

**GRANDLYON**  
communauté urbaine

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS**  
**DU CONSEIL DE COMMUNAUTE**

Séance du **9 février 2009**

Délibération n° 2009-0500

commission principale : déplacements et voirie

commission (s) consultée (s) pour avis :

commune (s) :

objet : Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise - Avis sur l'avant-projet sommaire de la partie nord et sur les études préliminaires de la partie sud

service : Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission déplacements

**Rapporteur : Madame Dubos**

**Président : Monsieur Gérard Collomb**

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 155

Date de convocation du Conseil : 30 janvier 2009

Secrétaire élu : Madame Emeline Baume

Compte-rendu affiché le : 10 février 2009

**Présents :** MM. Collomb, Bret, Darne J., Reppelin, Da Passano, Mme Elmalan, M. Buna, Mme Guillemot, MM. Charrier, Daclin, Calvel, Mme Vullien, MM. Kimelfeld, Crimier, Mme Pédrini, MM. Abadie, Arrue, Mme Besson, MM. Barge, Brachet, Charles, Colin, Sécheresse, Barral, Desseigne, Mme Dognin-Sauze, M. Crédoz, Mme Gelas, MM. Claisse, Bernard R, Bouju, Mme Peytavin, MM. Blein, Vesco, Rivalta, Assi, Julien-Laferrière, Mme Ait-Maten, MM. Ariagno, Augoyard, Mmes Bab-Hamed, Bailly-Maitre, M. Balme, Mme Bargoin, M. Barthélémy, Mmes Baume, Benelkadi, Bocquet, Bonniel-Chalier, MM. Bousson, Braillard, Buffet, Chabert, Mmes Chevallier, Chevassus-Masia, MM. Cochet, Corazzol, Coste, Coulon, Mme Dagonne, MM. Darne JC., David G., Desbos, Mme Dubos, MM. Dumas, Ferraro, Flaconnèche, Forissier, Galliano, Genin, Gentilini, Geourjon, Gignoux, Gillet, Gléréan, Goux, Guimet, Mme Hamdiken-Ledesert, MM. Havard, Huguet, Imbert Y, Imbert A, Jacquet, Joly, Kabalo, Lambert, Le Bouhart, Lévêque, Llung, Longueval, Lyonnet, Meunier, Millet, Morales, Mmes Pallega, Pesson, MM. Pili, Pillon, Plazzi, Quiniou, Réale, Mme Revel, M. Roche, Mme Roger-Dalbert, MM. Sangalli, Serres, Sturla, Suchet, Terrot, Thévenot, Mme Tifra, MM. Touleron, Touraine, Uhlich, Mme Vallaud-Belkacem, MM. Vaté, Vergiat, Mme Vessiller, MM. Vial, Vincent, Vurpas.

**Absents excusés :** M. Philip (pouvoir à Mme Gelas), Mme David M. (pouvoir à M. Goux), M. Passi (pouvoir à M. Réale), Mme Frih (pouvoir à Mme Benelkadi), MM. Auroy (pouvoir à M. Reppelin), Barret (pouvoir à M. Quiniou), Bernard B (pouvoir à Mme Vessiller), Brolquier (pouvoir à M. Gignoux), Chabrier (pouvoir à M. Julien-Laferrière), Fleury (pouvoir à M. Galliano), Fournel (pouvoir à M. Touleron), Mme Ghemri (pouvoir à M. Plazzi), MM. Grivel (pouvoir à M. Bousson), Léonard (pouvoir à M. Colin), Louis (pouvoir à Mme Dagonne), Muet (pouvoir à M. Kimelfeld), Petit (pouvoir à M. Cochet), Mme Pierron (pouvoir à M. Jacquet), MM. Rousseau (pouvoir à M. Abadie), Rudigoz, Terracher (pouvoir à M. Flaconnèche), Thivillier (pouvoir à M. Millet), Turcas (pouvoir à M. Buffet), Mme Yéréman (pouvoir à M. Barthélémy).

**Absents non excusés :** MM. Albrand, Appell, Deschamps, Giordano, Justet, Lebuhotel, Lelièvre, Mmes Levy, Perrin-Gilbert, M. Pillonel.

**Séance publique du 9 février 2009****Délibération n° 2009-0500**

commission principale : déplacements et voirie

objet : **Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise - Avis sur l'avant-projet sommaire de la partie nord et sur les études préliminaires de la partie sud**

service : Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission déplacements

**Le Conseil,**

Vu le rapport du 21 janvier 2009, par lequel monsieur le président expose ce qui suit :

Le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) s'inscrit dans une politique des transports, à l'échelle nationale et européenne, visant à rééquilibrer les différents modes de transport. En reliant des infrastructures existantes et des projets de lignes nouvelles (Lyon-Turin et la branche sud du TGV Rhin-Rhône), il constitue un maillon essentiel des trafics ferroviaires européens et permet d'éviter le passage d'une partie des trains de fret dans le nœud ferroviaire lyonnais, en voie de saturation.

Le projet de CFAL a fait l'objet d'un débat public du 15 octobre 2001 au 15 février 2002.

La décision ministérielle du 16 mai 2003 a dissocié le calendrier d'études des sections situées au nord (entre le secteur d'Ambérieu-en-Bugey et Grenay) et au sud de la ligne historique Lyon - Grenoble, au motif que la partie nord était jugée prioritaire dans l'articulation avec les projets de lignes nouvelles, notamment le Lyon-Turin. Elle a demandé le lancement des études préliminaires pour la partie nord ainsi que la définition d'un périmètre d'étude pour la partie sud.

La consultation sur la partie nord du CFAL s'est déroulée en 2005 et a donné lieu à délibération du Conseil du 19 septembre 2005. La décision ministérielle du 26 décembre 2005 a arrêté le choix du fuseau pour la partie nord.

Les études de définition des fuseaux de passage de la partie sud se sont déroulées en 2006 et 2007.

Aussi, l'avis de la Communauté urbaine est-il sollicité par monsieur le Préfet de la région Rhône-Alpes dans le cadre de la consultation au stade :

- des études d'avant-projet sommaire concernant la partie nord,
- des études préliminaires concernant la partie sud.

Dans sa délibération du 19 septembre 2005, la Communauté urbaine :

- confirme son soutien aux objectifs du projet, notamment la mise en réseau de la gare de Lyon-Saint Exupéry avec les principales villes de la région Rhône-Alpes,
- considère inacceptable le bouclage du contournement transitant par les communes de Mions, Saint Priest, Vénissieux, Saint Fons, alors même que la vocation de celui-ci est d'éloigner les trains de fret des zones urbaines denses,
- exige que les études des parties nord et sud soient poursuivies simultanément de manière à assurer la cohérence d'ensemble du projet, avec l'objectif de réaliser une enquête publique unique et une déclaration d'utilité publique conjointe pour les parties nord et sud.

Sous réserve de cette condition, elle :

- considère qu'il convient de privilégier la possibilité de jumeler ce contournement avec les infrastructures existantes, les autoroutes A42 et A432 au nord et la ligne à grande vitesse Méditerranée au sud, afin de ne pas multiplier les coupures dans le tissu périurbain et dans les espaces agricoles de la couronne verte,
- préconise un passage du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise à "l'est" de la plate-forme aéroportuaire de Lyon-Saint-Exupéry, de manière à préserver la gare TGV des circulations fret.

Concernant le décalage du calendrier d'études entre les parties nord et sud du CFAL

La Communauté urbaine rappelle sa demande que le contournement soit réalisé d'un seul tenant et que, par conséquent, les études et procédures des parties nord et sud soient poursuivies simultanément de manière à assurer la cohérence d'ensemble du projet.

Elle prend bonne note de l'avancement des études sur la section sud et rappelle la décision ministérielle du 3 avril 2007 *"de définir le programme d'ensemble de l'itinéraire préalablement au lancement de l'enquête publique de la section nord"*.

Il est impératif que les délais de réalisation des deux parties soient tels qu'ils n'imposent pas le passage transitoire des trains de fret par les communes de Mions, Saint Priest, Vénissieux et Saint Fons.

Concernant la partie nord du CFAL

Les études d'avant-projet sommaire portent sur le fuseau dit A, retenu par la décision ministérielle du 26 décembre 2005. Elles définissent la consistance et les caractéristiques du projet, ainsi qu'une bande de 500 mètres de largeur associée à un tracé de référence pour le projet.

Le projet retenu s'inscrit en jumelage avec les autoroutes A42 et A432 et la ligne LGV Méditerranée, avec un passage à l'est de la plate-forme de Lyon-Saint Exupéry. Ce tracé est conforme aux souhaits exprimés par la Communauté urbaine dans sa délibération du 19 septembre 2005 et n'appelle pas de commentaire.

Le dossier ne précise pas la nature des trafics voyageurs qui seront rendus possibles via le CFAL entre la gare de Lyon-Saint Exupéry et les métropoles de Rhône-Alpes.

Le coût du projet est estimé à environ 1,5 milliard d'euros (valeur juillet 2007) pour un linéaire de 60 kilomètres environ.

Concernant la partie sud du CFAL

Sept fuseaux de passage à l'intérieur desquels le futur tracé pourrait être étudié sont présentés dans le rapport d'études préliminaires :

- le fuseau Jumelage LGV - Valloire (coût estimatif : 2,8 milliards d'euros),
- le fuseau Jumelage LGV - Plateau de l'Amballan (coût estimatif : 2,4 milliards d'euros),
- le fuseau Véga - Sud Viennois (coût estimatif : 2,4 milliards d'euros),
- le fuseau Sévenne (coût estimatif : 1,9 milliard d'euros),
- le fuseau Plaine d'Heyrieux - Sibelin Nord (coût estimatif : 1,4 milliard d'euros),
- le fuseau A46 - Sibelin Sud (coût estimatif : 1,5 milliard d'euros),
- le fuseau A46 - Sibelin Nord (coût estimatif : 1,4 milliard d'euros).

Les fuseaux prennent tous leur origine, au nord, au niveau du futur nœud ferroviaire de Grenay où se raccordent le CFAL (parties nord et sud), la ligne historique Lyon-Grenoble et le projet Lyon-Turin et se raccordent au sud aux lignes de la vallée du Rhône, entre la gare de triage de Sibelin pour les options les plus au nord et Saint-Rambert-D'albon pour l'option la plus au sud.

Les fuseaux étudiés sont comparés selon plusieurs approches :

- l'approche fonctionnelle sur les enjeux ferroviaires du projet,
- l'approche économique sur la contribution aux activités économiques,
- l'approche agricole,
- l'approche population qui évalue l'occupation humaine à proximité du projet,
- l'approche environnementale sur le milieu physique et le milieu naturel,
- les estimations des coûts de réalisation.

En termes de fonctionnalités, le dossier analyse les possibilités offertes par la partie sud du CFAL d'assurer les services suivants :

- la circulation des trains en transit nord sud ou vers l'Italie,
- la circulation à destination de la gare de Sibelin,
- la circulation entre le bassin stéphanoise et l'est de la région lyonnaise.

Le dossier montre l'importance de la gare de triage de Sibelin dans le système ferroviaire national. Les fuseaux se raccordant en vallée du Rhône au sud de Vienne imposeraient aux trains de fret de rejoindre Sibelin par les lignes existantes entre Grenay et Saint Fons (pour les trains en provenance ou à destination du nord de l'agglomération) et en vallée du Rhône (pour les trains en provenance ou à destination du sud de l'agglomération) et non par la partie sud du CFAL. D'après le dossier, cinq trains sur dix provenant du nord n'emprunteraient pas la partie sud du CFAL et quatre trains sur dix venant du sud.

Les fuseaux se raccordant à proximité de Sibelin imposeraient la construction d'un nouveau pont sur le Rhône, situé entre Givors et Vienne, à hauteur de Seyssuel.

Les fuseaux se raccordant au nord de Vienne offriraient de nouvelles opportunités pour la desserte du bassin stéphanois ;

Vu ledit dossier ;

Oùï l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

Vu la proposition d'amendement déposée par le groupe Centristes et démocrates en conférence des présidents tendant à ajouter un 3° au DELIBERE rédigé comme suit :

« Le Grand Lyon souhaite la mise à l'étude d'une nouvelle zone de triage du fret ferroviaire qui soit à l'échelle de l'aire urbaine, permettant ainsi son développement hors des contraintes géographiques, environnementales, technologiques et démographiques. En ce sens, le Grand Lyon regrette le silence de l'Etat sur ses intentions concernant le rôle potentiel du site de Sibelin, qui ne nous paraît pas répondre aux défis de la métropole de demain ».

Vu le retrait en séance de ladite proposition d'amendement ;

#### **DELIBERE**

**1° - Réaffirme** son refus de tout passage de trains de fret supplémentaires sur la ligne entre Grenay et Saint Fons.

**2° - Réitère :**

a) - sa demande que le contournement soit réalisé d'un seul tenant et que, par conséquent, les études et procédures des parties nord et sud soient poursuivies simultanément de manière à assurer la cohérence d'ensemble du projet ;

b) - sa position selon laquelle il convient, pour la partie sud, de privilégier les options de passage en jumelage avec la LGV Méditerranée afin de ne pas multiplier les coupures dans le tissu urbain et dans les espaces agricoles.

Et ont signé les membres présents,  
pour extrait conforme,  
le président,  
pour le président,

**Reçu au contrôle de légalité le : 11 février 2009.**