

Séance publique du 9 juillet 2007

Délibération n° 2007-4212

commission principale : déplacements et urbanisme

objet : **Projet Real de réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise - Protocoles de financement des projets de l'ouest lyonnais et de la rive droite du Rhône Perrache-Givors**

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

Le Conseil,

Vu le rapport du 19 juin 2007, par lequel monsieur le président expose ce qui suit :

Le présent rapport a pour objet deux protocoles définissant les objectifs, le contenu et les principes de répartition financière des deux projets de modernisation d'axes ferroviaires :

- l'ouest lyonnais : lignes de Lozanne, Sain Bel et Brignais (tronc commun Tassin la Demi Lune-Saint Paul),
- la rive droite du Rhône entre Perrache-Givors.

Ces deux protocoles prennent place dans le projet Real de réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise (point A).

Ils font appel à des dispositifs financiers spécifiques : contrat de plan Etat-Région 2000-2006, contrat d'objectif Région-Réseau ferré de France (RFF) 2005-2010, contrat de projet Etat-Région 2007-2013, contrats passés avec la Région pour l'aménagement de gares (contrats d'aménagement de gares : Cag) (point B).

Les deux protocoles définissent les objectifs et les principes de partenariat financier des projets de l'ouest lyonnais et de la rive droite du Rhône Perrache-Givors (point C).

La présentation du projet Real

Le contexte et les objectifs

Le 22 février 2005, les présidents du conseil régional Rhône-Alpes, du conseil général du Rhône, du Sytral, de la SNCF et de la Communauté urbaine ont posé l'acte fondateur du réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise : le projet Real.

L'objectif est d'offrir aux habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise un service de transports en commun intégré répondant à leurs attentes, respectueux de l'environnement et structurant le développement urbain. Il s'agit de limiter le développement excessif de la circulation automobile et d'en réduire les nuisances, tout en facilitant les déplacements des personnes.

Depuis cette date, les partenaires fondateurs ont été rejoints par le conseil général de l'Isère, la communauté de Communes de l'agglomération de Villefranche, la communauté d'agglomérations du Pays viennois. En sa qualité de propriétaire et de gestionnaire du réseau ferré, Réseau ferré de France est également partenaire du projet.

Saint Etienne métropole, le conseil général de l'Ain et de la communauté d'agglomérations des portes de l'Isère se sont associés à la démarche et devraient prochainement signer le protocole.

Le projet Real est fondé sur les principes suivants :

- la coordination de l'ensemble des offres de transports publics en particulier le maillage des réseaux existants,
- la mise en place de dessertes ferroviaires cadencées,
- la mise en place d'une tarification intégrée et de supports de titres de transports unifiés et utilisables dans tous les réseaux de transports,
- l'adaptation des services aux besoins des personnes à mobilité réduite,
- l'organisation de rabattement en transports collectifs sur les axes structurants,
- la modernisation et la création de pôles d'échanges et de développement de parkings de rabattement attractifs pour les automobilistes et les cyclistes,
- le développement de systèmes d'information communs pour les voyageurs.

Le plan d'actions

Un plan d'actions a été mis au point pour la période 2005-2010. Ce plan comporte quatre grands volets : la desserte ferroviaire, les aménagements et les services en gare, les accès aux gares, les services multimodaux (tarification, billettique, information) :

- la desserte ferroviaire : amélioration du respect de la ponctualité des trains dès la fin 2005 ; cadencement sur le réseau régional en décembre 2007, avec un objectif de fréquence à l'heure sur Part-Dieu pour les TER inter-cités, à la demi-heure en heure de pointe et à l'heure en journée pour les TER périurbains (dessertes Real) ; renouvellement du matériel roulant par des rames neuves ou des rames rénovées et augmentation du nombre de places en fonction de la fréquentation des trains,
- les gares et abords : remise à niveau de toutes les gares d'ici 2009 (façades, intérieur des bâtiments voyageurs, mobilier, panneaux d'information, etc.), aménagement des gares et parcs-relais, amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, amélioration de l'ambiance de sûreté et sécurisation des parkings (avec expérimentation), amélioration de l'information des usagers en gare (téléaffichage dans toutes les gares d'ici 2009) et à distance,
- accès aux gares : amélioration des accès pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes (aménagement des carrefours d'accès, bandes ou pistes cyclables, stationnement, jalonnement), desserte par les transports collectifs urbains et non urbains,
- services multimodaux : création d'un support carte à puce unique OÙRA ! permettant d'accéder à tous les réseaux de transport (mise en place à la fin 2006), création d'un titre unique TER-TCL à la fin 2007, expérimentations ponctuelles de tarifications simplifiées avec les réseaux départementaux, mise en œuvre d'une tarification multimodale zonale pour la fin 2009, amélioration de l'information intermodale à distance (projet de site Internet Multitud).

Afin de s'assurer de la bonne mise en œuvre de ces actions coordonnées, une première réalisation a été décidée à titre expérimental, pour 2006-2007, sur l'axe Mâcon-Lyon-Vienne. Sur le territoire de la Communauté urbaine, les gares concernées sont celles du val de Saône (Saint Germain au Mont d'Or, Albigny sur Saône-Neuville sur Saône, Couzon au Mont d'Or, Collonges au Mont d'Or-Fontaines sur Saône), de Saint Fons et Feyzin *via* les gares centrales de Vaise, Perrache et Part-Dieu.

Le plan d'action 2005-2010 comprend également les grands projets suivants :

- la mise en service de LEA (Sytral, mise en service décembre 2006),
- la mise en service de Lesly (conseil général du Rhône, automne 2009),
- la mise en service de la halte Jean Macé (ce projet fait l'objet d'un rapport au conseil de Communauté en date du 9 juillet 2007 portant sur la convention de réalisation des travaux de la halte pour une mise en service à la fin 2009),
- la mise en service de la première phase de modernisation et de développement des lignes ferroviaires de l'ouest lyonnais.

Ce plan d'actions et les grands projets d'infrastructures correspondant au projet Real ont été estimés en 2005 à 1 milliard d'euros environ :

- 600 M€ pour les grands projets,
- 400 M€ pour les autres actions (dont 150 M€ pour l'axe Mâcon-Lyon-Vienne).

Parallèlement, le réseau Real a été intégré dans les réflexions d'élaboration du schéma de cohérence territoriale (Scot) du syndicat mixte d'étude et de programmation de l'agglomération lyonnaise (Sepal).

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du Scot a été validé par le conseil syndical du Sepal le 5 avril dernier après avoir été présenté et discuté en commission générale de la Communauté urbaine, le 13 novembre 2006. Le PADD fait le choix d'une organisation multipolaire de l'aire urbaine, avec des bassins de vie bien desservis par Real, organisation à laquelle devront concourir les grandes politiques publiques d'urbanisation, d'équipement et de services à la population.

La mise en œuvre du projet Real

La mise en œuvre du projet Real est déjà largement engagée à travers notamment :

- la mise en service de Lea,
- les améliorations coordonnées apportées en 2006 et 2007 à l'axe Mâcon-Lyon-Vienne (améliorations de la desserte ferroviaire et remise à niveau et aménagement des gares notamment),
- le cadencement des dessertes ferroviaires à intervenir à la fin 2007.

Cinq autres dossiers sont parvenus à maturité :

- la halte Jean Macé (mise en service à la fin 2009) : les travaux préparatoires ont débuté. Un projet de convention de financement des travaux de réalisation de la halte est soumis au conseil de Communauté du 9 juillet 2007,
- l'amélioration de la ligne Lyon-Bourg en Bresse *via* Villars les Dombes (amélioration de la régularité et de la fréquence des trains grâce à la mise à double voie entre Sathonay et Villars les Dombes, mise en service à la fin 2008) : les travaux sont en cours. Ce projet est financé par la Région et Réseau ferré de France,
- la desserte ferroviaire de l'ouest lyonnais : un projet de protocole de financement des actions a été mis au point et fait l'objet du présent rapport au conseil de Communauté. Une première convention concernant les travaux anticipés est en cours de mise au point et devrait être présentée à un prochain Conseil,
- la desserte ferroviaire de la rive droite du Rhône, de Perrache à Givors : un projet de protocole de financement des actions a été mis au point et fait l'objet du présent rapport au conseil de Communauté,
- la création d'un titre unique TER-TCL (mise en œuvre à la fin 2007) : ce projet fera l'objet d'une contribution spécifique du conseil général du Rhône et de la Communauté urbaine au Sytral.

D'autres améliorations importantes sont envisagées, en cours d'étude ou de programmation, améliorées ou par axe : amélioration de l'axe Lyon-Bourgoin (gares concernées : Saint Priest et Vénissieux), aménagement du pôle d'échanges de Sathonay-Rillieux la Pape notamment. En outre, les améliorations de l'axe Mâcon-Lyon-Vienne se poursuivent (lancement de parkings supplémentaires à Saint Germain au Mont d'Or, réalisation des travaux d'Albigny sur Saône-Neuville sur Saône pour la fin 2007, lancement du projet d'aménagement de la gare et des parkings de Saint Fons pour la fin 2009, réalisation des aménagements de Feyzin avant la fin 2007).

Parallèlement, RFF a engagé les études de faisabilité techniques et financières de création ou de réouverture de haltes en Rhône-Alpes. Pour la Communauté urbaine, sont concernées les haltes de Confluence, Irigny et de Saint Rambert (Lyon 9^e). Les résultats de ces études sont attendus pour la fin 2007.

S'agissant du projet de réutilisation de l'emprise ferroviaire Lyon-Trévoux, deux solutions sont examinées : l'une ferroviaire, avec des variantes selon le type de matériel utilisé, l'autre avec des bus. Le choix d'une solution, la définition des contraintes techniques, financières, de phasage et de prise en charge du projet impliquent d'approfondir les études et de poursuivre la discussion avec les partenaires concernés. Les arbitrages politiques et financiers pourront être pris ensuite.

Les dispositifs financiers

Les deux protocoles d'accord pour l'ouest lyonnais et la rive droite du Rhône font appel à plusieurs dispositifs financiers qu'il est utile de présenter : le volet ferroviaire du contrat Etat-Région 2000-2006, le contrat d'objectifs Région-Réseau ferré de France 2005-2010, le volet ferroviaire du contrat de projet Etat-Région 2007-2013, les contrats d'aménagement de gares.

Le volet ferroviaire du contrat Etat-région Rhône-Alpes 2000-2006 ; le contrat d'agglomération

Plusieurs opérations concernant le nœud ferroviaire lyonnais figuraient dans ce contrat : ligne Lyon-Bourg, réseau de l'ouest lyonnais.

La réduction des capacités annuelles de financement de l'Etat et l'objectif de garantir le bon achèvement d'opérations initialement envisagées ont conduit l'Etat, la Région et Réseau ferré de France à faire évoluer ce cadre :

- le contrat Etat-Région a fait l'objet d'un avenant permettant de recentrer l'intervention de l'Etat sur un nombre limité d'opérations concernant essentiellement le sillon alpin,

- un contrat d'objectif spécifique a été mis au point entre la Région et Réseau ferré de France pour achever certaines opérations inscrites au contrat de plan Etat-Région 2000-2006 et pour mettre en œuvre d'autres projets concernant notamment l'agglomération lyonnaise.

Les études et la réalisation de la halte Jean Macé sont, quant à elles, liées au contrat d'agglomération passé entre l'Etat, la Région, le département du Rhône et la Communauté urbaine, ce contrat constituant le volet territorial du contrat de plan Etat-Région 2000-2006.

Le contrat d'objectifs région Rhône-Alpes-Réseau ferré de France 2005-2010

Le programme d'investissements du contrat d'objectifs portait sur les projets suivants (pour l'agglomération lyonnaise) :

- Lyon-Bourg (mise à double voie),
- l'ouest lyonnais (modernisation des branches Sain Bel et Brignais),
- des opérations permettant d'améliorer l'exploitation du réseau en liaison avec le cadencement des dessertes du nœud ferroviaire lyonnais.

L'étude d'opportunité d'une réouverture de la ligne entre Sathonay et Trévoux figure également dans ce contrat.

Les études relatives au projet Lyon-Bourg, à la desserte de l'ouest lyonnais et à Sathonay-Trévoux auxquelles la Communauté urbaine a participé ont été menées dans le cadre du contrat d'objectif Région-RFF.

Le volet ferroviaire du contrat de projet Etat-région Rhône-Alpes 2007-2013

Real renvoie à deux grands projets du volet ferroviaire du contrat (cf. tableau) :

- grand projet n° 1 : investir sur les axes ferroviaires majeurs, chapitre 1-3 : aménagement du réseau de l'aire métropolitaine lyonnaise ; les financements correspondants seront mobilisés notamment pour réaliser les infrastructures de l'ouest lyonnais et de la rive droite du Rhône (aménagements et études),

- grand projet n° 2 : développer les transports collectifs par l'intermodalité , les financements correspondants seront mobilisés notamment pour les pôles d'échanges de la rive droite du Rhône.

Projets	Participation Etat (en M€)	Participation Région (en M€)	Total (en M€)
grand projet n° 1 : investir sur les axes ferroviaires majeurs 1-3 : aménagement du réseau de l'aire métropolitaine lyonnaise	35	35	70
grand projet n° 1 : investir sur les axes ferroviaires majeurs 1-5 : études (dont études pour les investissements futurs concernant l'ensemble du réseau Rhône-Alpes)	15	15	30
grand projet n° 2 : développer les transports collectifs par l'intermodalité agglomérations de Lyon, Grenoble et Saint Etienne et projets de pôles d'échange initiés dans le cadre du contrat de plan 2000-2006	30*	30	60

* au taux maximum de 25 % par opération

Les contrats d'aménagement de gares

Les contrats d'aménagement de gares (CAG) se traduisent par une subvention régionale aux aménagements réalisés par les collectivités locales pour améliorer l'accessibilité et l'image des gares, l'intermodalité (parcs-relais, etc.), l'accueil, le confort et l'information des usagers. Les taux de subvention varient de 30 à 50 % selon les types de travaux.

Les aménagements déjà réalisés ou en cours des gares du val de Saône et de Feyzin ont fait l'objet de tels contrats.

Les gares de l'ouest lyonnais, certains aménagements de la rive droite du Rhône (Vernaison, Givors canal) feront l'objet de tels contrats.

Les protocoles

Le protocole d'accord du projet de l'ouest lyonnais

Cette opération qui figurait au contrat de plan État-Région 2000-2006 a été inscrite au contrat d'objectif Région-RFF pour la période 2005-2010. Elle est inscrite également au contrat de projet Etat-Région 2007-2013.

Le protocole d'accord proposé précise le projet et définit le principe des répartitions financières entre partenaires.

L'objectif du projet est de constituer une offre alternative à l'utilisation de la voiture, notamment pour les déplacements domicile-travail. Il s'inscrit dans le cadre des objectifs du Plan des déplacements urbains (PDU) et répond aux objectifs de lutte contre la pollution automobile et les émissions de gaz à effet de serre.

La Région propose un projet en cinq étapes de réalisation :

- étape n° 1 : un service à la clientèle amélioré pour décembre 2009 sur les trois branches de l'ouest lyonnais (Lozanne, Sain Bel, Brignais) :

- . matériel neuf ou récent,
- . desserte au quart d'heure en pointe, à la demi-heure hors des heures de pointe sur la branche de Sain Bel ; à la demi-heure en pointe et à l'heure en creux pour Lozanne et Brignais,
- . mise en place d'un système d'information des voyageurs (SIV) en temps réel dans toutes les gares du réseau,

- . remise à niveau de l'ensemble des gares (revêtements, éclairage, quais, etc.),
- . aménagements ponctuels de gares (parkings, etc.),
- . aménagements de sécurité des infrastructures ;

- étape n° 2 : nouvelle offre de service par tram-train sur la branche de Sain Bel début 2011 :

- . électrification de la branche de Sain Bel et utilisation de matériels de type tram-train,
- . poursuite des projets d'aménagement de gares,
- . réalisation de l'atelier de maintenance en gare de L'Arbresle ;

- étape n° 3 : mise en service du matériel tram-train sur la branche de Brignais pour la fin 2012 :

- . travaux d'électrification de la branche de Brignais,
- . réalisation du shunt de Tassin la Demi Lune,
- . doublement de la voie sur le tronçon commun Tassin la Demi Lune-Saint Paul,
- . parcours direct Brignais-Saint Paul avec du matériel de type tram-train ;

- étapes 4 et 5 : aménagements à étudier avant 2009 :

- . lancement des études d'avant-projet d'électrification de la branche de Lozanne avec utilisation d'un matériel de type tram-train (2012-2015),
- . études d'opportunité et de faisabilité de prolongements au-delà de Lozanne, Brignais et Sain Bel.

Le dispositif financier prévu par le protocole d'accord porte sur les trois premières étapes 2009-2012 pour un montant global de l'ordre de 294 M€ (voir tableaux) :

- 143 M€ pour le volet infrastructures,
- 102 M€ pour le volet matériel roulant,
- 20 M€ pour l'atelier de maintenance à L'Arbresle,
- 29 M€ pour les gares (à préciser au fur et à mesure de l'avancement des projets).

Il est proposé que la Communauté urbaine participe au financement des infrastructures pour 12,35 M€ et au financement des opérations d'aménagement des gares situées dans la Communauté urbaine (montants et répartitions financières à préciser pour l'essentiel dans le cadre d'opérations sous maîtrise d'ouvrage Communauté urbaine avec une participation financière régionale dans le cadre des contrats d'aménagement des gares).

Les participations financières aux infrastructures feront l'objet de conventions d'application du contrat d'objectif Région-RFF 2005-2010 et du contrat de projet Etat-Région 2007-2013. Ces conventions seront soumises au conseil de Communauté.

Une première convention est d'ores et déjà prévue pour les travaux préparatoires d'infrastructures. Un protocole d'accord pour les gares est envisagé pour l'automne 2007. Ces documents et les engagements financiers correspondants seront soumis au conseil de Communauté.

Le projet de modernisation de l'ouest lyonnais - tableaux financiers

Volets	Etat (en M€)	Région (en M€)	Réseau ferré de France (RFF) (en M€)	conseil général du Rhône (en M€)	Communauté urbaine (en M€)	SNCF (en M€)	Total (en M€)
infrastructures	15,67	87,07	15,20	12,51	12,51	0,02	143
dont : déjà financé	0,57	10,27	0,94	-	0,16	0,02	12
dont : reste à financer	15,10	76,80	14,26	12,51	12,35	-	131
- dont contrat d'objectifs 2005-2010	-	61,70	9,81			-	89
- dont contrat de projet 2007-2013	15,10	15,10	4,45			-	42

matériel	-	102	-	-	-	-	102
maintenance (€ 2005)	-	-	-	-	-	-	19
atelier (1)							
déménagement base travaux Lozanne	-	1,2	-	-	-	-	1,2
total dont montants déjà financés (1)	15,67	192,57	14,82	11,46	11,62	0,02	265,2
total restant à financer (1)	15,10	182,3	13,88	11,46	11,46	-	253,2

(1) atelier de maintenance : plan de financement à préciser entre la Région, RFF, SNCF et les collectivités locales concernées par le site

Contrat d'aménagement de gares (Cag) et remise à niveau des gares (Ran)			
gares périmètre urbaine	Communauté	financements à préciser dans le cadre d'un protocole spécifique	29 M€
gares hors périmètre urbaine	Communauté		

Le protocole d'intention du projet de la rive droite du Rhône Perrache-Givors

L'axe Lyon-Givors longe la rive droite du Rhône et constitue la colonne vertébrale d'espaces périurbains denses entre Lyon et Givors.

Cet axe bénéficie d'une desserte omnibus d'une trentaine de trains par jour. La fréquentation journalière de l'axe avoisine 3 500 voyageurs (2004). Ce secteur connaît des difficultés de déplacement accrues avec des effets d'enclavement liés à la topographie (relief et Rhône). Le nombre de déplacements est élevé dans l'aire d'attraction de l'axe (rive droite) avec près de 12 000 migrants alternants et 3 000 étudiants (1999). Près de la moitié du flux est générée par le secteur d'Oullins.

Dans ce contexte, le mode ferroviaire a un rôle essentiel à jouer.

Le projet proposé est le suivant :

- l'amélioration de la desserte TER avec la mise en place du cadencement à compter du mois de décembre 2007 (un train à la demi-heure en pointe, toutes les heures en creux),
- le renouvellement et l'augmentation du parc de matériel roulant,
- l'organisation des correspondances entre les trains et les transports urbains et locaux,
- le développement des services multimodaux en gare (information des voyageurs, support carte à puce unique OÙRA, distribution de titres urbains dans les gares, etc.),
- l'amélioration des conditions de rabattement et de l'intermodalité en gare,
- la réalisation des aménagements d'infrastructures à Givors et à Perrache nécessaires au développement de la fréquence des trains.

Les opérations concernant les gares et pôles d'échanges sont les suivantes :

- Perrache : aménagement du pavillon sud avec amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite,
- Confluence : création d'une halte visant à desservir la partie sud de Confluence en complémentarité de Perrache,
- Oullins : création du pôle d'échanges combiné à l'arrivée du métro B, sous réserve d'un accord de l'ensemble des partenaires concernés sur le système d'échanges de la partie sud du tronçon ouest du périphérique (Top), accord qui doit comprendre un ou plusieurs pôles d'échanges multimodaux entre le périphérique, le réseau de transport urbain, le réseau ferroviaire Real et le système viaire local,

- Irigny : création d'une halte avec parking-relais et rabattements,
- Vernaison : aménagement d'un espace d'attente, réaménagement du parking, agrandissement du parking notamment,
- Givors-ville : aménagement du parking côté nord et traversées de voie notamment,
- Givors-canal : nouvel accès à la gare côté nord, aménagement d'arrêts de bus.

Globalement, le niveau d'étude des différents projets de la rive droite du Rhône est moins avancé que celui de l'ouest lyonnais. La plupart des montants figurant dans le tableau ci-dessous ont un caractère très indicatif qui se précisera au fur et à mesure de la mise au point des projets.

Il est proposé que la Communauté urbaine participe, dans le cadre du volet ferroviaire du contrat de projet Etat-Région 2007-2013, au financement :

- des infrastructures (Perrache voies 19 à 23 et raccordement de Givors) pour 2 M€ (0,5 et 1,5 M€),
- des opérations d'aménagement de Perrache pavillon sud, de création de la halte de Confluence et du pôle d'échanges d'Irigny, d'aménagement du pôle d'échanges de Givors-ville : pour ces opérations selon les principes de répartition indiqués dans le tableau ci-dessous.

Les participations financières à ces opérations d'infrastructures et d'aménagement feront l'objet de conventions d'application du contrat de projet Etat-Région 2007-2013. Ces conventions seront soumises au conseil de Communauté.

S'agissant des aménagements plus ponctuels des gares de Vernaison et Givors-canal, les opérations correspondantes feront l'objet de contrats d'aménagement de gares avec la Région (maîtrise d'ouvrage communautaire). Ces contrats seront soumis au conseil de Communauté.

Le projet de la rive droite du Rhône, Perrache-Givors - tableaux financiers

Projets	Total (en M€)	Etat (en M€)	Région (en M€)	RFF (en M€)	SNCF (en M€)	Communauté urbaine (en M€)	Sytral (en M€)	Conseil général du Rhône (en M€)
Contrat de projet Etat-Région 2007-2013								
Perrache voies 19 à 23	7,5 (1)	2,5	2,5	1,5 (2)	-	0,5	-	0,5
raccordement Givors	23 (1)(4)	7,7	7,7	4,6 (2)	-	1,5	-	1,5
Perrache pavillon sud	10,5 (1)	engagement SNCF de l'ordre de 5 M€ participation RFF au titre de l'accessibilité PMR aux quais part résiduelle à répartir entre Etat, Région et Communauté urbaine					-	-
pôle Oullins	30 (1)	25 % (3)	25 %	Projets en cours d'étude Répartition financière à préciser selon les maîtrises d'ouvrage				
halte Confluence	5 (1)							
pôle Irigny	4 (1)							
pôle Givors	10 (1)							
Contrats d'aménagement de gares (Cag)								
aménagement gare Vernaison	1 (1)	Répartition financière à préciser selon les maîtrises d'ouvrage et dans le cadre des contrats d'aménagement de gares						
aménagement gare Givors-canal								

(1) : les montants de ces opérations ne sont pas encore connus avec précision. Ils devront être affinés lors des études à engager à la suite de la signature de ce protocole et des conventions de financement d'études propres à chaque opération.

(2) : estimations provisoires liées à l'assujettissement de la participation de RFF aux règles de l'article 4 du décret n° 97-444 en date du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France (RFF). Ce n'est qu'après consolidation des hypothèses de participation de RFF que les parts Etat et Région, d'une part, et collectivités locales, d'autre part, pourront être confirmées, les clés de répartition restant les mêmes.

(3) : taux maximum. La participation de l'Etat sera arrêtée opération par opération en fonction de la nature des aménagements programmés et du respect des critères d'éligibilité mentionnés dans la charte d'application du volet ferroviaire du contrat de projets.

(4) : si d'autres partenaires financiers viennent s'associer à cette opération, les participations de l'Etat et de la Région seront réduites de leur apport.

Circuit décisionnel : ce projet a fait l'objet d'un avis favorable du pôle déplacements le 18 juin 2007 ;

Vu ledit dossier ;

Oùï l'avis de sa commission déplacements et urbanisme ;

Oùï l'intervention de monsieur le rapporteur précisant qu'il convient de supprimer les deux dernières lignes (total dont montants déjà financés et total restant à financer) du tableau sur le financement du protocole d'accord du projet de modernisation de l'ouest lyonnais ;

DELIBERE

1° - Accepte les modifications proposées par monsieur le rapporteur.

2° - Approuve les deux protocoles relatifs aux projets d'amélioration de la desserte ferroviaire de l'ouest lyonnais et de la rive droite du Rhône entre Perrache et Givors, établis entre l'Etat, la Région, Réseau ferré de France (RFF), la SNCF, le Sytral, le département du Rhône et la Communauté urbaine.

3° - Autorise monsieur le président à signer les protocoles correspondants.

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