

Compte-rendu de la réunion inter-associative du 26 juin 2010

à la Maison Rhodanienne de l'Environnement à Lyon, de 9h30 à 12h30.

Présents :

Huguette Bruyas et Gisèle Peyre, Philippe CRU pour la SCJ,
Gabriel Exbrayat pour ADTLS,
Maurice Fisch, Roger Souteyran pour SCL/DARLY,
Jean Murard pour Déplacements Citoyens,
Isabelle Nuel pour ASTER,
Joël Dubos pour DARLY,
Maurice Abeille pour Lyon Métro / DARLY,
Mme Andrée Bazoge pour CORIAS,
Yvon Nivel Eyzin Environnement, (SEVE),
Bernard RONJAT APPNV,

Excusés :

Paul Vincent pour SEVDOR/FRAPNA, Jean-pierre Gaume, pour le MNLE69, Denis Colas, P. Sublet, de St Genis-sud, Bernard Thierry, Jean-Claude Chausse pour DARLY, la Ville à Vélo, Colette Olivéro pour REAGIR - l'Enfant et la Rue, Yves Gascoin pour le Droit du Piéton, Frédéric Augey, Jean-Claude Chenu pour FRAPNA Rhône, Rémy Petiot, Paul Coste pour le CAEL, Michel Vandembroucke, Bernard Girard pour Lyon tramway,

Co-rédacteurs : Prises de notes et rédaction Huguette BRUYAS, mise en forme & compléments J. Dubos

Ordre du jour :

- CFAL, COPIL
- Noeud Ferroviaire Lyonnais, groupes de réflexions
- Enquête publique sur le SCOT,
- Grand stade,
- Réflexions stratégiques sur l'organisation de CEDRUL, participation à des commissions (conseil du Développement)...

1^{er} constat : deux nouvelles associations se sont jointes à notre réunion, et l'une d'elles, l'APPNV vient de signifier son accord pour adhérer et participer pleinement aux activités de la CEDRUL.

Sur l'ordre du jour :

Présentation de la réunion par JD : à l'ordre du jour CFAL, NFL, SCOT et Grand Stade,

La réunion démarre par un tour de table : sont représentées les associations Déplacements citoyens, ADTLS-FNAUT RA, Lyon Métro, SCJ, SCL, ASTER, DARLY, CORIAS (nuisances Saint-Exupéry, CFAL), Eyzin environnement (CFAL, autoroutes), APPNV(projet doublement A7, LGV, CFAL).

JD est coordonnateur de la CEDRUL, la représente auprès de certaines collectivités, produit des contributions pour aller vers l'intérêt général.

GE (Président de l'ADTLS et de la FNAUT Rhône-Alpes) précise qu'il n'est pas l'envoyé officiel de la FNAUT mais participe à la CEDRUL pour que les cadres locaux soient dépassés et que les projets soient examinés à la bonne échelle.

IN indique que son association avait été adhérente à Paysages de France, qu'elle n'y adhère plus mais leur transmet des informations.

JD rappelle que plusieurs associations de la CEDRUL sont aussi membres d'associations nationales ou régionales (FNE, FRAPNA, FNAUT ...). Il faut diffuser les informations le plus largement possible et

impliquer de plus en plus de gens : nos interlocuteurs (politiques ou administratifs) attendent d'avoir en face d'eux des gens organisés, exprimant clairement ce qu'ils veulent. Pour le dossier CFAL, les associations voulaient avoir tous les éléments sur les impacts du CFAL. Certaines associations étaient franchement opposées à ce projet et étaient incluses dans le COPIL ; la CEDRUL après avoir fait l'analyse approfondie du dossier et apporté sa contribution au débat sur le CFAL, a demandé son intégration au COPIL, ce qui est chose faite depuis le COPIL du 3 mars 2009.

1 - Sur le CFAL

GE : sur le CFAL, personne n'avait approfondi le sujet ; une vision régionale a permis des convergences ; le Préfet RA a changé de politique par rapport à ses prédécesseurs, il a permis un redémarrage du dossier. Nous avons des « alliés potentiels » au sein du COPIL qui n'osaient pas s'exprimer ; les milieux économiques ne sont pas forcément des ennemis du secteur associatif (ils ont une autre vision et connaissance du terrain) ; les élus locaux avaient une vision trop étriquée (trop conditionnée au renouvellement de leur mandat) ; l'avis des 4 conseils de développement concernés, plus la grille d'analyse de la CEDRUL ont fait le basculer le projet dans le sens où nous l'avions formulé. Il fallait fournir des arguments assez forts pour que les gens ne perdent pas la face.

JD : la présentation de l'analyse du CFAL sous forme de grille multicritères est une démarche qui se pratique dans les services techniques des collectivités : pour l'établir, il faut un cahier des charges et un dossier technique, afin de mettre en perspective les différentes solutions et définir les plus intéressantes du point de vue de la collectivité et de l'intérêt général. Aucun interlocuteur n'a contredit la grille CFAL (pas plus que celle établie d'ailleurs sur le projet OL Land).

GE : lors de l'avant dernier COPIL CFAL, la CEDRUL a tenté de faire réduire l'effet de partition (Nord-Sud) : le délai entre les deux parties a été réduit à un an mais la réalisation du projet est prévue seulement pour 2019-2020.

JD : la CEDRUL ne s'est pas assez impliquée dans la partie Nord : il y aurait eu un tracé bien meilleur pour les impacts. Les associations qui se sont occupées de cette partie Nord sont peut-être aussi parties trop tard. Les associations environnementalistes et la DIREN ont demandé un passage parallèle aux infrastructures existantes, ce qui n'est pas toujours la meilleure solution.

IN demande ce qu'il en est de la protection des populations.

GE répond que RFF est convaincu de la pertinence du projet CFAL, l'important est d'obtenir le premier coup de pioche ; sans CFAL, le report modal ne se fera pas. Au niveau calendrier, la partie nord en est à l'APS, la partie sud à la définition de la bande des 300m ; la consultation est prévue par RFF pour 2012 (le Préfet voudrait la faire avant). Pour les protections des riverains, tous les moyens existent, un COPIL spécifique est en place, piloté par le Préfet de l'Ardèche.

IN indique que Madame Meaux (chargée du dossier NFL) a confirmé que le CFAL se fera ; des associations vont être reçues au ministère ; le CORA a organisé un inventaire des espèces sur le secteur sud (pour les mesures compensatoires).

MF signale que les ASF commencent seulement maintenant à se préoccuper de protéger les populations et se mettent à l'écoute des riverains.

GE : la protection des populations va se faire avec les techniques de voies en tranchées découvertes qui amortissent les bruits.

IN semble douter de ces protections (cas de murs de protection pour une autoroute 2 X 3 voies : c'est encore pire)

GE : le bruit d'une autoroute et d'une voie ferrée est différent et les protections peuvent être plus efficaces pour une voie ferrée (largeur, localisation précise des trains).

JD expose le calendrier donné au COPIL CFAL :

- d'ici la fin de l'année dossier d'enquête publique partie nord,
- définition du fuseau des 300 m de la partie sud (enquête publique prévue fin 2011- début 2012)

Certains élus sont partisans « d'enterrer complètement » le CFAL : c'est déjà prévu sur 70% du trajet (en tranchées couvertes et tunnels. Le reste est en profil en déblais), mais un tunnel supérieur à 5 Km obligerait à un passage bitube (donc plus cher). Mais la subtilité est ailleurs, certains ne démordent pas d'enterrer définitivement le dossier du CFAL Sud.

Il subsisterait des nuisances, qui seraient à comparer aux nuisances routières.

IN pense qu'il faudrait accompagner les associations de la partie nord.

JD : précise que la CEDRUL informe les associations de l'Ain et de l'Est lyonnais de ses actions et réflexions.

RFF a nommé un autre chef de projet pour étudier les nuisances sur la vallée du Rhône (pilotage par le département de l'Ardèche) et remettre à jour les cartes des points noirs du bruit. RFF a une obligation de résultat.

IN : il y aura une carte du bruit publiée à l'automne (routier, aéroportuaire, ferroviaire). Début octobre aura lieu la journée européenne sur les conséquences du bruit sur la santé. RFF n'ayant pas donné sa carte bruit, un bureau d'étude doit la refaire.

JM signale qu'il y a des nuisances sonores ferroviaires aussi en milieu urbain.

GE : le milieu associatif a levé le problème des nuisances sonores ce qui a conduit à des obligations pour tous les projets ; il ne faudrait pas utiliser l'existence de cette nuisance pour induire des délais supplémentaires.

JD indique que sur le site RFF-CFAL, il y a une vidéo qui simule les tracés. Le Préfet a demandé que soit bien prise en compte la protection des populations : il nous faudra être vigilants pour que cela soit appliqué et respecté.

GE : les élus locaux devraient s'occuper de ce point.

MF dit qu'il faut se préparer pour participer aux réunions sur les engagements de l'État.

JD : le « Grenelle » prévoit que dans tous les projets lancés il doit y avoir prise de considération des populations.

HB indique que les « engagements de l'État » sont souvent creux (« ...si possible » « éviter au mieux... ») (voir par exemple ceux relatifs à l'A89)

MF rappelle que le projet CFAL a été ajouté au dernier moment au débat prévu pour le COL (CNDP) alors que tout le monde n'était pas à égalité d'information publique, et d'avancement des projets.

JM est d'accord avec l'association des deux projets lors du débat avec la priorité donnée au fer.

JD pense qu'en 2010 l'approche des infrastructures est plus globale qu'elle ne l'était en 2001.

IN : pour le débat sur le TOP des associations d'élus se manifestent contre le TOP pour un contournement autoroutier à l'Est.

GE pense que ce que la CEDRUL a fait sur le CFAL peut être transposé sur d'autres projets afin de confronter les points de vue.

JD : il faut être présent le plus possible et le plus en amont possible des projets.

2 - Sur le NFL (Noeud ferroviaire lyonnais)

La CEDRUL a été conviée à faire une contribution. Madame Meaux a rencontré d'autres associations, des élus et collectivités locales. Un CD va sortir avec tous les points de vue exprimés lors de ces rencontres. Des groupes de travail ont été mis en place et la CEDRUL a demandé à y participer (JD, GE, IN, MA).

- mobilité métropolitaine (février et mars 2009) la CEDRUL a permis la prise en compte de ce qui n'était pas Lyon intra muros (établissement d'un cahier des charges).

- gares & pôles d'échanges (mai et juin 2009) : il était question d'aménager des gares qui ressembleraient à tout sauf à des lieux où on peut prendre un train et de créer d'autres (vraies) gares ailleurs !! le bureau d'étude n'a pas répondu à la question de comment gérer 130 000 voyageurs par jour.

- fret & logistique (janvier et mars) JD a rappelé que la CEDRUL avait écrit dans la contribution CFAL : le besoin d'avoir des lignes d'approvisionnement jusque dans le cœur des villes, Édouard Herriot, Sibelin et des pôles en périphérie de l'agglomération, alimentation des plateformes logistiques, la mixité du réseau. (possibilité de liaisons entre et avec des lignes plus spécialisées comme la TGV, le CFAL), le développement des services voyageurs et entreprises au plus près des besoins.

- gestion technique du réseau (CEDRUL n'a pas participé à ce groupe) entre spécialistes de la SNCF.

MA signale d'incompatibilité d'usage des locomotives fret <-> voyageurs (spécialisées).

GE rappelle qu'il faut prendre en compte tous les mouvements nécessaires à la mise en place des trains

PhC indique que la SNCF est maintenant très compartimentée (matériels, locaux,...) ne permettant plus une polyvalence.

GE après avoir rappelé que tout a été concentré sur l'agglomération lyonnaise avec le développement des TER, il précise qu'un groupe de synthèse doit avoir lieu le Premier juillet (Madame Meaux y sera), le rapport et les scénarii sont annoncés pour la fin de l'année 2010.

GE rappelle que le CFAL est incontournable pour le fonctionnement du NFL

JD : sur la question du déplacement de Sibelin pour faire des trains de 1 km, il faudrait faire des aménagements sur tout le réseau national (voies de garage).

GE : en France les trains de 800 m maxi sont possibles.

JM, suite au constat de la baisse continue du fret ferroviaire souhaiterait comprendre quels produits peuvent être transportés par le fer, il souhaiterait une analyse produit par produit pour essayer de voir quelles seraient les bonnes réponses à donner pour progresser.

GE est d'accord : ce pourrait être le sujet d'une réunion à la rentrée. Si on améliore le NFL on évite la thrombose. Pour le fret il faut envisager le problème dans toute son ampleur : quelle serait notre position face à la containerisation : souple et intermodale elle a besoin de lieux pour la faire fonctionner. La position étriquée de la SNCF pour le fret ne conduit pas à l'optimisme mais il y a une réunion à Saint-Exupéry où européens et transnationaux y travaillent (*projet FERRMED*).

IN : l'Est lyonnais est la première plateforme logistique de France, va-t-elle devenir celle de l'Europe ? on délocalise... la France ne peut pas devenir qu'une plateforme... Pour l'organisation du fret, il y a des opérateurs de proximité parties prenantes au travail de Madame Meaux.

JM : quelle est l'évolution des réflexions (complexité des réseaux, responsabilités (millefeuille administratif),...)

MF : le débat VRAL a posé des jalons,

IN : mais il a fait des propositions autoroutières (A79),

MF : A7 à 2 x3 voies et moratoire sur la 2 fois 5 voies pour 5 ans,

JM : pour le fret ferroviaire, le niveau est national ou international (moins souple que la route),

JD : la politique n'est pas assez volontariste,

GE : à force de donner des milliards d'euros aux autoroutes on n'arrivera à rien,

JD : dans une réunion de groupe de travail il a été émis l'idée que les autoroutes ne pourraient servir que pour le fret (Yves Crozet réunion Réduo 2009); nous nous battons aussi contre ça.

GE : quand on veut tuer son chien on dit qu'il a la rage. On sait où sont les problèmes et les études sont au fond des tiroirs !!

JM : pour l'A47 « il fallait » montrer que ça marchait mal,

MF : pour l'A45 la DUP a été signée le 17 juillet 2008, l'appel d'offre n'a pas encore été lancé : si le projet était bon, l'appel d'offre européen aurait été fait. Les recours devant le conseil d'État ont été rejetés.

IN : il y a un projet d'autoroute aussi entre Bourg et Bourgoin-Jallieu

GE : un des motifs du non appel d'offre c'est qu'elle n'est pas rentable (encore moins avec l'A89). Il faut mobiliser les gens sur la contribution qui serait demandée aux collectivités locales.

MF : Le Préfet a reçu SCL et SCJ et a reconnu que l'A45 ne serait pas rentable : il avait réuni les élus locaux pour « prendre la température » par rapport leur participation à la subvention d'équilibre.

JM évoque le différent supposé entre Borloo et Fillon sur A45

GE signale que Bussereau a promis tous les projets dans les tiroirs.

IN : il faut être vigilants par rapport aux projets qui sortent

JD : s'il y a des informations intéressantes à approfondir il faut que quelqu'un s'en saisisse puis diffuse largement ; il faut rester vigilant sur tous les dossiers et notamment celui du CFAL (présence auprès de nos élus, du Préfet (le nouveau s'il change))

GE : au niveau du conseil régional on a une crédibilité qu'il faut garder. Un RV a été demandé à la nouvelle vice présidente en charge des transports Madame Laclais (maire de Chambéry), il aura lieu le 22 juillet (GE + JD + L. Brasier pour le sillon alpin) : il faut repartir de zéro suite au changement de vice présidence. Il circule des rumeurs de suppression des comités de ligne en RA : c'est très inquiétant car c'était un lieu revendicatif (besoins des usagers) et un exercice de vraie démocratie participative (brassage avec les petits élus locaux qui découvrent les problèmes). RA était exemplaire.

MF indique que JC Kholhaas est un défenseur convaincu des comités de ligne , il le contactera.

GE remarque que les comités de ligne représentent un travail administratif très lourd mais « il faut ce qu'il faut ». L'Auvergne n'a jamais eu de commission ferroviaire (son expert était la SNCF) c'est la dernière région TER de France. Il faut être vigilants car les nouveaux fonctionnaires régionaux viennent des ministères avec leurs méthodes « ministères ».

3 - Sur le SCOT du Grand-Lyon

JM : Pour en revenir au CFAL, les gens actifs sur les cahiers d'enquête SCOT sont ceux qui sont actifs contre CFAL ; le dossier d'enquête SCOT n'a été mis dans aucune des mairies d'arrondissement de Lyon et il n'y a eu que 25h sur 142 de permanence de commissaires enquêteurs à Lyon.

MF a déposé la contribution SCL à Dardilly (seule et unique intervenant dans ce cahier d'enquête)

JD a déposé à St Priest ; a dénoncé le développement autoroutier et demandé la représentation sur les cartes du CFAL sud (marqué seulement en pointillés) ; il y avait seulement deux contributions de FRACTURE sur le cahier de St-Priest et une contribution contre l'OL Land à Décines d'un représentant des Verts.

GE : à Saint-Etienne Métropole (SEM) le SCOT est bouclé (à noter que le périmètre du SCOT Loire Sud déborde largement du périmètre de SEM), l'idée maîtresse est l'arrêt du mitage des territoires ; il a été approuvé à la majorité mais il y a 17 recours d'élus locaux.

AB : pour l'A432 une pétition avec 18 000 signatures n'a servi à rien, l'intérêt de l'aéroport a prévalu.

IN : et le TOP ?

MF : c'est un projet de voie rapide à péage, un périphérique urbain.

JM demande de réagir dans cette enquête publique face au « décrochement » du tram T3 indiqué sur les plans du dossier SCOT, qui correspondrait à la desserte tram du projet OL Land à Décines (25 jours d'utilisation par an !) et de demander que Gerland reste le stade de l'OL.

IN : dans le dossier du SCOT il est prévu une augmentation de 150 000 habitants dans l'Est lyonnais (nord Isère +100 000 habitants) et rien de prévu pour les infrastructures de transports en commun.

GE : l'Est lyonnais a les défauts de sa conception (développement au moment du « tout automobile ») Leslys (maintenant RhonExpress) ne répondra pas aux besoins de 150 000 habitants supplémentaires. Il faut œuvrer pour un rattrapage.

AB : PARFER Lyon-Crémieu œuvre pour que le tram continue vers le nord Isère ; le conseil général de l'Isère freine des 4 pieds. Il y a une réunion le 2 juillet prévue par les officiels du conseil général du nord Isère. Il y a de la demande (600 personnes présentes à la dernière réunion).

IN : avec l'étalement urbain, les frais de transports augmentent pour ceux qui vont s'installer de plus en plus loin si bien que les banques prennent en compte ces frais pour les dossiers de crédits des maisons.

.....(départ de GE, GP, PhC et HB (train Perrache))

la dernière question à l'ordre du jour sur le fonctionnement de la CEDRUL ne peut pas être abordée dans le détail, faute de temps. JD rappelle qu'il est nécessaire que le plus de personnes s'implique pour améliorer l'efficacité de nos actions et la représentativité de la CEDRUL.

La principale difficulté est le temps de réaction face à une sollicitation, pour synthétiser les points de vue et faire une réponse ou donner un avis général qui convient à tout le monde.

La base de la CEDRUL est sa charte, signée par les associations volontaires. J Dubos est le coordonnateur de CEDRUL.

Le travail de la CEDRUL commence à être reconnu par les politiques et les administrations. Le collectif a le poids de ses associations.

Il faudrait se structurer davantage, bâtir un règlement intérieur pour définir comment seront prises les décisions engageant la CEDRUL. (à approfondir lors de la prochaine réunion CEDRUL).

La réunion est levée à 12h15.

Prochaine réunion :

En septembre à la MRE (Maison Rhodanienne de l'Environnement), 32 rue Ste Hélène, 69002 LYON.

De 9 h 30 à 12h 15 : Proposition d'ordre du jour : à confirmer et préciser