

Réunion CEDRUL 31/1/2009 MRE

Présents :

Gabriel Exbrayat pour ADTLS et FNAUT,
Gisèle Peyre pour ADTLS,
Isabelle Nuel pour ASTER paysages de France,
Yvon Nivel du Collectif de l'Amballan,
Paul Coste CAEL,
Bernard Thierry, pour DARLY,
Huguette Bruyas pour SCJ,
Maurice Fisch, R. Souteyrand pour SCL/DARLY,
J.Claude Reverchon pour Déplacements Citoyens,
Christian Bordone pour FAP,
Jean-Claude Chenu, Frédéric Augey, pour FRAPNA Rhône,
Maurice Abeille pour Lyon Métro / DARLY,
Michel Vandembroucke pour Lyon tramway,
F. Chantant pour Eyzin-Pinet Environnement,
Jean-pierre Gaume, pour le MNLE69/DARLY
Joël Dubos pour BiCÉFAL/DARLY,
Paul Vincent pour SEVDOR/DARLY,
Rémy Petiot pour Val d'Ozon Environnement/CAEL,

Excusés :

Jean-Paul Lhuillier de l'APIE, Jean-Claude Chausse de DARLY, la Ville à Vélo, Denis Colas, P. Sublet, de St Genis-sud et FAPPO, DARLY, Colette Olivéro de REAGIR - l'Enfant et la Rue, Yves Gascoin de Droit du Piéton, D. Flatrì de l'ARPAC, Andrée Mitanne de SRG, David Martin de CTVS, Jean Murard de Déplacements Citoyens, La Ville à Vélo, Jean-Pierre Bonnet AFAC.

Animateur : Gabriel Exbrayat

Co-rédacteurs : Huguette Bruyas, J. Dubos

Ordre du jour :

- résumé des participations aux réunions de concertations sur le CFAL (avis de ceux qui y ont assisté ou participé)
- point technique sur les solutions proposées,
- tableau d'analyse multicritères établi par JD,
- préparation de la contribution de la CEDRUL à la concertation (à rendre avant le 15 février).

Accueil :

Par Gabriel Exbrayat qui demande aux participants de compléter la fiche de présence et par Joël Dubos qui souhaite recueillir un avis des participants, adhérents ou non à la CEDRUL au sujet des fuseaux CFAL.

GE présente le contexte actuel : accélération des prises de positions sur le CFAL, notamment le conseil général du Rhône opterait pour le sud (contrairement à ses positions précédentes) ; le Conseil Régional Rhône-Alpes semble ne pas vouloir prendre de décision ; le conseil économique et social Rhône Alpes a fait une délibération logique (conforme au débat public de 2005) et montre les avantages des trois tracés proches de Sibelin et réclame des protections de qualité pour les riverains. Les conseils locaux de développement du Grand Lyon, de Saint Etienne Métropole, du pays viennois et de Nord Isère se sont réunis le 27/1/09 pour approfondir leur position précédente et élaborer une position commune. La décision finale sur le CFAL dépendra certes des contributions apportées pour le 15 février 2009, mais aussi des résultats du débat public de 2001 et de la consultation de 2005.

Interventions des participants

- au sujet du CICT qui doit se tenir lundi 2 février 2009 à Lyon : si des annonces désagréables étaient faites (projets autoroutiers,...) est ce que la CEDRUL réagira ?

GE, on peut être assez inquiets que de vieux projets soient relancés ; voir en fin de réunion ce que pourra faire la CEDRUL.

- pour les consultations de 2002-2005 il y avait des tracés qui n'apparaissent pas, donc le débat n'a pas eu lieu partout.

GE, en 2001, il y a eu des réunions publiques dans 15 villes.

JD, il était question d'un périmètre d'étude (qui effectivement se limitait au Sud à Bonnefamille - Vienne Nord).

(remarque pour être rigoureux : après vérification, la zone d'étude CFAL considérée lors du débat de 2001 s'arrêtait à Vienne, les réunions publiques (concernant à la fois le COL et le CFAL) ont eu lieu à Lyon le 25/10/01, à St Etienne le 8/11/01, à Bourg en Bresse le 15/11/01, à l'Isle d'Abeau le 22/11/01, à Vienne le 29/11/01, à Champagne au Mont d'Or le 6/12/01, à Bron le 13/12/01, à Roanne le 20/12/01, à Ambérieu en Bugey le 10/01/02, à Givors le 17/01/02 et à Lyon le 24/01/02)

GE, le débat, comme pour le débat VRAL donnait un cadre général (pour le VRAL, la conclusion fut le refus de passer l'autoroute à 5 voies). Le débat CFAL a conclu qu'il ne fallait pas des voies dédiées seulement au fret : le projet doit répondre aux besoins du fret mais doit permettre de bénéficier des possibilités de développer le réseau ferroviaire de Rhône Alpes.

- en 2001 il n'y a eu aucune réunion dans la circonscription de Mr Colombier dans la Drôme

témoignages de participants aux réunions de concertation récentes

- ayant assisté à plusieurs réunions de concertation on peut dire que les populations sont dressées les unes contre les autres.

- lors de la réunion de St Clair du Rhône, l'attitude des participants fut NIMBY et il y a eu un appel à manifester à Vienne en faveur des options les plus au Nord, plus courtes

- demande d'une analyse poussée du rythme de fréquentation du projet

- défouloir des riverains

- il a fallu poser des questions par écrit (300 questions et seulement 40 réponses)

- pas de possibilité de réagir pendant le débat

- JD, à la réunion à Reventin-Vaugris, il y avait beaucoup d'intervenants à la tribune sur la thématique des transports, une soixantaine de questions ont été posées par écrit (les réponses seront sur le blog de RFF)

- moins de personnes aux dernières réunions,

- pas de réunion dans le Sud Est Lyonnais dans le Rhône (les élus membres de PARFER n'ont pas souhaité participer à l'organisation de la consultation)

- par rapport au débat de 2001 (pourri par certains élus), le débat a été d'une tenue plus intéressante.

- les personnes à la tribune se sont fait insulter.

- il y a eu une réunion des conseillers municipaux à Mions auxquels un vote a été imposé (mais 3 abstentions) ; forte pression sur les élus par PARFER (communication financée par les contribuables, y compris les bus pour la manifestation à Paris)
- réunion des conseillers municipaux à Beaurepaire, moins nombreux
- dans le Sud Est Lyonnais, démobilisation du grand public qui laisse faire les élus qui s'occupent du dossier (PARFER)
- il y a des débats dans les instances des conseils généraux, ce n'est pas aux élus communaux à trancher.
- au sud cela se passe différemment : les maires et les associations organisent des portes ouvertes pour présenter des arguments (financiers, organisation logistique, matières dangereuses,...) et le dossier de consultation est à disposition du public dans toutes les mairies.
- dans le Sud Est Lyonnais , ce dossier est caché.
- face aux deux tracés les plus au nord il y a PARFER, pour les 4 plus au sud, le débat est plus démocratique (distribution de tracts aux ronds points, ouverture d'une salle pour information les samedis matins)
- GE, sur la rive droite du Rhône, PARFER veulent entraîner les habitants et élus
- JD, a du aller aux réunions de l'Isère car il n'y en avait pas dans le Rhône ; il a écrit au maire de St Priest pour demander une réunion d'information et un débat s'appuyant sur les données disponibles depuis le 12 novembre 2008 dans le dossier de concertation, demander des compléments d'information.
- dans le dossier il y a une erreur de 4km entre le tracé indiqué et ce que dit RFF, c'est un dossier bâclé
 - JD, vous avez la possibilité de rencontrer RFF à ce sujet,
 - GE, la concertation n'est pas la procédure définitive, il y aura des enquêtes publiques sur les tracés.
- pour le tracé Nord qui est arrêté, les élus (CC de Montluel) se battent pour le faisceau C
 - GE, pour le tracé Nord, la seule possibilité pour le faire changer maintenant est d'aller en justice
- un bon éclairage avant la prise de décision est meilleur qu'un recours en justice.
 - JD, le prochain comité de pilotage de mars prochain éliminera un certain nombre de faisceau
- sur quelles bases (ce dossier est incomplet) ?
 - GE, voir le tableau d'analyse

Sur le tableau d'analyse comparative des tracés

- JD, explique comment il a élaboré le tableau d'analyse (à partir des données du dossier de concertation)
 - GE, la décision ministérielle s'appuiera sur le texte de Bussereau (8 octobre 2007) indiquant les fonctionnalités à prendre en compte par RFF dans les études à mener.
- à Salaise/Sane il existe déjà un pont à une voie
- RFF a expliqué que St Fons-Genay serait saturé 5 à 8 h/j
 - JD, il y a des besoins d'aménagements pour ces lignes dans les 2-3 ans qui viennent
- une 4^{ème} voie St Fons-Genay a été sollicitée pour la première fois en 1906, elle est mentionnée dans les PLU et l'emplacement est réservé depuis longtemps
- rôle de Sibelin pour la chimie : les produits chimiques transitent par Part Dieu vers la Plaine de l'Ain ; si le CFAL va jusqu'à St Rambert, les produits dangereux ne descendront pas au sud pour remonter
 - JD, c'est vrai, ils passeraient par la voie historique
- il y a eu une réunion d'étude de la RUL le 8 décembre sur l'avenir à 2015 - 2020 et 2030, les sites de Sibelin, Vénissieux et E Herriot ont été jugés indispensables pour l'économie lyonnaise ; si on voulait déplacer Sibelin il faudrait faire une étude complète (économie, fonctionnement, environnement,...)
- demande d'explication pour le symbole de notation '---' du tableau d'analyse élaboré par JD
 - JD, notation de +++ à --- pour chaque critère et pour chaque option ; les chiffres donnés sont ceux du dossier RFF ; les notations indiquées peuvent être discutées

GE, le tableau de JD permet une compréhension globale pour approcher une solution de compromis (la solution idéale n'existe pas) ; il présente les avantages et les inconvénients de chaque option ; il permet de montrer au public les solutions les plus favorables qui se dégagent.

JD, sur les populations (pondération RFF), il y a un débat : l'hypothèse de RFF est la conservation du trafic fret actuel divisé en deux (CFAL+voie existante), d'où la pondération de 50% du nombre de personnes impactées. L'hypothèse de JD est que le trafic fret serait doublé (objectif européen) d'où la pondération de 100% pour les populations impactées.

- les critères de choix ne seront pas pondérés par le ministère
- comment a été pris en compte l'impact sur l'existant ?

JD, dans la notion de service

- si un train peut remplacer 80 camions, quel serait l'impact sur l'A7 ?

JD, ce n'est pas mesuré, on ne sait pas quel sera le report modal ; le CFAL est prévu pour désengorger le nœud lyonnais (la ligne ECOFRET passe par l'existant et comporte 3 nœuds : Nîmes et Montpellier sont en passe d'être traités, reste Lyon)

- le trafic actuel dans la vallée du Rhône est de 120 trains/j dans les deux sens, si on double le trafic ce serait 240 trains/j (180 trains/j si on allonge la longueur de chaque train de 25%) ; la voie sature à 350 trains/j : quel est le besoin d'une nouvelle ligne ? ne peut-on pas traiter que le nœud de Part Dieu ?

JD, décision politique

JD, explique les différents scénarii de pondérations envisagés (favorisant plutôt l'environnement, ou les riverains, ou l'économie ou les trois) : tous les scénarii donnent le même classement, avec les trois options les plus au nord étant les plus favorables.

- pour Sibelin, RFF préfère l'arrivée par le Sud
- dans les 4 options Sud les cartes des ressources minières montrent que c'est catastrophique au niveau géologique
- sur les 3 tracés Sud, comportant de longs tunnels, la zone est connue par RFF comme dangereuse (accidents mortels lors de la construction de la voie TGV)

GE, on ne va pas refaire tout le réseau pour régler un point ; le potentiel des sillons est important sur la voie de la rive droite (150 trains)

- l'analyse du tableau fait la part belle à ce qui n'est pas économie

JD, c'est le point de vue des associations

- les solutions des options les plus au nord se dégagent du tableau, mais les hypothèses de base ne sont pas contestées, alors que Sibelin est coincé et n'est pas adapté au futur

JD, RFF explique que trier des trains de 1000 m à Sibelin n'est pas un problème mais il faut couper le train en 2 et le renvoyer. Il faut réfléchir à l'intérêt des trains de 1000 ou 1500 m nécessitant des machines plus puissantes (faire un bilan économique et énergétique). CFAL est un projet de désengorgement ; on ne peut pas tout déplacer ; Ambérieu et Salaise/Sane sont nécessaires pour un développement futur éventuel

GE, l'autoroute ferroviaire existante n'est utilisée qu'à 30% mais pourrait être rentabilisée s'il y avait un traitement du fret en Rhône Alpes.

- le fret de transit et régional sont sur la même infrastructure. La logistique régionale a besoin de desserte car le transit est négligeable proportionnellement.
- le tableau de JD est un travail très utile ; il faut porter la question du piège de Sibelin ; il faut parler de fret ferroviaire mais aussi de développement du TER dans l'agglomération lyonnaise (Isère, Ain,...)
- 70% des trains fret actuel sont diesel (dont ceux venant de l'étranger)
- pas de prise en compte dans le tableau des frais de fonctionnement
- pas de chiffrage du coût des protections sur les 3 options les plus au sud

JD, les normes existantes devront être respectées

- un train c'est 88 dB, le calcul des nuisances est lissé sur la journée et donc faussé

GE, on ne peut pas remettre en cause les lois ici

- les protections ont été bien étudiées là où il y a eu de fortes protestation des éventuels riverains, moins bien ailleurs, ce qui fausse les coûts annoncés

JD, a demandé à RFF le nombre de trains pris en compte pour les calculs : 350 trains/jour

- la position des associations est en décalage avec celles des politiques. Les associations doivent fournir une argumentation pour les politiques. Faut-il demander le maximum pour le long terme ?

- même s'il se fait quelque chose au nord, il faut que ce soit bien fait

- une vision à très long terme (déplacer Sibelin, extension de Lyon,...) est une hypothèse de travail mais contraire à la volonté de densifier les villes : les villes nouvelles étaient prévues pour 400 000 habitants il y a 40 ans !

- il faut faire attention à ce qui peut être inscrit dans les SCOT (sous la pression des élus de l'Est lyonnais) puis transcrit dans les PLU

- le déplacement éventuel de Sibelin conduirait à une artificialisation des sols très importante.

GE demande l'avis de la salle pour définir ce que doit défendre la CEDRUL.

D'après l'étude du tableau de JD les options sud ont peu de valeur. Est-ce que la CEDRUL est prête à défendre les options nord ? est-ce que les associations du nord Isère participeraient encore à la CEDRUL ?

- il faut protéger les populations quel que soit l'infrastructure et quel que soit le tracé, c'est le critère important

JD présente le texte proposé par DARLY et souhaite que chacun s'exprime à ce sujet

- l'exemple des tunnels ferroviaires suisses est cité : ne serait-ce pas possible pour Lyon ?

(les associations opposées aux fuseaux sud doivent partir de la réunion pour manifester à Vienne et préciser leurs objectifs : demander un traitement équitable, la transparence et une vraie argumentation, la protection des populations ; elles veulent comprendre pourquoi cela passerait chez elles (le cas échéant)(Saint Jean de Bournay))

JD insiste pour que chacun inscrive **un avis sur le blog de RFF** où peu d'avis sont écrits.

GE demande aux associations d'aller voir les élus et d'être réaliste (Sibelin n'est pas prêt à être déplacé).

- le travail de JD (tableau) est remarquable (avis de tous les présents)

- dans le texte de DARLY, il faut enlever le paragraphe relatif à la DTA car ce qui lui est reproché n'était pas dans ses attributions : elle devait seulement donner des orientations (pas des tracés ni des chiffres)

- les élus n'ont pas fait leur travail lors de la DTA

- c'est la DRE qui a établi cette DTA, l'avis de la commission d'enquête fut donné à 3 voix contre et 4 pour.

- quelle pondération va-t-on utiliser pour le critère coût ?

JD, le coût n'est pas un élément déterminant dans le choix d'un tracé d'infrastructure pour les associations, ce sont plutôt les impacts sur les populations et l'approche Développement durable ; cependant en prenant la logique des aménageurs (augmentation du critère financier) on obtient le même classement des options.

- il faut dire dans le texte que la part de l'économie a été volontairement diminuée dans le calcul.

GE signale que dans les conseils locaux de développement les CCI ont adhéré à cet aspect des choses et ont vu la convergence des autres critères et du critère financier vers les mêmes solutions

- le très fort différentiel de coût entre les options nord et sud permettrait de dégager une marge à utiliser pour améliorer la protection des riverains

- RFF ne dit pas qu'il ferait les mêmes protections sur l'existant que sur la ligne nouvelle car il faudrait le faire du Nord au Sud de la France ; il existe des voies impossibles à protéger (surplomb), il faudrait faire des déviations.

JD, la réglementation est différentes pour les voies existantes et pour les voies nouvelles. RFF étudie les points noirs « bruit » ferroviaire et les traitera (hors projet CFAL) ; il y a aussi des

différences de prise en compte dans les budgets (« investissement » ou « entretien ») mais RFF n'a pas voulu donner les chiffres ni les prendre en compte.

GE, les voies existantes où le trafic augmenterait seraient traitées prioritairement (cahier des charges)

- la commission locale des eaux (Miribel, Ozon, Saint Exupery, Villeurbanne,...) a fait une délibération (CLE) en signalant que les 3 options Nord touchent des zones de protection des captages, et indiquant que l'APS est contraire au SAGE de l'Est Lyonnais (article 2). Des pressions sont faites par les élus à ce sujet (le SDAGE s'impose au SCOT)

JD, l'impact sur le milieu hydrologique est plus important pour les fuseaux Sud

GE, remarque que d'autres voies ferrées traversent cette zone (faudrait-il supprimer Lyon Grenoble ?)

- la rocade Est la traverse aussi (A46 +A432)

- les fuseaux nord seraient enterrés sur une grande longueur : il faudra que soit pris en compte le fait que la nappe phréatique est très peu profonde et étudier cet impact

- la difficulté est surtout au croisement avec l'autoroute : il faudrait la longer

- à qui sera envoyé le texte DARLY amendé ?

JD aux élus ; l'avis de DARLY sera demandé lors de son AG la semaine prochaine, les avis des différentes associations de la CEDRUL devront être transmis rapidement

- remarques sur la forme par Déplacements Citoyens (mise en page : pas très facile à lire ; « bassin ligérien » ? ; repérer chaque option avec un numéro ou une lettre dans le tableau pour y faire référence dans le texte ; il faut que le texte soit limpide et clair)

GE trouve le texte un peu touffu et préférerait deux paragraphes : un sur le contexte général (manque de démocratie dans la concertation) et un sur l'argumentaire relatif aux fuseaux

- écrire aux élus est différent d'écrire au Préfet au sujet de la démocratie du débat

GE, dans le texte spécifique aux élus il faut parler du contexte d'incertitudes économiques, et de la négligence de l'économie locale

- il faut un texte de fond pour les associations et envoyer aussi le texte à la presse, aux élus et au préfet

JD enverra par internet le texte (synthèse du texte proposé et des remarques faites)

- il faut inclure la FRAPNA Rhône comme partenaire de la CEDRUL

- la réaction de la CEDRUL aux décisions qui seront annoncées lors du CIIACT de lundi 2 février n'a pas été définie

GE, il est difficile d'anticiper

- la FRAPNA Rhône demande ce que l'on dira si on annonce l'A45 ? pour la A89, c'est A Chabrolle qui suivra l'affaire pour pouvoir réagir rapidement.

JD reprendra contact avec la FRAPNA en vue d'un communiqué de presse commun (éventuel). La réunion est levée, avec comme objectif de remanier le texte, de le soumettre (via internet) aux participants pour aboutir à une version finale qui sera soumise aux associations de la CEDRUL.

Prochain colloque :

16 mai sur le thème "trafics ferroviaires" dont l'ordre du jour serait le suivant :

- les nouvelles tendances et orientations des transports par un représentant du LET (si disponible),

- les enjeux du développement ferroviaire, liaisons européennes, les attentes, quelles densités de trafic... par Jean-yves GUYOT Secrétaire Général de la Transalpine,

- les stratégies et capacités de développement de la gare de Saint-Exupéry par Marie-Christine Bernier chargée de mission pour Lyon Saint-Exupéry,

- les capacités et Techniques du mode ferroviaire, (modes de traction, mixité fret et voyageurs...), par Claude JULLIEN Vice-Président de la FNAUT PACA,

- Conclusions et débat : implications sur la métropole lyonnaise et le CFAL.