** exprime sa demande que le travail de collaboration continue avec les élus et les associations afin que le projet suscite la plus grande adhésion.

M. MERCIER, sénateur et président du conseil général du Rhône, note que le choix de tracé est en grande partie dicté par l'importance de Sibelin au niveau national. Il est donc important d'étudier plus précisément le rôle joué par ce site pour le fret national. S'il en est un élément indispensable, alors effectivement cela justifie que le tracé doive impérativement passer par lui. **M. MERCIER** note que le projet choisi passe en totalité en dehors du territoire du Grand Lyon, à l'exception d'une courte section à Mions. Il remarque qu'au niveau de Saint-Symphorien-d'Ozon, le tracé étant prévu à environ 15m de profondeur sous le terrain naturel, l'effort à consentir n'est plus très grand pour mettre un toit et en faire une tranchée couverte. Concernant la ligne rive droite du Rhône, **M. MERCIER** déplore que rien n'ait été dit à propos de la portion au droit de Saint-Romain-en-Gal, Sainte-Colombe, etc, où les lignes passent à quelques mètres seulement des bâtiments existants. Compte tenu de l'augmentation de trafic qu'indura le CFAL sur ces voies, il est primordial d'accorder une attention toute particulière à leur requalification. **M. MERCIER** ajoute que plusieurs bâtiments importants sur le plan économique sont concernés et demande par conséquent comment est prévu le traitement de cette partie de la ligne, qui à son avis est l'une des portions les plus problématiques.

M. ROUCHE, directeur Fret SNCF du Sud-Est de la France, précise l'importance de la gare de Sibelin au niveau national. Il explique qu'un effort important est fait depuis 2007 pour résoudre la problématique du transport de wagons isolés, qui représente aujourd'hui près de 40% du fret national. Pour cela, le système de fret ferroviaire s'est entièrement réorganisé pour s'articuler autour des trois grandes gares de triage françaises, gares qui ont également vocation à jouer un rôle à l'échelle Européenne. Sibelin est l'une d'entre-elles et elle est particulièrement bien placée pour la desserte du sud-est de la France, notamment pour la liaison vers le grand port de Marseille et vers l'Italie. Aujourd'hui, Sibelin traite une centaine de trains par jour, mais avec le CFAL, la gare récupérera également l'ensemble des trains qui montent vers la Lorraine ou la région parisienne. Si le fret connaît actuellement une faiblesse conjoncturelle, il est important de continuer à travailler sur l'avenir.

M. GÉRAULT remercie M. ROUCHE et souhaite répondre à M. MERCIER sur la question de la possibilité de couvertures supplémentaires des lignes. Il confirme sa préoccupation de réaliser la meilleure intégration possible des voies dans leur environnement et demande à RFF de continuer les études en ce sens.

M. REMILLER, maire de Vienne et député de l'Isère, rappelle que sa circonscription était concernée par l'ensemble des fuseaux étudiés et qu'il n'a donc aucune surprise aujourd'hui. Il relève que les études présentées s'arrêtent au franchissement du Rhône et souhaite poser quelques questions concernant ce qui se passe au-delà de cette limite. Il précise tout d'abord que son intention n'est pas d'opposer les deux rives du Rhône, car lorsqu'un train passe d'un côté, il se fait entendre également de l'autre. Il lui semble que la décision ministérielle prend en grande considération le problème des nuisances engendrées pour les populations et l'étude des protections phoniques, mais il demande ce qu'il en est au-delà de Saint-Symphorien-d'Ozon. Il souhaite également savoir où se situera le pont de franchissement du Rhône et quelle sera la répartition de trafic entre la rive droite et la rive gauche du Rhône. Il rappelle que plus de 15 000 habitants de Vienne se trouvent à moins de 15m de la voie existante et demande que soient précisées les mesures qui seront prises pour répondre à cette problématique.

M. DE MESTER répond que si RFF a arrêté ses investigations au franchissement du Rhône, c'est précisément parce qu'il s'agissait de la limite du périmètre de l'étude qui lui a été confiée et que ce qui est au-delà du périmètre doit être considéré comme appartenant à un autre projet. Il ajoute que les lignes ferroviaires des rives du Rhône écoulent depuis leur création une grande partie du trafic ferroviaire français et qu'à l'origine, elles ont été construites sans dispositif de protections phoniques. Compte tenu des termes de la décision ministérielle, le projet de CFAL devient justement l'occasion de traiter ce problème, tant sur la rive droite que sur la rive gauche du Rhône. M. DE MESTER précise que le recensement des "points noirs bruit" a déjà été réalisé et que l'étude de solutions (opérations façades, écrans acoustiques) va pouvoir être fortement accélérée compte tenu des instructions données par le ministre. Il cite l'exemple de travaux de ce type qui vont bientôt être lancés à Givors.

Selon M. DE MESTER, le deuxième sujet important concerne les passages à niveau, qui pour certains, sont identifiés sous le terme de "passages à niveau préoccupants". Il explique que les études sur leur traitement ont également été engagées et ont montré que 10 d'entre eux pourraient être supprimés. Il en resterait alors 35 sur l'ensemble de la rive droite. M. DE MESTER insiste sur le fait que les instructions ministérielles donnent la possibilité de régler ces problèmes qui existent depuis des décennies et qui sont liés à la construction originelle de la ligne.

S'agissant de la répartition du trafic des marchandises entre les deux rives, il confirme qu'elle devrait rester de l'ordre de 2/3 pour la rive droite et 1/3 pour la rive gauche, mais que des variations sont possibles en fonction des conditions d'exploitation.

M GÉRAULT ajoute que les instructions du ministre pour la résorption des nuisances ont été fortement inspirées par les réactions recueillies lors de la concertation. Il précise qu'il a insisté sur l'importance d'améliorer les lignes de la rive du Rhône avant que le CFAL ne soit construit, et qu'il a personnellement veillé à ce que les deux rives, droite et gauche, soient mentionnées.

M. GERIN, député du Rhône et Maire de Vénissieux, exprime son désaccord concernant la manière dont sont prises les décisions. Il trouve choquant que le ministre rédige sa décision sur un dossier aussi important et stratégique, sans avoir au préalable reçu les élus locaux. Il réitère sa demande qu'avant toute décision définitive, les deux ministres reçoivent les élus, sans quoi cette décision devra être considérée comme un coup de force du gouvernement. M. GERIN considère que les avantages du grand contournement fret LGV-Valloire ont été largement sous-évalués en terme d'économie et d'aménagement. Le débat du contournement du trafic international et celui du développement économique de la région urbaine de Lyon ont toujours été mêlés ; confusion qui lui paraît extrêmement préjudiciable sur un tel sujet stratégique. D'autre part, il précise qu'avec le Grenelle de l'Environnement, les lignes historiques doivent être traitées au même niveau que les lignes nouvelles, et que cette exigence n'a pas été prise en considération dans l'estimation des coûts. C'est ainsi que la requalification de la voie entre Grenay et Saint-Fons en ligne de qualité métropolitaine n'a pas été prise en compte dans les estimations. Il ajoute que la partie nord du CFAL a été annoncée pour 2015-2017 alors que la partie sud ne pourra être réalisée avant 2022 ou même 2025. Par conséquent, pendant plus de dix ans, c'est la ligne historique entre Grenay et Saint-Fons qui écoulera le trafic fret du CFAL, alors qu'aujourd'hui déjà cette ligne est entièrement saturée et constitue le maillon faible du nœud ferroviaire Lyonnais. Il conclut que Sibelin ne doit donc pas servir d'alibi puisque dans tous les cas, le tronçon Grenay Saint-Fons devra être remis à niveau pour permettre sa desserte. Il réitère donc sa demande que, sur un sujet aussi stratégique, sur lequel il n'a pas de désaccord de principe, les deux ministres acceptent de recevoir les principaux élus parlementaires des départements du Rhône et de l'Isère.

M. GÉRAULT prend acte de l'intervention de M. GERIN. Sur ces questions, compte tenu du délai minimum d'une dizaine d'années entre la décision de faire et l'ouverture des lignes, il devient de plus en plus urgent d'agir. Il rappelle que la décision ministérielle s'est saisie de cette urgence en confiant une mission spécifique au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD). Par ailleurs, M. GÉRAULT entend le vif souhait des élus de rencontrer les deux ministres. Il précise que M. BUSSEREAU avait souhaité pouvoir être présent à ce comité de pilotage, mais que d'autres obligations l'en ont empêché. Par ailleurs, compte tenu des nombreuses questions qui se posent à l'échelle de la région Rhône-Alpes (le projet Lyon-Turin, l'autoroute ferroviaire alpine, etc), M. GÉRAULT estime qu'il sera prochainement opportun de réunir les élus et les ministres afin de réfléchir ensemble sur ces questions de la façon la plus globale possible.

M. SOULAGE, vice président du conseil régional, délégué aux transports, déplacements et infrastructures, excuse M QUEYRANNE qui n'a pu être présent à cette réunion. Il prend acte de la décision ministérielle, qui peut selon lui probablement être améliorée, mais qui présente l'avantage important de demander que tous les efforts soient faits pour que les deux branches du CFAL se fassent de façon concomitante. Il admet que le pire serait en effet que l'on soit contraint d'utiliser la ligne historique entre Grenay et Saint-Fons dans l'attente de la réalisation de la partie Sud du CFAL.

M. SOULAGE rappelle que le point le plus important pour la région Rhône-Alpes est le développement de l'offre TER. En rive droite du Rhône, il est envisageable de développer quelques lignes voyageurs entre Givors et Avignon, mais ceci se fera de façon limitée. En rive gauche, les enjeux lui semblent plus importants avec notamment le développement d'une nouvelle offre de service autour de la future halte Jean-Macé. M. SOULAGE rappelle la thrombose absolue que connaît la ligne Grenay-Saint-Fons, et il se félicite de l'initiative du ministre de demander l'affectation d'un missionnaire du CGEDD sur la problématique du nœud ferroviaire lyonnais. M. SOULAGE souligne qu'un autre enjeu très important pour la région est celui de la liaison entre l'est et l'ouest, et donc du franchissement du Rhône. Le pont actuel étant totalement saturé, il attire l'attention sur la nécessité de résoudre également la problématique qu'il estime extraordinairement complexe du nœud ferroviaire de Givors. Il cite pour exemple l'impossibilité de créer des trains directs entre Saint-Étienne et Lyon, en l'état actuel des infrastructures. Enfin, M. SOULAGE affirme que les problèmes de nuisances que pose la ligne rive droite se retrouvent principalement en Ardèche. Il souhaite que les solutions ne soient pas recherchées uniquement dans la mise en place de protections phoniques, mais que le bruit soit également réduit à la source par un investissement sur le matériel. Pour toutes ces raisons, M. SOULAGE rejoint M. GERIN sur la nécessité que les élus locaux, y compris de la Loire et de l'Ardèche, soient reçus rapidement par le ministre. Enfin M. SOULAGE souhaite que dans la suite des études du CFAL Sud, une couverture plus complète du tracé soit examinée, ainsi que le traitement des lignes historiques.

M. DURAND, député du Rhône et vice président du conseil général du Rhône, constate que les travaux sur la ligne historique entre Grenay et Saint-Fons ont déjà commencé et s'interroge sur la raison d'un démarrage aussi rapide. Il précise que ces travaux impliquent la fermeture nocturne de tous les passages à niveaux, ce qui est lourdement préjudiciable pour les habitants du secteur. Par ailleurs, M. DURAND dit qu'il regrette le choix du fuseau, et que si celui-ci devait être confirmé, il demanderait fermement la couverture totale du tracé. Le secteur concerné supporte déjà l'A46, les pipelines, la ligne historique de chemin de fer, etc ; et il estime que les communes du secteur de Toussieu, Saint-Pierre-de-Chandieu et Saint-Symphorien-d'Ozon ont besoin de compensations. Concernant les communes de la rive droite du Rhône, également adhérentes de l'association PARFER, M. DURAND affirme qu'elles n'ont jamais été consultées et qu'elles doivent l'être au même titre que les autres.

M. MERCIER ajoute que sur la question des compensations, il faut également montrer aux habitants que le fret représente un intérêt pour eux. En ce sens, il est donc dommage que les gares qui reçoivent des marchandises soient fermées aux TER, comme ça a été le cas récemment pour la gare de Toussieu.

M. GÉRAULT répond à M. DURAND en rappelant qu'il s'est lui-même exprimé en faveur de l'enterrement des voies, notamment pour éviter un nouvel effet de coupure du territoire. Concernant les travaux effectués à Vénissieux, il donne la parole à M. DE MESTER.

M. DE MESTER explique que les travaux réalisés à Vénissieux sont des travaux complets de renouvellement de la voie et du ballast, qui rentrent dans le cadre d'un entretien régulier et nécessaire environ tous les trente ans. M DE MESTER tient par ailleurs à signaler que les communes de la rive droite du Rhône ont bien été destinataires du dossier de consultation, au même titre que les autres.

M. BARNACHON, vice président de l'association FRACTURE exprime sa surprise qu'une décision soit prise aussi rapidement alors que de nombreuses questions restent selon lui en suspens. Il cite d'abord le débat non tranché concernant l'intérêt que représente Sibelin, notamment en terme de concurrence entre les trafic TER et fret. Il considère que les conséquences de l'augmentation attendue des trafics dans le nœud de Givors n'ont pas été suffisamment examinées. Concernant les nuisances sonores, il s'inquiète de la situation à Feyzin et Solaize, secteur qui doit déjà faire face à des niveaux de bruit élevés. Il évoque également l'impact certain sur plusieurs nappes phréatiques qu'aura un enterrement des voies à des profondeurs de l'ordre de 18m à cet endroit, et relève l'absence totale d'études sur les perturbations que cela peut engendrer pour l'Ozon. Il estime que ces questions sont importantes et justifieraient que l'on prenne le temps nécessaire pour y répondre. Pour finir, il demande si les associations locales continueront d'être associées à la suite des démarches.

M. GAUTHIER, président de l'association A3CFAL, constate que personne jusqu'à présent n'a parlé du département de l'Ain, qui pourtant est lui aussi bordé par la rive droite du Rhône. Il relève que le tracé qui a été choisi pour la partie nord du CFAL est deux fois moins cher au kilomètre que le tracé pour le sud, et que ceci se ressent effectivement en terme de traitement qualitatif de l'infrastructure, surtout si au sud, le tracé devient entièrement couvert. Il exprime à nouveau son incompréhension face à la volonté de maintenir absolument le choix du fuseau A, alors que l'ensemble des représentants de l'Ain demandent que le fuseau C, qui coûte 300 millions d'euros de moins, soit retenu.

Mme CADET, secrétaire de l'association ADULA, s'associe aux propos de M. GAUTHIER et ajoute que le raccord du CFAL à Leyment conduit à déplacer le problème de nœud lyonnais à Ambérieu, ce qui pénalisera inévitablement le trafic TER de la ligne historique Lyon-Ambérieu. Elle demande que le CFAL soit prolongé jusqu'à Pont-d'Ain et pose la question de savoir si le CFAL est une ligne qui acceptera les trains de voyageurs.

M. DE LA VERPILLERE, député de l'Ain, présente ses excuses pour son absence lors du dernier comité de pilotage, mais rappelle que celui-ci s'était tenu un mardi, jour de vote à l'assemblée nationale. Il explique que les deux sujets nord et sud sont indissociables et que la lettre du ministre pour le tracé sud conforte sa ferme opposition au choix du fuseau A du CFAL nord, et ceci pour deux raisons principales : d'une part les points de raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existante qui ouvre la porte à des concurrences entre le TER et le fret, et d'autre part, le fait que le fuseau choisi soit celui qui soit le plus nuisant pour les riverains. Il rappelle qu'aucune tranchée couverte ou enterrée n'est prévue et qu'au contraire, au sortir de Béligneux, plus de 10km de voies sont prévues en aérien et en remblai. La différence de traitement entre le nord et le sud lui paraît flagrante. Par ailleurs, il ajoute que le raccord du CFAL tel que prévu à Leyment aura un impact important sur le transport TER et que cette question ne doit pas encore être considérée comme réglée. Il milite pour que le CFAL soit réalisé jusqu'à Pont d'Ain, ce qui permettra d'éviter à la fois la traversée d'Ambérieu et la saturation du trafic TER. Il termine en relevant que dans sa partie nord, le CFAL n'impacte que le département de l'Ain, alors qu'au sud, il touche des départements importants tels que le Rhône, l'Isère, l'Ardèche et la Drôme et qu'il souhaiterait que le conseil régional mette autant d'ardeur à se prononcer en faveur de la protection des riverains au nord, qu'il le fait au sud.

M. GLORIOD, président de la communauté de communes de Montluel excuse M. BERNARD, vice président du conseil général et constate que les démarches ont sensiblement évolué depuis les débats sur le nord du CFAL, car à l'époque, les comités de pilotage étaient largement plus restreints. Il relève les différences manifestes de traitement entre les parties nord et sud du CFAL et affirme qu'il n'y a aucune raison pour qu'il y ait "deux poids, deux mesures". Le coût de l'infrastructure au kilomètre doit être constant sur la totalité du tracé. Il conclut en disant que s'il est impossible de revenir sur le choix du fuseau, alors il faut améliorer la qualité de traitement de l'infrastructure sur sa partie nord.

M. GÉRAULT rappelle que sur la partie nord du CFAL, les décisions ont déjà été prises et qu'il n'est pas question aujourd'hui de revenir dessus. Il ajoute que si les territoires entrent dans des logiques de luttes de tranchées, aucune infrastructure ne sera réalisée et le nœud ferroviaire lyonnais continuera de s'engorger. Il souhaite que les mesures d'accompagnement soient traitées le mieux possible et précise que RFF est en train d'y travailler.

M. SOULAGE souhaite répondre sur la question de la desserte TER entre Lyon et Ambérieu. La nomination d'un membre du Conseil général de l'environnement et du développement durable sur le nœud ferroviaire lyonnais lui paraît devoir permettre de traiter cette problématique, mais il affirme qu'en tout état de cause, il est hors de question que le fret ou le TGV exclue ou pénalise le trafic TER. Par ailleurs, il attire l'attention sur le fait que le CFAL ne permettra pas d'accorder beaucoup de sillons supplémentaires dans le nœud ferroviaire lyonnais aux heures de pointe.

Mme DAVID, maire de Saint-Priest, note qu'une accélération importante a été donnée au projet ces derniers jours, mais que le ministre n'est pas aussi rapide pour recevoir les élus. Elle espère que la venue des deux ministres permettra d'évoquer sérieusement les questions qui sont soulevées par les représentants locaux depuis de nombreuses années. Elle rappelle l'importance de la concomitance des parties nord et sud du CFAL et donc de l'obtention d'une déclaration d'utilité publique unique pour les deux projets. En effet, la situation de la ligne historique entre Grenay et Saint-Fons lui paraît extrêmement préoccupante et elle relève avec satisfaction l'annonce de M. Bussereau qu'un membre du Conseil général de l'environnement et du développement durable soit missionné sur cette problématique. Elle souhaite cependant que des précisions soient apportées concernant l'objet de cette mission. Elle rappelle que les acteurs locaux se sont toujours opposés au doublement de la ligne historique et que le réel enjeu consiste à rendre les deux projets concomitants. Si l'affectation d'un commissaire du CGEDD est le début d'un doublement de la ligne, alors elle s'y oppose fermement car les riverains de cette ligne ne pourront accepter une augmentation de trafic. Elle ajoute que les avantages du fuseau LGV-Valloire ont largement été mis en avant, mais que si le passage par la plaine d'Heyrieux devait être confirmé, celui-ci devrait alors être entièrement couvert. Elle demande que les dispositions nécessaires soient prises pour que les populations du sud de Mions, Corbas, Feyzin, Saint-Priest, etc, soient réellement protégées. Mme DAVID a noté que M. GÉRAULT souhaitait que le projet soit exemplaire, mais au regard des difficultés qu'elle rencontre pour le simple aménagement de la gare de Saint-Priest, elle doute que tous les moyens soient réellement mis en œuvre pour atteindre cette exemplarité dont il est question. En conclusion, elle demande que l'exemplarité dont il est question ne soit pas qu'un mot, mais qu'elle soit réellement mise en œuvre, à commencer par les sujets actuels tels que la gare de Saint-Priest.

M. GÉRAULT répond qu'il ne se laissera pas entraîner sur le terrain de la polémique. Depuis trop longtemps, il est question du Contournement Ouest de Lyon, d'autoroutes ferroviaires, de sillon

alpin... sans que rien ne se fasse. Il estime que le temps est maintenant venu de décider et que si aucune décision n'est prise, la saturation du nœud lyonnais fera que les flux passeront ailleurs. Par conséquent, son intention est effectivement d'accélérer les décisions. En revanche, M. GÉRAULT s'accorde avec les intervenants sur le fait qu'il faille être ambitieux et que pour cette raison, il a tenu à ce que des engagements écrits soient pris par le ministre en terme de résorption des nuisances et à ce que la rive droite, la rive gauche ainsi que la ligne Grenay Saint-Fons soient spécifiquement mentionnés.

M. SERRES, Maire de Mions et vice président de l'association PARFER souhaite intervenir au nom des 40 communes membres de l'association. Il regrette que la logique défendue par l'ensemble des communes de l'association n'ait pu être entendue et souhaite s'exprimer sans colère, mais avec une grande amertume, et ce à plusieurs titres. Parce qu'une fois de plus, c'est l'est lyonnais qui va hériter d'une nouvelle infrastructure. Il se souvient du débat public qui concernait à la fois le COL (Contournement Ouest de Lyon) et le CFAL, mais constate que sur les deux projet, seul le CFAL est maintenu. Il regrette également que les erreurs passées n'aient pas été prises en compte et qu'après le tunnel de Fourvière et la rocade est, l'on s'apprête de nouveau à faire traverser l'agglomération par une infrastructure supplémentaire. Il demande de ne pas oublier que l'est lyonnais fait aussi partie intégrante de l'agglomération et ajoute que si le fret à vocation à passer absolument à travers la Plaine d'Heyrieux, les populations seront intransigeantes sur la façon dont ces voies vont traverser les communes et demanderont qu'elles soient entièrement enterrées. Les populations doivent déjà supporter l'A46 et elles n'accepteront pas de nuisances supplémentaires.

M. GÉRAULT remercie M. SERRES pour ses propos, qu'il estime d'une grande dignité et faisant preuve d'une conscience aigüe de l'intérêt général. Il ajoute qu'il est très important que soient organisées sur le terrain de nombreuses réunions publiques, au cours desquelles l'État devra répondre présent pour faire face aux questions, et que lui-même envisage de s'y rendre. Il concède avoir beaucoup hésité entre les deux derniers tracés, à savoir le passage par la Plaine d'Heyrieux ou le long de l'A46. Cette deuxième option aurait été probablement moins coûteuse, mais aurait occasionné des problèmes délicats de coupures pendant la phase travaux en passant très près de maisons et d'entreprises. A l'inverse, le fuseau par la plaine d'Heyrieux permet une plus grande marge de manœuvre.

M. DESSEIGNE, vice président du Grand Lyon se félicite de l'accélération des décisions et note que le tracé retenu est paradoxal pour le Grand Lyon dans la mesure où en évitant son territoire, il adopte en partie sa délibération, mais qu'il s'en éloigne également, ne choisissant pas le grand jumelage avec la LGV. Il rappelle la demande du Grand Lyon que les parties nord et sud du CFAL soient réalisées dans le même temps, afin notamment de réconcilier ceux qui ont manifesté des souhaits opposés : il faut savoir passer des principes à la réalisation concrète, et saisir l'occasion de réconcilier les points de vue en faisant du meilleur une certitude. Il s'associe fermement à la demande de couverture complète du tracé et souhaite que la ligne historique entre Grenay et Saint-Fons soit le point d'ancrage des mesures d'accompagnement, comme le symbole d'un projet global.

M. COLOMBIER, député et vice président du conseil général de l'Isère présente les excuses de M. Nucci, vice-président du conseil général, qui n'a pu se rendre à ce présent comité de pilotage. Il remercie le préfet pour cette décision prise rapidement, qui permet aux populations de ne pas rester dans l'expectative et continuer de s'inquiéter. Il souligne la grande transparence des choix qui a été retrouvée au sein du comité de pilotage et exprime sa préoccupation majeure qui est celle de protéger les populations impactées par ces choix. Il rappelle que les tracés les plus courts sont les moins chers et que l'économie réalisée ainsi doit être réaffectée à la protection contre les nuisances.

Enfin, il soutient la proposition de M SOULAGE de travailler pour réduire les nuisances à la source en investissant sur le matériel.

M. LERAS, président de la commission transport du Conseil régional souhaite aborder la question de la liaison entre Saint-Étienne et Saint-Exupéry, qui selon lui n'est pas assez discutée. Il demande également où en sont les études sur le rebroussement de Saint-Fons et à quelle échéance on peut espérer une ouverture de la liaison de Vienne vers Grenoble, sachant que le parcours inverse existe déjà.

M. DE MESTER répond que des études sont menées pour déterminer comment cette fonctionnalité peut être assurée assez simplement. Il ajoute que l'une des premières étapes de l'étude sur le nœud ferroviaire lyonnais consiste effectivement à voir comment le raccordement de Saint-Fons peut être aménagé.

M. EXBRAYAT, président de la FNAUT Rhône-Alpes se déclare satisfait de la décision ministérielle qui a été prise. Il regrette toutefois qu'elle soit prise si tard alors que le dossier a vu le jour sur le plan européen en 1997, et que Lyon est aujourd'hui devenu un véritable goulot d'étranglement. Il estime que près de huit années ont été perdues et qu'il faut rattraper ce retard en rendant les deux projets concomitants.

M. GÉRAULT conclut ce comité de pilotage qui représente selon lui un pas important pour les années à venir. Il rappelle que la France, tout comme d'autres pays d'Europe, risque de bénéficier de beaucoup moins de subventions européennes à partir de 2013, car il est question que ces fonds structurants soient dirigés essentiellement vers les nouveaux membres de l'Union Européenne. Il y a donc un intérêt majeur à accélérer la cadence des procédures, si l'on souhaite que le contribuable soit soulagé de dépenses lourdes. Il est également important que dans les arbitrages qui sont faits au niveau européen, la région Rhône-Alpes apparaisse comme compétitive par rapport aux autres. La ligne Lyon-Turin a déjà obtenu 671 Millions d'euros et il faut continuer dans cette dynamique. M. GÉRAULT exprime sa satisfaction de voir que les échanges continuent d'aller de l'avant, malgré la difficulté des choix qui s'imposent. Il encourage les différents acteurs à maintenir cette direction, afin que le parcours soit gagnant-gagnant et qu'il suscite une adhésion la plus large possible, et ce parce qu'il s'agit d'un intérêt majeur pour la région Rhône-Alpes. Il remercie l'ensemble des participants et lève la séance.

C. F. A. L.
Comité de pilotage – 20 AVRIL 2009 – Préfecture du Rhône
Liste des présents

NOM – Prénom	Organisme	Fonction
GÉRAULT Jacques	Préfet de la région Rhône-Alpes	
Charles de la VERPILLERE	Député de l' Ain	
BIANCHERI Gabriel	Député de la Drôme	
DURAND Raymond	Député du Rhône, Conseiller Général Rhône	
MEUNIER Philippe	Député du Rhône	
FISCHER Guy	Sénateur du Rhône	
SAUGEY Bernard	Sénateur de l'Isère	
REMILLER Jacques	Député de l'Isère, Maire de Vienne	
MERCIER Michel	Sénateur et Président du Conseil Général Rhône	
COLOMBIER Georges	Député et Conseiller Général Isère	
GERIN André	Député du Rhône, Maire de Vénissieux	
DHENEIN Philippe	CONSEIL REGIONAL R.A.	
LERAS Gérard	C.R.R.A. Commission Transport	Président
LUYA Julien	Assistant Parlementaire pour Dino CINIERY, Député de la LOIRE	
BIAU Didier	CONSEIL REGIONAL R.A.	Responsable services
MARMOND Christian	CONSEIL REGIONAL R.A.	Chargé d'études
SOULAGE Bernard	CONSEIL REGIONAL R.A.	1er Vice-Président
PERRET Daniel	C.G. AIN	Service Maîtrise Ouvrage
GENTHON Alain	C.G. DROME	Vice-Président
BINET Erwann	C.G. ISERE	Vice-Président
BOUDAUD Jacques	C.G. LOIRE	DGA / transports, infras
JAMET Pierre	C.G. RHONE	D.G.
FERRAND J. Loup	C.G. RHONE	Mission déplacements
DESSEIGNE J.Claude	GRAND LYON	Vice-Président
GAMON Philippe	GRAND LYON	Cabinet du Président
BALMAIN Emmanuelle	GRAND LYON	Mission déplacements
BAUDRY Alain	VILLE D'AMBERIEU-EN-BUGEY	Maire-Adjoint
DAVID Martine	VILLE DE SAINT-PRIEST	Maire
SAUZAY Laurent	SEPAL	Chargé de mission
DUVAL François	ST-ETIENNE METROPOLE	Directeur Général Adjoint
TROUILLER Christian	C.A. Pays Viennois	Président
NIVON Michel	C.C. Collines Nord Dauphiné	Président
BEAL Raymond	C.C. Pays d'Ozon	Président
GLORIOD Bernard	C.C. de Montluel	Président
PICHAT Alain	A.L.T.F.E.R.	Président, Maire de Beauvoir-de-Marc
SERRES Paul	P.A.R.F.E.R.	Vice-Président, Maire de Mions
GUYOT J.Luc	Comité Transalpine	Délégué Général
LACROIX J. Pierre	Transalpine	Vice-Président Délégué
DUMOND Guy	VEGA VERTE Coordination	Président

REGINCOS Eric	V.E.G.A.	Président
NIVEL Yvon	Collectif de l'Amballan	Président
DUBOS Joël	C.E.D.R.U.L.	Coordinateur
CADET Isabelle	A D U L A	Secrétaire
GAUTHIER Rémi	A3 C.F.A.L.	Président
LOUVIOT B.	A3 C.F.A.L.	Vice-Président
NOVIANT Fabrice	A.P.P.N.V.	Président
RONJAT Bernard	A.P.P.N.V.	Trésorier
EXBRAYAT Gabriel	F.N.A.U.T. R.A.	Président
BARNACHON Gilbert	F.R.A.C.T.U.R.E.	Vice-Président
CHALLEAT Marc	S.G.A.R.	Secrétaire général
NAVARRÉ Philippe	S/S PREFECTURE VIENNE	SOUS-PREFET
ROUCHE Jean	S.N.C.F. / D.P.S.E.	Projets Rhône-Alpes / Italie
EYMIEU Laurence	S.N.C.F. Sud Europe	Directrice
DE MESTER Philippe	R.F.F.	Directeur régional
MERMILLOD Lise	R.F.F.	Chef unité sud-est
CUVILLIER Denis	R.F.F.	Chef Projet C.F.A.L.
SUISSE-GUILLAUD Denis	R.F.F.	Chef Projet C.F.A.L. Nord
LASSERRE J.Dominique	R.F.F.	Chargé de projet
FROMENT Julie	R.F.F.	Assistante
LORENS Didier	R.F.F.	Chargé Environnement
SIMON Yves	R.F.F.	Chargé de Projets
BOUVIER Guillaume	R.F.F.	Chargé de la concertation
TALDIR Julie	R.F.F.	Experte concertation / SG
ROURE Stéphane	D.D.E. DROME	Prospectives territoriales
MEINIER Yves	D.I.R.E.N. R.A.	Représentant
AMIOT Vincent	D.R.E. R.A.	Directeur régional
MAISONNIER Christian	D.R.E. S.G.A.R.	Directeur adjoint
PASQUIER Eric	D.R.E. R.A. / A.T.	Adjoint Chef de service
CHARRIER Gêrôme	D.R.E. R.A. / A.T.	Chargé d'Etudes