

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

Lyon, le

03 DEC. 2007

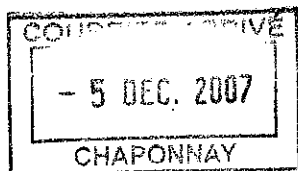
Affaire suivie par : C. MAISONNIER

Le Préfet de la région Rhône-Alpes  
Préfet du Rhône

Réf. :  
Téléphone : 04.72.61.63.13  
Télécopie : 04.78.60.41.37  
e-mail : christian.maisonnier  
@rhone-alpes.pref.gouv.fr

à

Mesdames et Messieurs les membres du comité de pilotage  
des études du contournement ferroviaire  
de l'agglomération lyonnaise



**Objet : Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise**

Je vous prie de trouver ci-joint le compte rendu de la réunion du comité de pilotage des études du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, qui s'est tenue le lundi 8 octobre 2007 dans les salons de la préfecture du Rhône.

Pour le Préfet  
de la région Rhône-Alpes  
et du département du Rhône  
par délégation  
Le Secrétaire Général pour les Affaires Régionales

Marc CHALLEAT

Monsieur Raymond DURAND  
Vice-Président du Conseil Général du Rhône  
Maire de Chaponnay  
Président de PARFER  
Rue Centrale  
69970 CHAPONNAY

**Liste des membres du comité de pilotage du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise  
(parties nord et sud)**

septembre 2007

Présidé par M. Jacques GÉRAULT, Préfet de la région Rhône-Alpes, Préfet du Rhône

**ÉLUS**

Monsieur Jean-Jack QUEYRANNE	Président du Conseil régional
Monsieur Bernard SOULAGE	Vice-Président du Conseil régional
Monsieur Gérard LERAS	Conseiller régional, Président de la commission transports
Monsieur Michel MERCIER	Président du Conseil Général du Rhône
Monsieur André VALLINI	Président du Conseil Général de l'Isère
Monsieur Charles de la VERPILLIERE	Président du Conseil Général de l'Ain
Monsieur Pascal TERRASSE	Président du Conseil Général de l'Ardèche
Monsieur Didier GUILLAUME	Président du Conseil Général de la Drôme
Monsieur Pascal CLEMENT	Président du Conseil Général de la Loire

Monsieur Bernard SAUGEY	Sénateur, conseiller général de l'Isère
Monsieur Michel VOISIN	Député de l'Ain, Maire de Replonges, Conseiller Régional
Monsieur Alain MOYNE-BRESSAND	Député de l'Ain, Maire de Crémieu
Monsieur Georges COLOMBIER	Député de l'Isère, Conseiller Général
Monsieur Jacques REMILLER	Député de l'Isère, Maire de Vienne
Monsieur Philippe MEUNIER	Député du Rhône
Monsieur André GERIN	Député du Rhône, Maire de Vénissieux
Monsieur Georges FENECH	Député du Rhône
Monsieur Michel TERROT	Député du Rhône
Monsieur Olivier DUSOPT	Député de l'Ardèche
Monsieur Gabriel BIANCHIERI	Député de la Drôme
Monsieur Dino CINIERI	Député de la Loire

Monsieur Gérard COLLOMB	Sénateur du Rhône, Maire de Lyon, Pdt du SEPAL
Monsieur Jean-Michel BERTRAND	Maire de Bourg-en-Bresse
Monsieur Gilles PIRALLA	Maire d'Ambérieu-en-Bugey
Monsieur Michel THIOLLIÈRE	Président de Saint-Etienne Métropole
Monsieur Raymond DURAND	VP Conseil Général du Rhône, Président de PARFER
Monsieur Gérard GEOFFRAY	VP Transalpine
Madame Chantal GENTHON	Pdte Communauté de communes de l'Est lyonnais

**SERVICES DE L'ÉTAT**

Ministère des Transports : M. Daniel BURSAUX - Directeur général de la mer et des transports.

S.G.A.R. : M. le Secrétaire Général pour les Affaires Régionales : M. Marc CHALLEAT

D.R.E. : M. le Directeur Régional de l'Équipement : M. Vincent AMIOT

D.I.R.E.N. : M. le Directeur Régional de l'Environnement : M. Emmanuel de GUILLEBON

D.R.A.F. : M. le Directeur Régional de l'Agriculture et de la Forêt : M. Hervé PIATON

Préfecture de l'AIN : M. Pierre SOUBELET - Préfet de l'Ain

Préfecture de l'ISÈRE : M. Michel MORIN - Préfet de l'Isère

Secrétaire Général du RHONE : M. Christophe BAY - Secrétaire Général du Rhône

Préfecture de l'ARDECHE : M. Claude VALLEIX - Préfet de l'Ardèche

Préfecture de la DROME : M. Jean-Claude BASTION - Préfet de la Drôme

Préfecture de la LOIRE : M. Christian DECHARRIÈRE - Préfet de la Loire

Réseau Ferré de France : M. Hubert du MESNIL - Président de Réseau Ferré de France

M. Philippe DE MESTER - Directeur régional de Réseau Ferré de France

S.N.C.F. DPSE : M. Noël BELIN

Direction Régionale de Lyon : M. Alain SERMET - Directeur Régional S.N.C.F.

Invité : M. Philippe BERNAND, directeur général de Aéroports de Lyon



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## PRÉFECTURE DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

### Contournement Ferroviaire de l'Agglomération lyonnaise

#### Comité de Pilotage

Lundi 8 octobre 2007

A titre liminaire, M. GÉRAULT, préfet de la région Rhône Alpes, préfet du Rhône, souligne qu'il convient de donner au fret ferroviaire les moyens de se développer, parce que ce mode de transport est respectueux de l'environnement, tout en reconnaissant qu'il faut encore améliorer son efficacité et diminuer ses nuisances. C'est pourquoi, le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise doit aboutir. Cela a été dit à l'issue du débat public de 2006 sur les transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Cela vient d'être rappelé par le groupe de travail n°1 du Grenelle de l'environnement. Personne n'étant volontaire pour faire passer des trains de fret sur sa commune et les crédits publics devant être utilisés de manière responsable, des compromis raisonnables devront être trouvés, ce qui suppose que chacun accepte de participer à la discussion.

Dans ce contexte, trois sujets principaux sont inscrits à l'ordre du jour :

- **la recherche du tracé nord, après les décisions de choix du fuseau de passage.** Nous sommes à une étape particulière du processus d'études, du fait de l'existence de deux éléments majeurs du calendrier politique : le Grenelle de l'environnement qui se déroule en ce moment, et les élections municipales et cantonales du mois de mars 2008. Nous devons prendre en compte ces deux échéances et s'assurer qu'elles ne viennent pas arrêter le processus d'études engagé. Un calendrier précis doit donc être engagé afin de continuer à progresser dans la démarche.
- **le point particulier du passage au droit de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.** Deux solutions, passage à l'Est ou à l'Ouest de l'aéroport, ont été examinées et comparées par RFF. Il semblerait que l'option Est, qui offre de meilleures fonctionnalités et service pour le long terme, soit à retenir.
- **la recherche de fuseaux possibles pour la partie sud :** RFF a lancé les études, en commençant par un examen de l'état initial de la zone comprise dans le périmètre des études. Il s'agit de faire un point sur l'état d'avancement de ces études.

M. GÉRAULT indique que le Secrétaire d'Etat au Transports a reçu des élus de l'Ain, le 19 septembre, et de l'Isère, le 25 septembre afin d'évoquer les difficultés rencontrées sur leur territoire respectif.

M. COLLOMB, Sénateur du Rhône, Maire de Lyon, Président du Grand Lyon, rappelle la position du Grand Lyon sur les différents points inscrits à l'ordre du jour :

- S'agissant du passage du CFAL au niveau de Saint Exupéry, le Grand Lyon est favorable à l'option Est.
- Le Grand Lyon a délibéré pour un traitement global du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Il ne s'agit donc pas de traiter séparément les parties nord et sud mais d'offrir une vision et une approche globale sur l'ensemble du projet.

**M. GÉRAULT** confirme que les études sont réalisées sur la totalité du parcours au Nord et au Sud et qu'il s'agit bien d'avoir un traitement et une vision globale.

**M. DE MESTER, directeur régional de RFF**, confirme que le projet constitue un tout indissociable, sa partie nord, sa partie centrale, et la partie sud. Pour étudier ce projet, il faut conserver une vision globale quelle que soit la partie étudiée. La volonté de RFF est d'avancer le plus vite possible dans les études. Cette vision globale permet de ne pas perdre de vue les fonctionnalités auxquelles ce projet permet d'accéder. Pour l'ensemble de l'infrastructure nouvelle, il s'agit d'offrir un nouvel itinéraire nord-sud performant, élément de la magistrale éco - fret.

- La partie nord joue un rôle majeur dans la liaison nouvelle vers l'Italie, en cohérence totale avec le projet Lyon - Turin.
- La partie centrale joue le rôle de pivot entre les relations nord - sud et est - ouest, mais doit aussi permettre une connexion avec le réseau historique afin de faciliter la circulation des trains de voyageurs entre les métropoles de la région.
- La partie sud doit quant à elle, répondre à trois exigences fonctionnelles : Assurer l'écoulement du trafic nord - sud, améliorer la liaison Saint-Étienne - Saint - Exupéry, selon les instructions ministérielles du 26 décembre 2005 et enfin contribuer à la desserte des principaux sites logistiques de l'aire lyonnaise, et notamment le triage de Sibelin, l'un des trois principaux équipements dont le réseau ferré national est doté.

Pour assurer la cohérence de l'ensemble de nos travaux, il est nécessaire de réaliser des études de trafic et de capacité de l'infrastructure nouvelle projetée, combinée aux lignes existantes.

**M. DE MESTER** présente un calendrier simplifié qui montre comment l'ensemble des études progressent de façon coordonnée. Les échéances prévues dans les décisions ministérielles demandent que les études préliminaires sur la partie sud soient menées sans retard, afin que soit défini le programme global du projet avant le lancement de l'enquête publique de la partie nord.

### **I – Les études de la partie nord**

**M. DE MESTER** rappelle qu'en 2006, les études APS de la partie Nord ont été suspendues pour la réalisation d'une mission d'expertise du Ministère des Transports sur les impacts du projet et sur l'analyse technique du tracé sur le territoire de la Communauté de Communes du Canton de Montluel demandée par le Ministre le 8 février 2006 à l'issue d'une rencontre avec les élus du secteur.

Il s'agissait d'étudier les possibilités de trouver des solutions d'insertion de la ligne nouvelle et également d'étudier une ou plusieurs variantes en-dehors du fuseau A, retenu par la décision ministérielle du 26 décembre 2005. L'étude a permis de développer de manière transparente une approche comparative entre les solutions possibles. Plusieurs hypothèses ont été étudiées. A l'issue de cette phase d'approfondissement sur le secteur de Montluel, par la décision ministérielle du 3 avril 2007, le ministre a confirmé le choix du fuseau A en jumelage des autoroutes A 42 et A432 et a engagé les études d'Avant Projet Sommaire sur la base de ce fuseau, en prescrivant des mesures de protection complémentaires. Il convient donc d'approfondir encore les travaux sur le fuseau A.

Les études préliminaires sur le territoire de la communauté de communes de Montluel qui ont été menées en 2003 et 2004 avaient porté sur un tracé parallèle à l'autoroute A42, en grande partie au niveau du terrain naturel, sauf pour la traversée de la Balme de Béligneux qui se faisait en tranchée couverte sur une longueur de 1600m. Des provisions avaient été constituées pour la mise en place de protections phoniques dans les zones sensibles.

Les études qui viennent d'être menées dans le cadre de la demande d'études complémentaires sur le territoire de la Côtière se sont attachées à réduire les impacts de ce tracé et à apporter des réponses appropriées à chacun des 14 points de difficulté soulevés par les élus.

Le projet a été entièrement repris, et il est apparu que la meilleure solution consistait d'une part en une localisation du tracé au sud de l'autoroute et en un jumelage très étroit (50m) avec ce dernier et d'autre part en un abaissement général du profil en long, donc un enfouissement du tracé sur une grande partie du linéaire, sauf la traversée du Rhône au niveau de Nievroz.

Sur le plan technique, le jumelage amélioré se traduit par :

- une forte augmentation du linéaire des tranchées : 3100 mètres supplémentaires entre Béliigneux et le Parc d'activités des Goucheronnes sur la commune de Dagneux (soit 4700 m de tranchées couvertes / ouvertes au total), le coût correspondant passant de 50 millions à 138 millions d'euros.
- au niveau de Nièvroz, un abaissement du profil en long par rapport au niveau du terrain naturel et la réalisation de murs antibruits lors du franchissement du Rhône.

Globalement, les avantages apportés par rapport à la solution précédente sont :

- La réduction des nuisances sonores et visuelles sur 3700 mètres linéaires supplémentaires
- La diminution de 40 % des emprises foncières ;
- L'amélioration de la sécurité vis-à-vis des circulations des tiers, et notamment la circulation autoroutière : réduction de 75% des dispositifs de séparation « GEFRA ».

Ces améliorations ont dès à présent été prises en compte. Mais il est certainement possible de faire mieux encore pour l'insertion environnementale du projet, en particulier s'agissant du bruit, et son insertion paysagère.

Monsieur le Préfet de région s'est rendu sur place le 26 juillet dernier. Il a pu se rendre compte par lui-même de la situation et rencontrer, sur le terrain, les maires des communes concernées. Il a souhaité que les études soient poussées plus avant afin de rechercher des solutions encore plus satisfaisantes.

Une délégation d'élus du secteur de Montluel, conduite par M. de la Verpillère, député de la circonscription, a été reçue le 19 octobre par le secrétaire d'État en charge des transports, M. Dominique Bussereau. M. le Ministre a demandé que les études soient approfondies, afin de trouver une insertion dans le milieu qui ne porte préjudice ni à ses habitants, ni aux activités économiques. C'est le travail que l'équipe de R.F.F. va poursuivre au cours des prochains mois.

**M. DE MESTER** précise que le programme de travail concerne non seulement le secteur de Montluel mais également l'ensemble de la partie nord sur laquelle il s'agit de réaliser l'avant-projet sommaire. Les études vont consister à continuer à rechercher un tracé en jumelage proche de l'A42. Il existe une concertation permanente avec les élus et les personnes concernées afin d'aboutir au tracé qui sera soumis à l'enquête publique. Sont ainsi menées des études :

- environnementales : étude complète et détaillée, dite « étude d'impact » à l'intérieur du fuseau d'études. Il s'agit d'identifier tous les impacts du tracé et de définir les mesures à prendre.

- techniques : études du tracé retenu, tracé en plan et profil en long. Cela consiste à identifier les principales difficultés et de déterminer les solutions techniques pour y répondre. Elles comprennent également la description des grands ouvrages (tunnels, viaducs) et une analyse multi-critères afin de sélectionner le tracé et les mesures d'accompagnement qui seront soumis à l'enquête publique.

- concernant les dispositifs de protection. A partir de mesures in situ, on détermine les dispositifs de protection vis-à-vis du bruit, des vibrations, de la protection des ressources en eau, des impacts sur le monde agricole.

- économiques : calcul du coût de construction des ouvrages et des dispositifs de protection.

**M. GÉRAULT** s'interroge sur le calendrier prévisionnel d'avancement et de finalisation des études.

**M. DE MESTER** répond que les études sur la partie côtière sont très avancées et seront encore approfondies, notamment sur l'aspect protection. Il indique que l'ensemble des études sur la partie Nord sera finalisé à la fin du premier semestre 2008.

**En conclusion, M. GÉRAULT retient les éléments suivants :**

- **un COPIL sera convoqué au lendemain des élections municipales et cantonales afin de faire le point sur les études menées par RFF ;**
- **une consultation devrait avoir lieu en mai 2008 ;**
- **le moment venu, des réunions publiques seront tenues afin de bien informer les populations concernées.**

## **II – Les options de passage à proximité de Saint Exupéry**

**Denis CUVILLIER, chef de mission à RFF,** rappelle que les études préliminaires du CFAL nord ont identifié deux options de passage (Ouest et Est) au niveau de Saint Exupéry avec, pour chacune d'entre elles, une infrastructure fret et des raccordements voyageurs à la gare actuelle. La décision ministérielle du 26/12/2005 a laissé ouverte ces deux options et des investigations complémentaires ont été conduites en 2006 (étude de la virgule de Beynost, schéma des infrastructures selon les hypothèses de desserte, étude d'exploitation avec et sans virgule de Beynost...).

Ces études ont mis en évidence l'utilité réduite et sur le très long terme de la virgule de Beynost. Le ministre, par décision du 3 avril 2007, a confirmé la suppression de celle-ci et d'autre part a confié au comité de pilotage le choix entre les deux options de tracé au niveau de Saint Exupéry.

Pour mémoire, ces deux options sont compatibles avec toutes les options de prolongement Sud du CFAL et intègrent les raccordements et toutes les fonctionnalités du programme Lyon -Turin (fret et voyageur).

Pour pouvoir étudier les infrastructures, RFF a préalablement travaillé sur les besoins de desserte de Saint Exupéry pour les voyageurs. Plusieurs réunions de travail ont été organisées avec les autorités organisatrices de transports, l'Etat, la Région et la SNCF, et également les collectivités locales (Grand Lyon, Conseils Généraux du Rhône et de l'Isère) ainsi que l'aéroport de Saint Exupéry. Il ressort que :

- Leslys est le principal système de desserte de proximité de Saint-Exupéry (fréquence au 1/4h)
- Le principe de dessertes régionales à grande vitesse sur le long terme est confirmé par le Conseil Régional : Sillon Alpin / Saint-Etienne / Bourg Genève
- Au-delà de Rhône-Alpes, des dessertes à grande vitesse via la branche sud Rhin-Rhône avec arrêt à Saint-Exupéry sont souhaitées par l'entreprise ferroviaire et les collectivités
- Une hypothèse d'une desserte TER depuis le nord Isère évoquée par l'entreprise ferroviaire

**Denis CUVILLIER** présente ensuite les deux options de passage :

- **Option Ouest :** Venant du nord en jumelage côté est avec les infrastructures existantes (autoroute A432 et ligne à grande vitesse N°4), elle traverse le Rhône, franchit les infrastructures existantes par un ouvrage adapté aux contraintes du fret (long viaduc), passe côté ouest dans la réservation SATORAIL qu'elle emprunte jusqu'au niveau de la

gare actuelle de Saint Exupéry. Il y a création d'une gare voyageur dans la réservation SATORAIL avec un seul quai central pour les arrêts, les voies encadrantes servant pour le fret et les trains voyageurs sans arrêt. Au sud de Saint Exupéry, la section est commune au CFAL et au Lyon-Turin et elle traverse la butte de Grenay en souterrain. Au-delà, elle se raccorde à la ligne existante Lyon-Grenoble vers Lyon ainsi qu'à la partie sud du contournement. Le CFAL permet ainsi les liaisons de Saint Exupéry vers l'ouest (Part-Dieu, St Etienne et au-delà), et vers le nord (Bourg et Genève). Pour les trains à grande vitesse venant du sillon-Alpin et à destination de Part-Dieu ou de St Etienne, un rebroussement en gare de Saint Exupéry est alors nécessaire. Le temps de parcours Sillon-Alpin vers l'ouest avec passage Saint Exupéry est alors augmenté de 12 minutes par rapport au passage direct.

- **Option Est** : Venant du nord, la ligne fret reste à l'est et en jumelage étroit avec l'A432. Les raccordements voyageurs traversent les infrastructures existantes par un ouvrage plus court que dans l'hypothèse précédente, adapté aux trains de voyageurs qui sont plus légers que les trains de fret. Il y a création d'une gare voyageur dans la réservation SATORAIL avec possibilité de 2 quais voyageurs. Les flux fret et voyageurs sont ainsi nettement séparés au niveau de la plate-forme de Saint Exupéry. Le CFAL permet ainsi les liaisons de Saint Exupéry vers l'ouest (Part-Dieu, St Etienne et au-delà), et vers le nord (Bourg et Genève). Pour les trains à grande vitesse venant du sillon-Alpin à destination de Part-Dieu ou de St Etienne, le CFAL peut être utilisé comme une boucle de retournement, ce qui raccourcit de 2' le temps de parcours entre le Sillon Alpin et Saint Etienne par rapport au rebroussement mais allonge le temps de parcours de St Etienne à St Exupéry de 4'.

Les deux solutions, passage à l'Est ou à l'Ouest de l'aéroport, ont été examinées et comparées. Les travaux nécessaires au passage du fret sont d'un coût équivalent pour les deux solutions (275 M€ pour le tronçon considéré). Les bretelles donnant l'accès à la gare TGV pour les trains de voyageurs sont plus longues dont plus coûteuses dans la solution Est (110 M€) que Ouest (40 M€). Par contre la solution Est offre de meilleures fonctionnalités : séparation des flux voyageurs et marchandises, capacité finale plus importante, préservation sur le long terme des options hautes de desserte voyageurs de Saint Exupéry. Cette proposition est celle qui assure le meilleur service pour le long terme. RFF propose que la solution Est soit retenue.

**M. SOULAGE, vice-président du conseil régional**, rappelle le soutien de la région pour l'option Est. Il souhaite appeler l'attention des membres du COPIL sur l'importance de diminuer le plus possible l'occupation des voies en gare car cela a des conséquences préjudiciables sur la capacité de l'infrastructure et le potentiel du futur hub ferroviaire. En outre, il s'interroge sur :

- la capacité effective de la gare de Saint Exupéry à faire face à la montée en puissance du trafic à long terme. Il s'agit de bien s'assurer que l'on sera capable de faire passer par Saint Exupéry tout le trafic souhaité.
- les raisons qui ont conduit à abandonner la virgule de Beynost. Il considère que la raquette est un système intelligent, mais que Lesly ne peut pas s'apparenter à du TER et qu'il pourrait donc être intéressant à terme de pouvoir faire passer des trains par le Nord pour aller de la Part Dieu au sillon alpin via Saint Exupéry.

Enfin, il justifie l'absence d'une desserte TER entre le Nord Isère et Saint Exupéry par la nécessité de trouver des débouchés externes à une telle liaison.

**M. MEUNIER, Député du Rhône**, note le caractère plus favorable de l'option Est. Il demande que, si des économies sont réalisées avec cette option, elles soient affectées à la protection phonique de la commune de Colombier Saugnieu.

En conclusion, M. GÉRAULT prend acte du consensus sur l'option Est. Il note par ailleurs les deux interrogations susvisées de M. Soulage sur la capacité effective de l'infrastructure à terme et la disparition de la virgule de Beynost et retient que l'intégration phonique de l'option Est devra faire l'objet d'une attention particulière. Enfin, les études à venir sur cette section suivront le même calendrier que les études de la partie Nord (APS au printemps prochain).

### III – Les études préliminaires de la partie Sud

M. DE MESTER indique que la partie sud en est au stade des études préliminaires, dont le but est de déterminer les fuseaux qui seront soumis à la consultation. La recherche de ces fuseaux porte sur des tracés neufs et ne comporte pas de variante de doublement de la ligne entre St Fons et Grenay. Elles comportent plusieurs volets :

- Environnementales : connaissance du territoire sur l'ensemble du périmètre d'études : urbanisme et habitat, zones d'activités, agriculture, hydrogéologie (eaux souterraines), hydraulique (eaux de surface), géologie, espaces naturels et paysages, archéologie. Détermination des zones sensibles.
- Techniques : études des différents fuseaux de passage possibles (dont le fuseau jumelé à la LGV), identification des principales difficultés et approche des grands ouvrages (grands terrassements, tunnels, viaducs) ;
- Mesures d'insertion : identification des principaux impacts et définition des principes de protection ;
- Économiques : estimation du coût de construction à partir de ratios ;
- Fonctionnelles: il s'agit de vérifier dans quelle mesure les fuseaux envisagés correspondent aux objectifs fonctionnels qui ont été fixés.

Le périmètre d'études de la partie sud est délimité au nord par la ligne existante Lyon - Grenoble, à l'est par la LGV méditerranéenne, au sud par la ligne existante de la vallée de la Bièvre, à l'ouest par les lignes existantes de la vallée du Rhône.

M. le ministre Dominique Perben a demandé de privilégier, dans ce périmètre, l'étude d'une solution longeant la ligne à grande vitesse. Cette hypothèse a été examinée par les bureaux d'études. Sur un plan strictement technique, il est sans doute possible de la réaliser. Il est pourtant dès à présent certain que cette solution sera très coûteuse et complexe. Elle nécessite de nombreux ouvrages tunnels et viaducs dans un terrain dont les caractéristiques géologiques apparaissent médiocres.

Cet itinéraire n'a jamais exclu l'étude d'autres solutions. Les premières conclusions ne font que renforcer cette nécessité de comparer les itinéraires possibles entre eux. Il est nécessaire de peser les différentes hypothèses au regard de leur impact sur l'habitat, l'environnement, le paysage... Cette comparaison est même une nécessité impérieuse au regard de la procédure d'utilité publique. Il ne fait pas de doute que le Conseil d'État veillera avec la plus grande attention à ce que le choix soit fait au terme d'une comparaison rigoureuse, et d'une évaluation de la solution préconisée au regard de l'intérêt général.

Si la solution de jumelage apparaît, au terme d'un premier examen sommaire, plus complexe que prévu, une hypothèse dans le Val d'Ozon, que M. Perben n'a pas souhaité qu'elle soit envisagée,



poserait, elle aussi, de gros problèmes, notamment en raison de la densité de la population concernée. A moins qu'on ne l'enterre complètement.

A ce stade des travaux, RFF va poursuivre ses diagnostics environnementaux, urbains, techniques et fonctionnels avant d'envisager des fuseaux de passage. Il faut en effet que RFF puisse apporter un choix de fuseaux comportant une étude comparative très poussée. Le choix devra s'appuyer sur des arguments techniques solides.

**M. GÉRAULT**, demande des précisions sur le nombre de fuseaux qui seront définis et le calendrier envisagé.

**M. DE MESTER** constate qu'il n'y aura pas seulement deux fuseaux mais peut être deux ou trois autres alternatives. Ces fuseaux pourraient être présentés au printemps.

**M. FENECH, Député du Rhône**, rappelle que les discussions en 2001, dans le cadre du débat public, n'avaient pas permis aux collectivités concernées de se prononcer sur le contournement ferroviaire. Il rappelle également le conseil municipal extraordinaire qui s'est tenu à Chaponnay le 5 octobre 2006 et qui a rassemblé les maires de 27 communes. Il s'étonne d'entendre que toutes les solutions seraient examinées pour la partie sud alors qu'il a reçu confirmation par le Secrétaire d'Etat, M. Bussereau, que la décision ministérielle du 3 avril 2007, qui excluait les variantes longeant le Val d'Ozon, continuait à s'appliquer. Il souligne cette contradiction et demande au Préfet de lui confirmer que la décision ministérielle n'est pas remise en cause et d'en tirer les conclusions qui s'imposent.

**M. GÉRAULT**, confirme que la décision du Ministre Perben n'est pas remise en cause mais que, compte tenu des contraintes juridiques, toutes les hypothèses doivent être examinées. Il s'agit bien d'étudier toutes les solutions possibles afin de mener un examen comparatif et déterminer lesquelles doivent faire l'objet d'études complètes. Cet argumentaire est nécessaire juridiquement pour justifier pourquoi on exclut certains tracés de la suite des études. Par exemple, les solutions à 2-3 Md€ devront être écartées. Ceci n'est pas contradictoire avec le respect de la décision du 3 avril 2007. Il s'agit de ne pas avoir seulement 2 solutions mais 3 ou 4 afin que l'intérêt général l'emporte.

**M. GERIN, Député du Rhône, Maire de Vénissieux**, souligne l'accumulation de fractures depuis 30 ans. Il souhaite éviter une situation difficile pour les communes de Grenay, Saint Fons...très impactées par le passage de la ligne historique. Il souligne l'importance d'avoir des études coordonnées Nord et Sud afin d'offrir une solution globale et pas une réponse au rabais. Par ailleurs, il rappelle que la question de la localisation de la future plate-forme d'autoroute ferroviaire n'est toujours pas tranchée.

**M. MEUNIER**, rappelle qu'en matière d'infrastructures, l'Est lyonnais a déjà beaucoup donné, peut-être même trop. De ce fait, il n'est pas pensable pour lui de retenir une solution provisoire qui utiliserait la ligne historique.

**M. COLOMBIER, Député de l'Isère, Conseiller Général**, indique que le Nord Isère est pour le Lyon-Turin et pour le fret ferroviaire. Mais, il s'interroge sur les raisons qui ont conduit le précédent ministre à écarter les variantes longeant le Val d'Ozon et plaide pour une bonne gouvernance en matière de choix public. Il condamne la position consistant à être favorable au fret ferroviaire mais chez les autres.

**M. REMILLER, Député de l'Isère, Maire de Vienne**, marque son inquiétude en tant que député de la 8e circonscription et Maire de Vienne. Si l'on écarte les solutions longeant le Val d'Ozon et que la solution en jumelage avec la LGV présente a priori un coût rédhibitoire (2-3 Md€), il ne reste plus qu'un seul itinéraire possible : c'est celui arrivant à Vienne.

**M. DE MESTER** rappelle qu'il ne s'agit pas, à ce stade, d'éliminer et de choisir les alternatives mais plutôt d'en rechercher le plus possible.

**M. GÉRAULT**, rappelle qu'il y aura une cohérence entre les études de la partie Nord et de la partie Sud. Il précise que la démarche doit être menée de manière rationnelle conformément à notre état de droit. Il s'agira lors du prochain COPIL de faire le point sur les différentes alternatives.

**M. FRECENON, Vice Président de Saint Etienne Métropole**, souligne l'importance d'étudier non seulement l'accessibilité à l'agglomération de Saint Etienne mais également la desserte de la Loire et de la Haute Loire. De ce fait, il convient de ne pas retenir un raccordement de la partie sud à Vienne mais plus au nord, par exemple à Givors.

**M. SEIGLE-VATTE, Président de la Chambre régionale Agriculture**, indique que les infrastructures consomment 8 à 10 000 ha de terrain agricole en Rhône Alpes. Il marque son accord sur les tracés retenus au Nord et au centre et se déclare satisfait que le dossier sur la section Sud soit réouvert. Il souligne l'importance de n'éliminer a priori aucune solution.

**M. QUEYRANNE, président du conseil régional**, rappelle que l'objectif est de réaliser un contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, et pas seulement la moitié. Il plaide pour une déclaration d'utilité publique commune Nord-Sud, ou a minima une DUP Nord éclairée par le choix d'un tracé au Sud. Quoi qu'il en soit, l'itinéraire Grenay-Saint Fons va être saturé. Le secteur est dense et on ne peut pas en rajouter. Les études sur un shunt à Ternay portent sur la dimension voyageur uniquement. S'agissant de la localisation d'une future plate-forme d'autoroute ferroviaire, il rappelle que la Région est favorable à l'utilisation du Camp des Fromentaux qu'elle considère comme une opportunité exceptionnelle à saisir pour le report modal.

**M. LERAS, président de la commission transport au conseil régional**, souhaite que l'on prenne en compte les différentes fonctions à assurer en matière de transports au niveau de l'agglomération lyonnaise. Il évoque le cas de Sibelin et s'interroge sur les perspectives d'évolution de cette gare de triage. Il regrette que l'étude de localisation de la future plate-forme d'autoroute ferroviaire fasse la confusion entre les différentes fonctionnalités.

**M. JAVAL, de la SNCF**, rappelle la nécessité du CFAL, à l'heure où l'on parle de développement durable, et où la SNCF met en œuvre son Haut Débit Ferroviaire. Ainsi, après le Contournement de Nîmes et de Montpellier, le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise est la prochaine infrastructure indispensable à la croissance des trafics.

Aujourd'hui, les trains de fret franchissent les 50 km du nord au sud de Lyon à une vitesse moyenne inférieure à 30 km/h, et le besoin du TER va grandissant. Même si la mise en œuvre du cadencement amènera des améliorations certaines à l'ordonnancement des trafics, il ne pourra pas régler toutes les contraintes qui pèsent sur le trafic fret ferroviaire : il ne sera pas possible de disposer de capacité suffisante à toutes les heures, en particulier pendant les pointes des trafics TER comme TGV.

Il faut prendre la dimension de Rhône-Alpes pour le fret : la Région voit s'y écouler 40% du trafic national de fret SNCF, et du fait de la multiplicité des origines et destinations des trains, leurs passages à Lyon sont répartis sur toute la journée.

La SNCF, et les autres entreprises ferroviaires, ont besoin du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise pour :

- améliorer la qualité de la production du fret ferroviaire
- donner de la capacité ferroviaire supplémentaire en faisant disparaître les points de congestion
- raccorder en Haut Débit Ferroviaire les sites de production fret

A ce titre, les sites de l'agglomération lyonnaise actuels et futurs doivent bénéficier d'un raccordement performant au Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, et notamment le triage de Sibelin, qui est un des 3 hubs retenu par la Direction Fret SNCF pour la mise en œuvre du Haut Débit Ferroviaire pour les wagons isolés ;

M JAVAL note que le transport combiné, qui connaît aujourd'hui une croissance de 15% sur l'ensemble du territoire français, et d'environ 50% pour l'agglomération lyonnaise, a des perspectives d'avenir encourageantes : par exemple, le port de Barcelone recherche à implanter un port sec dans le sud de Lyon, profitant des nouvelles infrastructures mises à disposition du fer (Perpignan – Figueras, son prolongement sur Barcelone, contournement de Nîmes et Montpellier).

A terme, le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise permettra d'alimenter la future liaison entre Lyon et Turin pour laquelle les perspectives de trafic sont importantes. On peut comprendre que compte tenu de l'ampleur de l'investissement, un phasage de réalisation soit nécessaire, qui devra se faire en cohérence avec la montée en charge des trafics. Le Haut Débit Ferroviaire pour le fret, dont on ne peut pas contester les avantages écologiques pour le transport de marchandises, ne peut se concrétiser pleinement qu'avec des infrastructures performantes.

Enfin, le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, aux caractéristiques mixtes, sera un maillon important dans la chaîne des transports de voyageurs.

**M. GEOFFRAY, vice-président délégué du comité pour la transalpine**, souligne que l'implantation des plates-formes doit prendre en compte les impératifs et les besoins des utilisateurs fret.

**M. DURAND, vice-président du conseil général du Rhône et président de PARFER**, souhaite savoir si le Préfet envisage bien de lancer des études sur le Val d'Ozon. Il rappelle que l'association PARFER a écrit le 27 février 2002 aux Maires de l'Isère pour faire une proposition d'alliance. Il précise enfin qu'en bas du Val d'Ozon, il y a Vienne. Il met en garde le Préfet contre les réactions des populations concernées.

**M. GÉRAULT**, regrette l'attitude fermée de certains élus. Il rappelle qu'il est important de pouvoir argumenter devant le Conseil d'Etat pour démontrer que l'on a défini un projet d'intérêt général d'utilité publique.

\* \* \*

**Il conclut de la manière suivante :**

- **Le CFAL est un projet fondamental pour la Région qui comporte des enjeux économiques d'aménagement du territoire et de confort de la population.**
- **Les trois sections (Nord, Centre, et Sud) doivent être examinées de manière globale.**
- **Pour la partie Nord, RFF présentera un projet de tracé des améliorations sur la côtière au printemps afin de préparer une consultation publique.**
- **S'agissant de Saint Exupéry, il y a un consensus pour l'option Est.**
- **En ce qui concerne la section Sud, RFF proposera des solutions dans le respect des instructions ministérielles reçues ainsi que des critères d'analyse. Il s'agira, sur les 4-5 fuseaux présentés, d'éliminer les plus mauvais.**
- **La question de la localisation de la plate-forme multimodale est à approfondir.**

AMIOT Vincent	DRE Rhône-Alpes	Directeur régional
AVAZERI Christian	Sous-Préfecture La-Tour-du-Pin	Sous-Préfet
BARRIOL Georges	Conseil Général du Rhône	Vice-Président, Transports
BAY Christophe	Préfecture du Rhône	Secrétaire général
BERNIER M.Christine	Aéroports de Lyon	Respons développement intermodalité
BONELLI Jean	DDE 01	Directeur
COLLOMB Gérard	Communauté Urbaine de Lyon	Président
COLOMBIER Georges		Député de l'Isère
CUSENIER Bernard	Conseil général Drôme	Direction des Transports
CUVILLIER Denis	Réseau Ferré de France	Chef mission C.F.A.L.
DE MESTER Philippe	Réseau Ferré de France	Directeur régional
DURAND Raymond	Conseil Général du Rhône	
ESTINGOY Philippe	DDE 42	Représentant le Préfet
FERRAND J.Loup	Conseil Général du Rhône	Mission déplacements
FENECH Georges		Député du Rhône
FRECENON Jacques	Saint-Etienne-Métropole Représentant Michel THOLLIERE	Vice-Président, aménagement du territoire
GENTHON Chantal	Communauté de com. Est Lyonnais	Présidente
GEOFFRAY Gérard	Comité pour la transalpine	Vice-Président délégué
GERIN André		Député-Maire de Vénissieux
GIRARD J.Pierre		Conseiller régional
GOETZ Hubert	DDE 26 Directeur	Représentant le Préfet J.C. BASTION
JAVAL Philippe	SNCF	Projets Sud-Européens
LASXERRE J.Dominique	Réseau Ferré de France	Chargé de projet
LAURENT Olivier	Le Grand Lyon	Chargé de mission Déplacements
LERAS Gérard	Commission Transports C.R.R.A.	Président
LEULLIER J.Jacques	Réseau Ferré de France	Chargé de mission
MAGNE Bernard	Conseil Général de la Loire	Chargé de mission Infrastructures
MALAVIC Jacques	Le Grand Lyon	Vice-Président Transports
MARMONT Christian	Conseil Régional	Direction des Transports
MEINIER Yves	DIREN R.A.	Chargé de mission Infrastructures
MERCIER Michel	Conseil Général du Rhône	Président
MEUNIER Philippe		Député Rhône
MOREL-LAB Philippe	Représentant J.Michel BERTRAND Maire de Bourg-en-Bresse	Adjoint à l'urbanisme et aux transports
PELLETIER J.F.	Conseil Général de l'Ain	Vice-Président
QUEYRANNE J.Jack	Conseil Régional	Président
REMILLER Jacques		Député Isère
SCALLIET J.Paul	Conseil Général de la Loire	D.G.A. Délégation aux Infrastructures
SEIGLE-VATTE Gérard	Chambre régionale Agriculture	Président
SIMON Yves	Réseau Ferré de France	Chargé de projet
SOULAGE Bernard	Conseil Régional	1er Vice-Président
TERRACHER Raymond	S.E.P.A.L.	Vice-Président, Délégué
THEURIAUX Georges	Conseil Général de l'Ain	D.G.A. Affaires techniques
THIOUNE Amar	Conseil Général de l'Isère	Direction des Transports
TOUANAYRE J.Claude	Conseil Général de l'Ardèche	Vice-Président