

Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise

Comité de Pilotage

Mardi 23 mai 2006

M. LACROIX, préfet de région Rhône Alpes, préfet du Rhône, souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants.

Suite à la parution, le 20 mai, dans le quotidien Le Progrès d'un article annonçant le gel du tracé jusqu'à nouvel ordre, M. Lacroix souhaite préciser les éléments suivants:

- le ministre a pris en compte le passage du fuseau dans le secteur de Niévroz et a demandé à RFF de poursuivre la concertation ;
- la décision définitive sur l'avant projet sommaire interviendra au terme d'un processus qui s'engage aujourd'hui. Il s'agit d'accélérer la conduite des études et non de les geler. Le ministre a demandé une étude fine des impacts des tracés dans une approche comparative.

Cette réunion est la première depuis la décision ministérielle du 26 décembre 2005. Les députés de la partie sud du projet, les présidents des conseils généraux et les préfets de la Drôme, de l'Ardèche, de la Loire sont les nouveaux membres du comité de pilotage.

Après un historique rapide des étapes et décisions intervenues, M. Lacroix replace le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise dans le contexte plus large du débat Vallée du Rhône Arc Languedocien (VRAL). Celui-ci traite de questions importantes pour le territoire et d'évolutions nécessaires à conduire mais aussi à expliquer et à faire accepter. Le mode ferroviaire sera de plus en plus indispensable du point de vue énergétique et de respect de l'environnement.

Le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise s'inscrit totalement dans cette problématique.

M. MAISONNIER, directeur régional adjoint de l'équipement, après avoir rappelé les objectifs généraux du projet, dresse le bilan de la consultation menée en 2005 qui a conduit à la décision ministérielle du 26 décembre 2005. Cette décision demande une vision globale du projet et, pour ce faire, lance les études préliminaires de fuseaux neufs sur la partie sud au sein d'un périmètre encadré par les lignes ferroviaires existantes et la LGV méditerranée. Le ministre a précisé, par courrier en date du 23 mars 2006, que la recherche de ces fuseaux porte sur des tracés neufs et ne comporte pas de variantes de doublement de la ligne Grenay-Saint Fons. Une étude trafic et de capacité des lignes existantes devra être effectuée pour déterminer leur horizon de saturation.

Pour la partie nord, la décision retient le fuseau A en jumelage avec les infrastructures existantes et maintient les deux options de passage à Saint Exupéry pour la phase suivante des études d'avant-projet-sommaire.

Les échéances prévues sont, pour la partie sud, une consultation sur les fuseaux fin 2007, et pour la partie nord, une enquête d'utilité publique sur le tracé en 2009.

M. CUVILLIER, chef de mission à RFF, présente le programme d'études qui s'articule autour de trois volets principaux:

- des études générales concernant l'ensemble du projet ;

- des études préliminaires de fuseaux pour la partie sud ;
- des études d'avant-projet sommaire de tracés pour la partie nord.

Les études générales portent sur les fonctionnalités et les trafics, les capacités des lignes existantes, la socio-économie de l'ensemble du projet.

M. Cuvillier précise que ces études prennent en compte un périmètre intégrant la magistrale Ecofret pour le trafic de marchandises et l'ensemble du nœud lyonnais, avec ses principales voies d'accès, pour les trafics fret et voyageurs. Les études capacitaires en particulier visent à déterminer les limites techniques des lignes existantes ainsi que les limites "d'acceptation" des trafics par les riverains. Elles portent sur la connaissance des lignes existantes et des travaux d'amélioration à conduire, notamment les mesures d'accompagnement pour la protection des riverains.

Au niveau de la partie sud, il s'agit d'études préliminaires pour déterminer des fuseaux de passage qui seront soumis à consultation. Ces études ne portent que sur des tracés neufs et ne comportent pas de variantes de doublement du tronçon entre Saint Fons et Grenay. A ce stade, elles traitent des domaines environnementaux, techniques, les principes d'insertion, l'économie du projet.

Pour la partie nord, les études vont consister à regarder différents tracés au sein du fuseau retenu et à les affiner jusqu'à aboutir au tracé qui sera soumis à enquête publique. Elles traitent en particulier des questions environnementales (impacts) et des dispositifs de protection à mettre en œuvre. Le coût du projet, et ses dispositifs d'insertion et de protection, est calculé plus précisément.

Le calendrier détaillé des études s'échelonne depuis la rentrée 2006 jusqu'en 2009 pour les études générales, fin 2008 pour la partie nord et fin 2007 pour la partie sud. Il tient compte d'un financement et d'une équipe projet en place en septembre 2006.

Les études seront réalisées par des prestataires extérieurs. RFF continuera de piloter une démarche de concertation permanente avec les acteurs des territoires.

RFF propose la création d'un groupe technique constitué des représentants des membres du comité de pilotage pour examiner les études et préparer les sessions du comité.

M. Cuvillier signale que le collectif FRACTURE a été reçu par RFF et la DRE le 17 mai dernier. Le collectif souhaite être associé aux études environnementales et une prochaine rencontre doit avoir lieu à l'automne 2006 pour échanger sur les objectifs du cahier des charges des prestations à mener. M. Cuvillier pose la question de la participation d'un représentant des membres du COPIL à ces réunions.

Sur le processus de concertation, trois séries de contacts seront organisées sur la partie sud afin de présenter le projet et la démarche dans un premier temps, puis d'échanger sur les hypothèses de passage et les premières synthèses d'études environnementales, et enfin de présenter les fuseaux de passage qui seront ensuite soumis à consultation.

Sur la partie nord, le processus est permanent et totalement ouvert.

Les coûts de la partie nord, arrêtés au niveau des études préliminaires, sont de 1 250 M€ pour la variante centre Saint Exupéry et de 1 370 M€ pour la variante Est Saint Exupéry. La différence provient du coût de la desserte de Saint Exupéry pour les trains de voyageurs qui est plus important pour la variante Est (200 M€) que pour la variante centre (80 M€) du fait des longueurs de raccordement.

M. LACROIX soutient la proposition de création d'un groupe technique. Il souligne l'important calendrier des rencontres à mener et souhaite que le processus s'engage dès l'automne 2006 afin de ne pas perdre de temps. Un dossier de consultation pour la partie nord pourrait être prêt fin 2008 pour engager l'enquête d'utilité publique en 2009. Il rappelle à ce propos le lancement de l'enquête d'utilité publique du tunnel de base du projet Lyon-Turin.

Mme DEMONTES, vice-présidente du conseil régional, rappelle que la région a délibéré sur ce projet. Elle insiste sur la nécessité de lier les parties nord et sud du projet afin d'avoir une approche globale du projet et de sa réalisation. Le conseil régional s'est prononcé en faveur d'un passage de l'infrastructure à l'Est de l'aéroport de Saint Exupéry. Elle adhère à la proposition de création d'un groupe technique en soulignant que le comité de pilotage demeure l'instance de validation. Elle estime important que les collectivités et acteurs concernés puissent participer aux échanges avec les collectifs d'association. Enfin, elle souhaite que les échéances de la partie sud soient intégrées dans le calendrier de la partie nord.

M. BAIETTO, vice-président du conseil général de l'Isère, se dit heureux de l'articulation entre les parties nord et sud du projet mais s'inquiète que le projet Lyon-Turin ne soit pas mieux évoqué dans ce dossier. Les effets de chaque projet ne peuvent être dissociés notamment pour le cas précis de la traversée de Vienne qui ne peut plus recevoir de trafics ferroviaires supplémentaires. Il appelle à une meilleure articulation Est-Ouest en complément du Nord-Sud.

M. DE MESTER, directeur régional de RFF, précise que le fuseau A retenu pour la partie nord du CFAL se connecte avec l'option 2 du projet de liaison ferroviaire transalpine. La continuité de l'acheminement du fret ferroviaire vers l'Italie reste omniprésente dans chaque dossier et dans les approches économiques.

M. LACROIX signale que le comité de pilotage du Lyon-Turin s'est déroulé le 10 mai dernier. Les enjeux de calendrier de ce dossier sont également très importants notamment vis à vis de l'Europe.

Il propose qu'une réunion commune aux deux comités de pilotage se déroule prochainement sur la base d'un document commun qui permettrait à chacun de prendre la mesure de la cohérence et de l'avancement des dossiers.

M. GEOFFRAY, du comité pour la Transalpine, propose d'y inclure également la branche sud de la LGV Rhin Rhône.

Il note que la répartition actuelle des flux de fret, majoritairement en provenance du nord (70%), va évoluer vers une augmentation des flux du sud tirés par l'accroissement des frets espagnols et conjugués aux restrictions de circulation du passage routier de Vintimille. Il souhaite qu'une dimension prospective plus importante soit donnée à cet aspect qui met en exergue la difficulté du passage par Grenoble.

M. TERRACHER, vice-président du SEPAL, demande s'il ne serait pas opportun d'associer les représentants des autres Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) au comité de pilotage.

M. JOASSARD, représentant Mme Martine DAVID, députée du Rhône, rappelle que la vision nord et sud du projet fait perdre la notion de contournement du fait du décalage des calendriers. Il souhaite que les demandes des riverains soient entendues et prises en compte et demande un éclaircissement sur la signification des études de capacité de la ligne entre Saint Fons et Grenay. Il rappelle que le fuseau A est contesté par plusieurs acteurs.

M. DE MESTER répond qu'il ne s'agit pas d'augmenter la capacité de la ligne existante mais de regarder jusqu'où on peut aller. La capacité d'une ligne est fonction de plusieurs paramètres comme par exemple les équipements de la voie et son insertion dans le tissu urbain. M. DE MESTER signale qu'il n'y a aucun dispositif de protection phonique sur la ligne existante. Des études menées avec la région Rhône Alpes sur la saturation du nœud lyonnais ont montré l'importance des effets de cette saturation sur l'ensemble du réseau ferroviaire. Sans augmentation de la capacité de la ligne Lyon-Grenoble, il sera difficile de répondre aux demandes de circulations des trains de voyageurs et de fret.

M. THIVILLIER, représentant M. André GERIN, député du Rhône et maire de Vénissieux, remarque qu'il s'agit bien d'accélérer la réalisation de la partie sud. Les efforts de concertation de RFF avec les élus et les populations sont à souligner. Il rappelle qu'une unique enquête d'utilité publique du projet est demandée au nord et au sud et s'étonne du silence autour des questions des plates formes intermodales d'échange et de la transformation des gares concernées par le projet.

M. LACROIX répond qu'il existe un décalage du calendrier que chacun tente de réduire. Pour la partie nord du projet, l'enquête d'utilité publique est prévue en 2009. Il n'y a aucune volonté de ralentir le déroulement de la partie sud. La question de la capacité des lignes demeure néanmoins. Il signale que le ministre des transports lui a confié une mission d'évaluation et de proposition d'implantation de sites d'autoroute ferroviaire à remettre à la fin de cette année.

M. DURAND, président de PARFER, note que le ministre avait annoncé une échéance de présentation des fuseaux de la partie sud à la fin 2006 et non fin 2007 qu'il juge trop éloignée. Il prend acte de la poursuite d'études sur la ligne Lyon-Grenoble. Il se déclare opposé à l'implantation d'une plate forme intermodale sur le site des 4 chênes et précise qu'un recours a été déposé au tribunal administratif contre la décision ministérielle du 26 décembre 2005.

M. BARRIOL, vice-président du conseil général du Rhône, signale qu'une nouvelle procédure a été lancée sur le projet LESLYS, avec côté Saint Exupéry une arrivée à l'Est de la gare actuelle. Le choix de la connexion à Saint Exupéry se fera soit à côté des emprises Satorail, soit via un shunt à partir de Pusignan.

M. THEURIAUX, rappelle que le conseil général de l'Ain portait un avis favorable au tracé A dans sa partie nord jusqu'à Pérouges mais était plus réservé sur le secteur de la Côtière. Il souhaite être associé aux études fines à mener sur Niévroz.

M. LERAS, président de la commission transport au conseil régional, estime que le décalage des études entre chaque partie doit conduire à accélérer la réalisation du sud sans ralentir le nord. Il souhaite que soit pris en compte le fait que Vienne ne peut plus accepter d'être traversé par du trafic supplémentaire. Il se réjouit de l'arrêt des études d'augmentation des capacités sur la ligne de Grenay mais souligne les difficultés de circulations entre Saint Etienne et Saint Exupéry ainsi qu'au niveau du raccordement de Saint Fons.

M. DE MESTER répond que le raccordement de Saint Fons n'autorise pas de mouvements directs du sud vers l'est. Les trains doivent remonter jusqu'à la Guillotière où ils rebroussement ensuite leur chemin. Les aménagements nécessaires pour supprimer ce rebroussement se chiffrent à plusieurs dizaines de millions d'euros.

M. POUQUET, vice-président du conseil général de la Loire, note que ces questions seraient à étudier.

M. FRECENON, vice-président de Saint Etienne Métropole, remarque que l'agglomération stéphanoise est confrontée à un problème de desserte que ce soit pour des projets d'infrastructure autoroutière ou ferroviaire. Il est important de disposer d'un accès à Saint Exupéry, l'aéroport d'Andrézieu Bouthéon étant fortement contraint de toutes parts.

M. LACROIX conclut la réunion en proposant d'écrire aux membres du comité de pilotage pour préciser la composition du groupe technique proposé. Il souhaite qu'une réunion commune aux membres des comités du CFAL et du Lyon-Turin puisse se tenir cet automne sur la base d'un document commun à élaborer.

Contournement Ferroviaire de Lyon

Comité de pilotage

Mardi 23 mai 2006

Présidé par M. Jean Pierre LACROIX, Préfet de la région Rhône Alpes, Préfet du Rhône

Liste des participants:

Mme Christiane DEMONTES, Vice-Présidente du Conseil Régional
M. Georges BARRIOL, Vice-Président du Conseil Général du Rhône
M. Raymond DURAND, Vice-Président du Conseil Général du Rhône, Président de PARFER
M. Marc BAIETTO, Vice-Président du Conseil Général de l'Isère
Mme Martine DAVID, Députée du Rhône, Maire de Saint Priest (69)
M. Henri THIVILLIER, représentant M. André GERIN, Député du Rhône, Maire de Vénissieux
M. Julien JOASSARD, représentant Mme Martine DAVID, Députée du Rhône
M. Cédric DELAPIERRE, représentant M. Georges FENECH, Député du Rhône
M. Jacques MALAVAL, Vice-président du Grand Lyon
M. Hubert POUQUET, Vice-président du Conseil Général de la Loire
M. Jacques FRECENON, Vice-Président de Saint Etienne Métropole
M. Gérard LERAS, Président de la commission transport au Conseil Régional
M. Raymond TERRACHER, Vice-Président du SEPAL
M. Georges THEURIAUX, Conseil Général de l'Ain
M. Gérard GEOFFRAY, Vice-Président du Comité pour la Transalpine
M. Patrick DIENY, Conseil Général du Rhône
M. André CHASSIN, SEPAL
M. PICARD, cabinet de M. André Gérin
Mme Christine MESUROLLE, Région Rhône Alpes
M. Gilles FOURT, Grand Lyon
M. Ludovic MEYER, Saint Etienne Métropole
M. Gabriel AUBERT, Sous-Préfet de Vienne
Mme Marielle ABEL, Préfecture de l'Ain
M. Sébastien JALLET, Préfecture du Rhône
M. Vincent AMIOT, Directeur DRE
M. Christian MAISONNIER, Directeur adjoint DRE, SGAR
M. Philippe DE MESTER, Directeur régional RFF
M. Didier VUILLARD, RFF
M. Denis CUVILLIER, RFF
M. Jean Dominique LASSERRE, RFF
M. SUISSE GUILLAUD, RFF
M. Frédéric LEGUAY, RFF
M. Noël BELIN, SNCF DPSE
M. Philippe JAVAL, SNCF DPSE
M. Yves MEINIER, DIREN
M. Christian FRESQUET, DRAF
M. Thierry BERNASCONI, DDE 01
M. Damien CARABOEUF, DRE Rhône Alpes