

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

002398

Lyon, le

20 JUIN 2009

Affaire suivie par : C. MAISONNIER

Réf. :

Téléphone : 04.72.61.63.13

Télécopie : 04.78.60.41.37

e-mail : christian.maisonnier

@rhone-alpes.pref.gouv.fr

Madame, Monsieur,

Je vous prie de trouver ci-joint le compte rendu de la réunion du 10 juin 2009, de lancement de la mission de coordination des réflexions sur le nœud ferroviaire lyonnais, confiée à Madame Marie-Line MEAUX, Inspectrice générale de l'équipement.

Vous trouverez également un tirage de la présentation faite par Réseau Ferré de France à cette occasion, ainsi qu'une note de Madame MEAUX sur la conduite de sa mission. Je vous invite à lui communiquer tous les éléments en votre possession qui lui seraient utiles. Ses coordonnées sont les suivantes :

Adresse : Ministère MEEDDM
Conseil général de l'environnement et du développement durable
2ème section
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE Cedex

Téléphone : + 33 1 40 81 68 85

Mail : marie-line.meaux@developpement-durable.gouv.fr

Envoi de contributions : pour des raisons de commodité, privilégier autant que possible l'envoi de fichiers informatiques à l'adresse mail.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération la plus distinguée.

Le Préfet
de la Région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône

Jacques GÉRAULT



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

Mission de coordination du nœud ferroviaire lyonnais
Réunion de lancement

Mercredi 10 juin 2009 à 10 h en préfecture (Lyon)

M. GÉRAULT, préfet de la région Rhône-Alpes, préfet du Rhône, salue les participants, élus, représentants des organisations socio-économiques et des associations, et souligne l'importance de cette réunion. Le président de la République, en visite la veille à Chambéry, a demandé d'accélérer les démarches de développement durable, et l'expérience du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise montre que la concertation et la transparence permettent des décisions rapides.

La question des transports est cruciale pour l'agglomération lyonnaise, pour résoudre la congestion des réseaux routiers et ferroviaires, et la promotion du transport fluvial fait également partie des objectifs, en lien avec le port de Marseille. Le réseau ferroviaire est insuffisant, avec par exemple une voie unique entre Saint-André-le-Gaz et Chambéry, il doit se développer avec le Lyon Turin, le sillon alpin sud, la liaison Rhin Rhône. Un appel d'offre est en préparation pour le service d'autoroute ferroviaire alpine.

Dans ce contexte, nous devons bâtir ensemble un projet pour le nœud ferroviaire lyonnais. Pour cela, le Gouvernement a décidé de confier une mission de coordination à une personnalité connue pour sa neutralité et sa connaissance de ces sujets. Madame MEAUX, qui a travaillé sur la partie franco-italienne du projet Lyon Turin, a le souci de voir les choses de manière constructive, en s'entourant des meilleurs conseils afin de susciter l'adhésion. M. GÉRAULT invite chacun à écrire ou à appeler Mme MEAUX pour contribuer à ce travail.

M. DE MESTER, directeur régional de RFF, présente la situation du nœud ferroviaire lyonnais, qui repose sur une infrastructure marquée par l'histoire, avec de nombreuses gares sur des axes en étoile, convergeant vers le centre ville, des installations fret d'importance nationale, de multiples entreprises embranchées. Les installations techniques des transporteurs, pour stocker les trains ou les entretenir, tiennent aussi une place importante dans l'occupation des voies. Chaque jour, 1100 trains y circulent, les gares de Part Dieu et Perrache accueillent respectivement 70 000 et 40 000 voyageurs ferroviaires, contre 2 000 seulement à Saint-Exupéry.

Les points de congestion du réseau sont principalement la tranchée de la Guillotière, l'axe Grenay St Fons, et le nœud de Givors, qui fait l'objet de travaux. Les perspectives de trafic sont à la hausse, avec l'arrivée des lignes nouvelles, et l'accroissement de la demande de transports régionaux. Il rappelle que la mise en place du cadencement fin 2007 a permis d'ajouter environ cent trains par jour dans le nœud lyonnais.

Il énumère les travaux sur les infrastructures en cours ou prévus à court terme : doublement partiel de la ligne de la Dombes, halte Jean Macé, centre de commandes centralisées qui sera opérationnel à partir de 2010, ouest lyonnais, raccordement de Givors, terminus de Bourgoin-Jallieu, accès au port Édouard Herriot. A partir de 2012, une voie supplémentaire à quai sera disponible à la Part Dieu. A moyen terme, le contournement ferroviaire par l'Est permettra de sortir du nœud lyonnais des trains qui n'ont rien à y faire.

Il s'agit maintenant de définir comment stabiliser le fonctionnement de ce nœud ferroviaire, d'orienter les choix pour le futur contrat de projets Etat Région, en préparant le long terme.

Mme MEAUX souhaite piloter les réflexions prospectives avec une vision globale, à la fois sur l'exploitation et l'investissement. Une fois les contraintes identifiées, les pistes de solutions sont multiples, et la construction de scénarios constitue la bonne méthode pour préparer une décision. L'avenir de la section Grenay Saint-Fons dépend notamment des développements en matière de voyageurs. La démarche sera partenariale, Mme MEAUX souhaite rencontrer de nombreuses personnes, individuellement ou en groupe. La démarche comprendra une première étape à l'automne pour la synthèse des entretiens et des positions des acteurs, suivie d'un rapport annuel.

Questions des participants :

M. MURCIA de la CGT estime que des erreurs historiques ont été faites avec des contournements trop proches de Lyon. Il convient d'adopter une vision globale de l'aménagement du territoire à la bonne échelle, ce qui conduit à passer au-delà de Vienne.

M. le préfet élargit la question au fer, au fleuve et à la route. C'est une question d'aménagement du territoire, au service du développement durable. Voulons-nous le contournement autoroutier (COL), et si oui, où ? La réflexion sera relancée pour comprendre les enjeux et connaître la réponse. Il évoque le groupe de travail qu'il a mis en place sur la position des radars, pour illustrer la nécessité de faire partager l'objectif de sécurité et susciter un sentiment d'adhésion. Pour avancer, aucune solution n'est exclue a priori, comme cela a été fait pour permettre le choix du fuseau de la partie sud du contournement ferroviaire.

M. GAUTHIER (A3CFAL) signale que les plans projetés ne comportent pas les sites de l'autoroute ferroviaire à Leyment ou à Grenay, ni la liaison LESLYS

M. le préfet rappelle que l'autoroute ferroviaire alpine au départ d'Aiton (Savoie) est déficitaire, et qu'un appel d'offre sera lancé en rapprochant le point de départ de Lyon. Le site de Grenay est soutenu par les entreprises, celui de Leyment est préféré par la Région, et ne pourra être proposé qu'à condition qu'il soit desservi par un échangeur.

La liaison LESLYS et le réseau de tramways et métros devront ultérieurement figurer sur les plans.

M. MURARD (déplacements citoyens) demande l'accélération de la réalisation du contournement ferroviaire, mais regrette que l'A45 Lyon Saint-Etienne n'ait pas été abandonnée.

M. RAVIER (Région) souligne l'intérêt de la démarche pour le développement des services de TER.

M. BARNACHON (Fracture) s'interroge sur le fait qu'on parle du nœud lyonnais après le choix du fuseau du contournement alors que cela aurait du faire partie des données du problème, avant ce choix.

Mme CADET (ADULA) souligne l'insuffisance des dessertes ferroviaires de l'Ain, notamment pour la desserte parc industriel de la Plaine de l'Ain à partir de la gare de Leyment.

M. ZAMBERNARDI vice président du Symbord souhaite que le territoire de son syndicat mixte soit intégré dans le périmètre d'étude du nœud ferroviaire lyonnais.

M. le préfet répond que le périmètre n'est pas figé et qu'il pourra évoluer dans le temps. Il ajoute que toutes ces questions et beaucoup d'autres seront approfondies dans le cadre des entretiens organisés par Mme MEAUX. Sur l'A45, le Premier ministre a fait connaître sa position, qui est favorable, mais il reste des décisions à prendre, que chacun devra respecter.

M. le préfet clôt cette réunion, en annonçant qu'elle sera suivie de groupes de travail collectif.

I - Extraits lettre de mission MLM + DM CFAL relatifs à la mission Noeud ferroviaire:**1) Réflexions prospectives sur l'évolution globale du noeud ferroviaire lyonnais, pour déterminer à court et long terme les moyens les plus adaptés pour un fonctionnement optimal (exploitation et investissement)**

- ✓ sur la base des propositions des services de l'Etat et de RFF, et en associant les principales collectivités territoriales (notamment la Région) et l'ensemble des acteurs du secteur ferroviaire, définition du contenu et du calendrier des études qui seront menées sous la maîtrise d'ouvrage de RFF
- ✓ **identification des contraintes**
- ✓ **définition de différents scénarios de mesures d'exploitation, d'aménagement du réseau existant, et d'éventuelles infrastructures nouvelles.**

2) Dans ce cadre, étude spécifique de différents scénarios d'aménagement sur la section St Fons-Grenay

- ✓ en précisant leur opportunité, la consistance des travaux associés et l'horizon de pertinence
- ✓ **attention particulière à porter à l'insertion dans les tissus urbains.**

Il s'agit bien d'inscrire l'étude des scénarios d'aménagement de St Fons-Grenay dans une **démarche d'ensemble, progressive, et distincte du processus d'étude et de réalisation du CFAL**. Les scénarios d'aménagement seront bâtis en tenant compte des différents points de vue, dans une démarche de transparence.

II - Eléments à prendre en compte pour le processus d'étude:

- ✓ **Complexité du sujet**, qui nécessite de prendre en compte à la fois
 - la technique d'exploitation ferroviaire
 - la dynamique économique
 - le développement territorial
 - l'insertion dans l'environnement urbain et naturel
- ✓ **Des échelles de temps et d'espace multiples**
 - espace du noeud ferroviaire dans son entier, mais aussi espaces plus spécifiques:
 - par ex gares,
 - grands sites de fret,
 - axes de circulation significatifs ...
 - orientations de long terme à la hauteur d'enjeux locaux et nationaux, mais aussi mesures de court ou moyen terme pour trouver dès que possible les marges d'action nécessaires
- ✓ **Des acteurs forcément très nombreux mais pas forcément convergents**
 - RFF, maître d'ouvrage du réseau, maître d'ouvrage des études
 - les exploitants ferroviaires et au premier rang la SNCF, qui gèrent des implantations physiques ayant un impact fort sur le fonctionnement du noeud ferroviaire:
 - gares
 - lieux de remisage et de maintenance des matériels roulants
 - les collectivités territoriales aux différentes échelles nécessaires: bien sûr la Région, les 4 départements et le Grand Lyon, mais aussi les autres collectivités concernées par le fonctionnement du noeud ferroviaire
 - les milieux économiques, dont le secteur transport et logistique
 - les milieux sociaux
 - les milieux associatifs de l'environnement et du transport

III - D'où nécessité d'un large partenariat tout au long du processus:

- ✓ recueillir les points de vue,
- ✓ dégager les convergences,
- ✓ comprendre les divergences,
- ✓ proposer des orientations à la hauteur des enjeux.

Modalités précises encore à mettre au point, mais globalement trois idées pour ce partenariat de points de vues:

- ✓ des **contacts bilatéraux**: les rendez-vous commencent à s'organiser, objectif de mi octobre pour les tenir tous
- ✓ des **échanges collectifs avec l'ensemble des représentants des principaux acteurs concernés**,
- ✓ une **concertation territoriale plus précise sur certains espaces**, notamment les secteurs des gares, les points les plus importants du noeud, la section St Fons-Grenay.....

Il faudra le moment venu **proposer des orientations d'action**: et donc **travailler avec les autorités compétentes** pour ces décisions en matière de vie ferroviaire, notamment la Région pour les TER, le Grand Lyon pour les pôles de gare, le Département.

Et il faudra aussi **travailler avec les acteurs ferroviaires** qui ont des implantations physiques importantes dans le noeud ferroviaire, pas seulement les gares: là encore il y aura des modalités de travail adaptées.

Deux échéances:

- ✓ une à l'automne de cette année, pour un premier état des lieux des études et des points de vue
- ✓ une fin 2010, pour de premières propositions d'orientation