



Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise

# LE FORUM DU CFAL

SECTION NORD

19 MAI 2008

**VERBATIM DES DEBATS**



## Ouverture des débats

### Monsieur Soubelet, Préfet de l'Ain :

Le déroulé de cette longue journée vous a été remis à travers un document que vous avez pu prendre à l'entrée de ce bel espace, d'échanges et de réunion ; et je remercie tout de suite d'ailleurs, Monsieur le maire de Villieu-Loyes-Mollon de nous accueillir dans cet amphithéâtre tout à fait adapté à des débats, ainsi qu'à la visibilité des personnes qui sont à la tribune et de celles qui sont dans la salle. Ces lieux sont tout à fait propices à ce type d'échanges.

Je voudrais vous dire d'abord par qui je suis accompagné, puisque plusieurs personnes vont intervenir pendant toute cette matinée, sans préjudice naturellement de tous ceux qui sont dans la salle et qui souhaiteront intervenir à différents moments, autant qu'ils le souhaitent compte tenu du fait, que l'intérêt de cet échange est vraiment qu'il soit interactif et que, en dehors des exposés ou des présentations thématiques qui vont vous être faites, et sur lesquelles je vais revenir, on puisse avoir des moments d'échange variés tout au long de la matinée de façon à ce qu'il n'y ait pas d'exposés trop longs qui s'enchaînent. L'idée c'est vraiment qu'on puisse échanger de façon interactive tout au long de la matinée et de l'après-midi.

Alors je suis accompagné de la DRE, Direction Régionale de l'Équipement, dont le directeur est présent Monsieur Amiot, accompagné de Monsieur Maisonnier son adjoint. Monsieur De Mester, directeur régional de RFF, est ici présent accompagné de Monsieur Cuvillier, chef de mission pour le CFAL.

Nous avons demandé également à des observateurs de venir, c'était une demande d'une partie des élus qui ont été reçus par le Préfet de Région. Monsieur Thierry Masnou est là et Madame Céline Braillon est ici, à côté de lui. Tous les deux sont membres de la mission Concertation et débat public du ministère, donc cela correspond à la demande que certains d'entre vous avait faite d'avoir des observateurs ministériels du niveau central qui connaissent le Grenelle de l'Environnement et qui sont donc

présents en tant qu'observateurs attentifs pendant toute cette réunion.

Il y aura tout au long de la journée un certain nombre d'experts qui vont commenter les exposés qui vont être faits et dont la liste va être donnée dans quelques instants. Ces experts sont donc :

- Monsieur Leblond du laboratoire régional des Ponts et Chaussées de Clermont-Ferrand qui traitera du sujet des vibrations. Monsieur Leblond, il n'est pas arrivé ? Il arrive. Il faut qu'il soit là, vu que j'ai annoncé sa présence.
- Monsieur Miège du CT, est présent.
- Monsieur Vasseur, directeur de la DRIRE, pour sa partie subdivision de l'Ain.
- Messieurs Meynier de la DIREN, mais également Monsieur De Guillebon, le DIREN est présent.
- Monsieur Fallon le directeur de l'agriculture et de la forêt est présent.
- Monsieur Comte, président de l'entreprise de transport SOTRADEL.
- Et président de la CCI de Villefranche-sur-Saône.
- Est également présente, et c'est bien normal, la SNCF direction stratégie et direction du fret.

Vous voyez qu'il y a un certain nombre d'experts pluridisciplinaires qui vont intervenir à différents moments pour appuyer les exposés qui vont être faits et qui pourront là aussi répondre très largement à toutes les questions que vous pourriez vous poser et aux interventions que vous souhaiteriez effectuer.

La journée démarre donc maintenant et théoriquement elle se termine à 16 heures, mais vu l'importance du sujet on n'est pas à cinq minutes près et si éventuellement les débats se développaient un peu, il n'est pas interdit qu'on puisse déborder. Mais on essaye quand même de façon à pouvoir donner le maximum d'informations à tout le monde, d'avoir un minimum de discipline dans les débats de façon à ne pas trop déraiser sur l'horaire indicatif qui a été donné dans le document qui vous a été remis en début de séance.

Nous avons donc un moment consacré d'abord aux questions de base.

**9 h 30 – 10 h 30 : Pourquoi le CFAL ? Pourquoi le choix du fuseau en jumelage et pourquoi ce choix est contesté ?**

Nous allons vous présenter ces questions-là ; je pense que ces questions-là susciteront des débats dans la salle et sans doute des interventions.

A chaque fois qu'il y a un thème qui sera présenté, il y aura à la fois l'intervenant, l'expert et après je redonne la parole à la salle et on pourra à chaque fois intervenir, soit pour demander des précisions, soit carrément pour apporter une précision ou poser des questions. Chaque moment sera suivi d'un moment de débat.

**10 h 30 – 11 h 15 : Un impact du projet sur l'économie.**

**11 h 15 – 12 h : L'environnement humain, le traitement du bruit.**

**12 h – 12 h 30 : L'environnement naturel.**

Une pause déjeuner d'une heure et pas plus. De façon à ce que l'on ne soit pas trop lourds pour l'après-midi ; il faut qu'on reste vifs pour les sujets de l'après-midi qui sont aussi importants.

**13 h 30 – 14 h : La ressource en eau.**

**14 h – 14 h 30 : Les vibrations.**

Il faut que l'expert vibration soit arrivé au plus tard à cette heure-là.

**14 h 30 – 15 h : Le site SEVESO de Balan qui est aussi un point important du sujet.**

**15 h – 16 h : Débat général si je puis dire et conclusion.**

Tout en vous disant que naturellement ce n'est pas à ce micro cet après-midi que je vais conclure sur le fuseau qui sera définitivement retenu. Je rappelle que, si aujourd'hui nous présentons le fuseau A, de la façon la plus complète qui soit, avec des possibilités de

débats entre nous, à 16 heures, je ne vais pas reprendre la parole pour conclure en disant : « *Voilà le fuseau que je retiens* ». On est bien sur un esprit de mini-Grenelle et de forum. Autrement dit, on débat de l'intégralité des données du sujet, c'est-à-dire, la possibilité que le CFAL Nord soit construit autour du fuseau A. Le débat d'aujourd'hui est vraiment un débat sur les avantages et les inconvénients, s'il y en a, de ce fuseau.

Mais je laisserai le soin effectivement aux opposants au fuseau qui se sont déjà manifestés de dire tout le mal qu'ils en pensent, j'en vois dans la salle qui sont déjà sur des starting-blocks, avec un large sourire. Le débat sera animé, en tout cas il est fait pour ça.

Je termine en disant que la conclusion ce n'est pas 16 heures, autrement dit à 16 heures il n'y aura pas l'oracle du préfet qui dira : « *je vous ai entendu et maintenant voilà la décision* ».

C'est un débat, un rapport sera fait à l'issue du débat par nous, et après il y aura un rapport fait par le Préfet de Région qui est l'autorité, si je puis dire, de gestion du dossier CFAL.

Je précise : pas de conclusion définitive à la fin de la journée. Je précise qu'il y aura un verbatim, donc par définition, intégral des débats qui sera établi, puisque tout est pris en notes, y compris, ce que je dis, et ce qui va être dit par les intervenants, les experts, et tout ce que vous pourrez dire, donc il y aura un verbatim par définition exhaustif, puisque c'est le sens même du mot verbatim, qui sera établi et qui sera diffusé à ceux qui le souhaitent. Comme ça la mémoire intégrale au mot près, à la virgule près de tout ce qui aura pu être dit pendant cette grande journée, sera gravée pour le reste de l'éternité.

Voilà, donc il y aura une possibilité d'avoir l'intégralité des débats à l'issue de la réunion, enfin dans les jours qui viennent, le temps que nous l'établissions.

Voilà, j'en ai terminé avec mon propos introductif, je ne veux pas trop dérapier sur l'horaire qui a été arrêté. Je n'ai pas oublié, Philippe (De Mester), tu me dis si j'ai oublié

éventuellement des données de portée générale à indiquer, non ?

Il y aura effectivement des micros qui vont circuler dans les travées avec des hôtesses donc on pourra certainement parler facilement et comme je le disais à l'issue de chacun des thèmes présentés. Alors s'il n'y a pas de questions préjudicielles comme on dit dans les juridictions administratives, je propose que nous commençons les exposés qui ont été prévus.

Donc, nous commençons par un premier exposé sur : *pourquoi le CFAL ? Pourquoi le choix du fuseau en jumelage ? Pourquoi ce choix est contesté ?*

Et interviendront donc pour présenter ces trois sujets RFF, puis la DRE.

Donc je laisse la parole à RFF, voilà, il y aura en principe des documents visuels, c'est ça ?

## **POURQUOI LE CFAL, POURQUOI LE CHOIX DU FUSEAU EN JUMELAGE, POURQUOI CE CHOIX EST CONTESTE ?**

**Monsieur Cuvillier :**

Mesdames, Messieurs bonjour. Pour ceux qui ne me connaîtraient pas, donc je suis Denis Cuvillier, j'appartiens à la Direction Régionale de Réseau Ferré de France, à Lyon, et je m'occupe de ce projet de contournement depuis le débat public de 2001-2002. Et alors donc je vais dans un premier temps vous préciser à quoi sert le CFAL.

Alors pour certains ils l'ont déjà entendu plusieurs fois, je pense à tous les élus des fuseaux concernés parce que nous avons l'occasion de nous rencontrer à de nombreuses reprises, dans la phase des études préliminaires, mais je vais essayer d'apporter des éléments d'actualité, notamment sur les trafics, pour comprendre le fonctionnement de ce nœud lyonnais et expliquer quelles seront les contributions du contournement.

Le nœud lyonnais aujourd'hui, il est traversé essentiellement par deux grandes lignes mixtes nord-sud. La ligne qu'on appelle PLM, qui descend par la vallée de la Saône qui irrigue les grands bassins d'emplois, Chalon-sur-Saône, Mâcon, Villefranche, Lyon et qui se prolonge au sud de Lyon par la ligne de la rive droite du Rhône.

C'est une ligne mixte au nord de Lyon, elle est toujours mixte jusqu'à Givors, pour les TER St Etienne. Au sud de Givors, par contre, elle est spécifiquement dédiée au fret.

Et puis, la ligne dite de la Bresse qui vient de Dijon, Bourg, qui vient jusqu'à Ambérieu, là il y a un prolongement du train vers l'Italie qui ensuite va passer par Culoz et Chambéry. Et puis la ligne revient sur Lyon – là nous sommes dans le secteur, où nous sommes aujourd'hui – passe à travers la Part-Dieu, et se prolonge en rive gauche du Rhône. Ça cette ligne est mixte sur ces deux parties, mais elle est plus

spécifiquement dédiée au fret au nord de Bourg-en-Bresse.

Alors l'analyse de trafic entre 2004 et aujourd'hui 2008, est intéressante parce qu'elle montre comment nous exploitons ce réseau et quelles sont les grandes questions qui se posent à nous et comment nous les réglons.

Vous avez à chaque fois, sur chaque carré trois chiffres. Le chiffre de gauche, c'est le trafic 2004, le chiffre du milieu c'est le trafic 2007, et le chiffre de droite c'est le trafic 2008, celui qui a été mis en place depuis le cadencement des TER, en Région Rhône-Alpes.

Alors qu'est-ce qu'on constate ?

Globalement, au nord de Lyon, les années 2004 et 2007, nous avons au niveau du trafic fret, une sorte de répartition équilibrée entre les deux lignes, 130 d'un côté et 110 de l'autre. En 2007, on constate quoi ? Une baisse du nombre de trains de fret, qui n'est pas forcément corrélée avec une baisse du tonnage, la SNCF pourra s'exprimer sur ce sujet tout à l'heure. Mais toujours cet équilibre entre les deux trafics. Et puis au mois de décembre mise en place du cadencement TER, forte croissance des TER, plus 10 % de trains et nécessité d'accueillir tous ces trains dans les deux gares de Part-Dieu et Perrache, mais surtout à Part-Dieu.

Et là, on commence à toucher la saturation de la gare de la Part-Dieu, alors pour pouvoir continuer à faire circuler le trafic fret, qu'est-ce que nous avons fait ? Nous avons reporté du trafic fret de la ligne de la Bresse vers la PLM. Puisque la PLM aujourd'hui accepte 140 trains de fret, et que la ligne de Bresse son prolongement entre Ambérieu et Lyon, n'en accepte plus que 70.

Alors c'est une situation qui est paradoxale, c'est une situation de court terme, elle est faite pour répondre à la demande de passage de trains, mais elle est paradoxale parce que vous voyez qu'on reporte du fret sur une ligne qui dessert au contraire de grands centres urbains à destination voyageurs, et qu'on déleste la ligne, de la Bresse qui elle est plutôt à destination du fret.

C'est une situation dont on se rend compte, qu'elle ne peut pas durer très longtemps, parce que les demandes de TER sur la ligne de la PLM nous obligent à un moment donné à reporter, rééquilibrer ce trafic entre ces deux grandes lignes au nord de Lyon.

En dessous en bleu, vous avez les trafics voyageurs, dont vous vous rendez compte que eux, ils ont une progression régulière et un saut assez significatif au moment de la mise en place du cadencement. Le saut le plus significatif, vous voyez d'ailleurs au passage qu'il est sur la ligne de Grenoble, 135, 150, près de 200 trains voyageurs par jour.

Au sud de Lyon, les trafics... alors ici c'est la somme de deux trafics en rive droite et rive gauche du Rhône, je vous ai dit que c'était la ligne de la rive droite qui était plus spécifiquement réservée au fret dans la pratique, il y a une répartition deux tiers/un tiers entre les deux lignes : deux tiers sur la ligne de la rive droite, un tiers en rive gauche.

Vous apercevez qu'au sud de Lyon, on a retrouvé des niveaux de trafics qui sont ceux de 2004, voire légèrement au-delà.

Alors le contournement il est fait pour redonner de la capacité au nœud lyonnais. De la capacité pour quoi ? Pour du fret, mais aussi pour du voyageur. Alors pour du fret, ce graphique il est intéressant parce qu'il montre bien la situation privilégiée de la Région Rhône-Alpes, au niveau de carrefour, c'est un carrefour de voies de communication, à la fois pour les grands flux nord-sud, mais aussi pour les trafics Lyon-Italie. Donc vous voyez la convergence de ces flux, qui nous impose nous, de trouver des solutions satisfaisantes pour le passage des trains. La convergence, elle ne peut pas se faire dans la gare de la Part-Dieu, elle ne peut pas se faire dans la gare de Perrache. Donc vous voyez que le contournement, c'est le maillon qui tout en évitant Lyon, met en relation ces deux grands axes.

Un objectif qui était fixé dans le cahier des charges du contournement, c'était qu'au-delà de son aspect fret, il participe aussi aux dessertes

voyageurs et plus particulièrement à la desserte directe de la gare de St Exupéry. Aujourd'hui la gare de St Exupéry n'est desservie que par des liaisons grande vitesse, soit vers le nord et direction Paris, soit vers le sud Valence et Marseille.

Dans un premier temps, la liaison Lyon-Turin permettra de ramener des trains à grande vitesse, sur la gare de St Exupéry et notamment ceux qui viennent du sillon alpin, et accompagnés [et ça c'est clic suivant] du contournement, mais le contournement en maillant à la fois le réseau existant et ligne nouvelle permettra à toutes ces villes de Rhône-Alpes d'être reliées directement à St Exupéry, permettra au niveau des infrastructures, après il appartiendra aux autorités organisatrices de transport de décider si oui, ou non, elles mettent en place des liaisons collectives par fer entre ces villes et St Exupéry.

C'est une image qui donne à la fois un point sur l'avancement du projet qui en même temps permet d'apprécier toutes ces fonctionnalités. Et une fonctionnalité supplémentaire dont je ne vous ai pas encore parlé, qui est la contribution du contournement au développement des TER. Voyez que le nord, le fuseau A de la partie nord, qui va depuis le nord d'Ambérieu où il sera raccordé à la branche sud de LGV Rhin-Rhône, a des possibilités de maillages avec le réseau existant en différents endroits.

Il ouvre donc la possibilité de développer des liaisons rapides intercités sur cette ligne nouvelle, alors pas jusqu'à Lyon, parce qu'il ne va pas jusqu'à Lyon, il va s'arrêter au niveau de Niévroz, de développer des liaisons intercités sur cet itinéraire et permettre de ce fait du développement de train omnibus sur les lignes actuelles tout en facilitant globalement l'exploitation de cette ligne.

Le contournement donc est connecté à la liaison Lyon-Turin et il constitue justement l'accès de la liaison Lyon-Turin au réseau existant, notamment pour les trains fret, et puis le contournement se prolonge au sud, par un fuseau qui n'est pas encore arrêté. On a un cran de décalage par rapport à la partie nord où on a

fait des études de tracé, de niveau avant-projet sommaire, sur un fuseau qui a été choisi par une décision ministérielle.

Pour le sud on est en train de rechercher les différents fuseaux de passage, de manière à ce que l'Etat puisse décider lequel de ces fuseaux portera sur la partie sud du projet.

Il y a une question.

**Monsieur Battista :**

Monsieur le Préfet, juste un mot pour être sûr qu'on se soit bien compris et qu'on ait compris vos propos initiaux et introductifs, on va effectivement regarder la problématique du CFAL, personne a... enfin je pense que dans cette salle il y a beaucoup de convaincus qu'il est utile et nécessaire, et vous avez évoqué l'hypothèse de regarder les différents fuseaux.

Le premier propos introductif présenté par Monsieur Cuvillier, c'est de nous présenter le A, et que le A. Alors soit il y a un malentendu, on s'est trompés de réunion, on n'a pas compris l'intitulé, soit effectivement c'est un malentendu ou une erreur et le reste va nous présenter les autres fuseaux. Enfin, j'ose espérer que c'est comme ça que ça va se passer parce que sinon il y aurait un vrai malentendu sur la raison d'être de cette réunion.

Merci Monsieur le Préfet.

**Monsieur le Préfet Soubelet :**

Oui, je précise, il n'y a pas de malentendu, je n'ai pas dit que la réunion d'aujourd'hui allait être consacrée à une présentation, comment dirais-je, égalitaire des quatre fuseaux qui ont été donc traités ou étudiés dans le passé. Je rappelle que la réunion est une réunion par nos soins de présentation du fuseau A, tel que nous le voyons puisque pour l'instant, c'est le seul qui fait l'objet d'une décision ministérielle. Comme vous le savez cette décision continue d'être en débat et c'est tout l'objet du mini Grenelle et d'ailleurs même des études complémentaires qui ont été faites entre décembre 2005 et aujourd'hui.

Comme vous le savez Monsieur Battista, il y a eu effectivement des évolutions et des concertations et des discussions. Donc, je précise bien, pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïtés, nous on vous parle, nous, Etat, RFF, SNCF, DRE, on vous parle du fuseau A puisque c'est celui qui est sur la table pour l'instant, si je puis dire pour le compte de l'Etat. Je n'empêche personne naturellement dans la salle, bien au contraire, d'évoquer, s'il l'estime nécessaire, les avantages qu'il trouve supérieurs aux fuseaux B, C ou D.

Il n'y a pas d'obstacle, à ce qu'on puisse discuter ou à ce que vous puissiez dire ce que vous pensez des autres fuseaux que le fuseau A. N'attendez pas de l'Etat qu'il mette à plat deux ans et demi après, la décision de décembre 2005, les quatre fuseaux comme s'ils étaient sur un même plan d'égalité. Les choses ont avancé, il y a eu des discussions, il y a eu des décisions, la décision définitive n'est pas encore prise.

Quand Monsieur Bussereau est venu dans le département, il y a quelques semaines, vous y étiez Monsieur Battista, il n'a pas dit que le mini Grenelle servirait à l'étude à plat des quatre fuseaux pour déterminer après de façon définitive quel était celui qu'on retenait. Il a demandé que le fuseau A qui est pour l'instant la proposition mise sur la table par l'Etat et par RFF, mais qui fait l'objet de contestations dont vous êtes l'un des fers de lance, que ce fuseau A fasse l'objet d'une présentation exhaustive dans tous ses aspects par l'Etat et ses accompagnateurs, à charge après à la salle de discuter éventuellement, de présenter si elle le souhaite les avantages qu'elle voit, la salle, ou les intervenants, dans les fuseaux autres que les fuseaux A.

On est bien d'accord, moi je ne vais pas vous faire un exposé égalitaire des quatre fuseaux, ça n'est pas l'objet de la réunion, et ça n'est jamais ce que Monsieur Bussereau a dit quand il est venu. En revanche, je n'interdis à personne, bien au contraire, c'est vraiment l'intérêt de ce forum mini Grenelle, je n'interdis à personne naturellement de présenter ce qu'il estime éventuellement être les avantages, éventuellement supérieurs des autres fuseaux.

C'est pour ça que dans les exposés notamment pour ce qui est des documents visuels, vous n'aurez pas de comparaison à plat des fuseaux A, B, C et D avec avantages/inconvénients, ça non.

**Monsieur Battista :**

Mais pour autant, il n'a jamais fermé la porte aux autres hypothèses et certainement pas annoncé – nombreux dans cette salle y étaient – que le fuseau A était la seule hypothèse envisageable à l'issue de ce mini Grenelle, puisque justement les variantes et certaines autres choses qui avaient été proposées restaient d'actualité. Il l'a dit assez clairement, sauf à ce que j'ai mal entendu. Donc, il serait bien qu'on puisse aussi de votre part, entendre quelques éléments sur un minima des variantes. Merci.

**Monsieur le Préfet Soubelet:**

Je crois c'est ce qui va être fait, je crois qu'on dit la même chose Monsieur Battista. Nous, on met sur... avec des mots différents, ce qui arrive, et c'est toute la richesse du débat et tout l'intérêt, mais on est bien d'accord sur le fait que nous on va vous présenter le fuseau A. Après, on discutera du reste, y compris des variantes de ces fuseaux.

Voilà, il n'y a pas d'ambiguïté sur les termes du débat, tel que nous l'avons compris les uns et les autres lorsque Monsieur Bussereau en a défini les contours.

Bien, on est toujours sur la partie exposé initial, Monsieur Maisonnier vous avez la parole.

**Monsieur Maisonnier :**

Je présente la question : pourquoi le fuseau A ?

Donc c'est justement l'occasion de projeter la carte avec l'ensemble des fuseaux et cette carte évidemment peut rester affichée pour que vous puissiez vous-mêmes, pendant le débat parler de ce choix.

Alors pourquoi le fuseau A ?

Je ne vais pas chercher à vous convaincre que c'était le bon choix, mais simplement rappeler les procédures, comment les choses se sont

déroulées pour arriver à ce choix. Alors pour déterminer le tracé d'une nouvelle infrastructure, dont on reconnaît qu'elle est utile, la méthode consiste à procéder par élimination et en plusieurs étapes.

Donc pour le contournement ferroviaire, la première étape c'était en mai 2003, la détermination du périmètre d'étude. Donc la zone cerclée de bleu à l'intérieur de laquelle vous voyez les 4 fuseaux.

Donc, ce périmètre d'étude qu'est-ce que ça veut dire ? Ça veut dire qu'à partir du moment où on a choisi ce périmètre d'étude, on dit que le contournement ne passera pas en dehors de ce périmètre. Donc on lève les servitudes d'urbanisme au niveau des documents de l'urbanisme, des PLU, des SCOT, des sursis à statuer pour les permis de construire, sur les terrains qui sont en dehors de ce périmètre donc en bleu pour le périmètre nord. Donc ça, c'était mai 2003.

Alors en décembre 2005, la deuxième étape, ça a été le choix du fuseau A. Donc de la même façon, choisir le fuseau A, ça veut dire affirmer qu'on renonce effectivement au passage sur les autres fuseaux. Et puis la troisième étape à venir, ce sera le choix d'un tracé à l'intérieur du fuseau A, une fois que les études précises auront permis de caler ce tracé et déterminer les principales caractéristiques du projet.

Donc pour chacun de ces choix, trois étapes : la décision est prise par le ministre, c'est une décision politique, et qui se base d'une part sur des études techniques faites par le maître d'ouvrage RFF, et qui est éclairée par une consultation.

Donc une consultation c'est une demande d'avis officielle, organisée par le Préfet de Région en lien avec les Préfets de département. Et donc le ministre décide de poursuivre les études sur un fuseau, c'est un arbitrage entre des intérêts contradictoires, mais jusqu'à présent ce n'est pas encore la décision de réaliser le projet.

La décision de décider le projet, ça sera la déclaration d'utilité publique, donc étape encore

à venir, où là une commission d'enquête donne un avis sur l'utilité du projet, il faut que cette utilité soit suffisante, il faut que le projet serve à quelque chose, et puis il mesure également les nuisances provoquées par le projet, elles ne doivent pas être disproportionnées par rapport à l'utilité collective du projet. Donc ça sera 2009 au plus tôt, si le projet est poursuivi.

Alors le fuseau A a été contesté bien évidemment, peu après la décision du 26 décembre 2005. Les élus ont fait remonter au ministère une liste de 14 points qui posaient problème. Donc le ministre a demandé une expertise, Monsieur Papinutti le sous-directeur des infrastructures ferroviaires s'est rendu sur place. Et sur ses recommandations le ministre a demandé au Préfet de rouvrir une phase de concertation avec les élus, les partenaires économiques, en disant qu'il s'agissait de développer une approche comparative sur une analyse fine, précise des impacts du tracé et le développement d'une véritable variante au tracé actuel.

Donc un groupe de travail s'est réuni plusieurs fois avec le Préfet de Région en 2006. Et à la fin de ce travail, le ministre a décidé le 3 avril 2007, de confirmer le fuseau A avec des engagements précis sur la façon de remédier aux points soulevés par les élus.

Alors la contestation ne s'est pas arrêtée, il y a eu une manifestation par exemple à Lyon, le 11 juin 2007, à la suite de laquelle le Préfet de Région a à nouveau reçu les élus. Il y a eu une visite donc des élus le 19 septembre au secrétariat d'Etat au transport, donc pour rencontrer Monsieur Bussereau. Et puis donc ce dernier est venu sur place le 12 février.

Donc c'est à ce moment là qu'il a décidé de cette journée, donc ça prouve bien que la décision n'est pas facile à prendre, puisqu'on en rediscute encore aujourd'hui.

Dernier élément que l'on peut rappeler également, il y a eu un recours au Tribunal Administratif déposé par l'association *Parfaire* et la Communauté de Communes de Montluel. Le recours a été rejeté le 31 mars 2006, il y a eu



appel, la Cour Administrative d'appel a confirmé ce jugement le 12 octobre 2006.

Alors pourquoi ce recours n'a pas été reçu ? C'est que la décision attaquée, c'était la lettre, la décision ministérielle du 26 décembre 2006 qui choisit le fuseau. Et le tribunal a estimé que cette lettre n'a pas le caractère d'une décision faisant grief. Ce qui veut dire que c'est une lettre qui consiste à orienter des études, ce n'est pas une lettre qui décide de passer sur le fuseau.

Alors évidemment c'est un acte quand même important, mais simplement la discussion ne relève pas du Tribunal Administratif à ce niveau-là, c'est bien une décision politique qui reviendra au ministre, donc après les rapports qui suivront ce Grenelle.

Donc, voilà comment une décision administrative oriente une poursuite d'études. Alors évidemment, maintenant le débat va pouvoir s'ouvrir sur les raisons, les critères qui ont justifié ce choix. Et nous sommes là, au sein de cette discussion pour apporter des éclairages, répondre à vos questions.

**Monsieur le Préfet :**

La parole est à la salle, pour qui le souhaite. Monsieur Gauthier. Je propose qu'on... bon on vous connaît Monsieur Gauthier, mais pour les autres intervenants, je propose que vous vous présentiez à chaque fois.

**Monsieur Gauthier :**

Oui, bonjour, Rémi Gauthier, je suis président l'association *A3CFAL* qui représente les riverains dans le secteur de la Côtière et plus récemment on va dire qu'on a des adhérents de Ambérieu jusqu'à Beynost. Donc on est vraiment dans la zone impactée.

Juste pour faire un rappel ou compléter peut-être le propos de Monsieur Maisonnier, 2001 est plutôt le début des hostilités avec l'enquête publique, le CNDP avait lancé une enquête publique pour le Contournement Ouest Lyonnais. Je parle bien des trucs à l'ouest de Lyon, nous on est à l'est, mais c'était vraiment lancé pour le contournement ouest lyonnais.

Au dernier moment, le ministre des Transports de l'époque a rajouté, le CFAL, si vous voulez on pourra vous montrer, mais on voit bien que le débat public de l'enquête publique a été conçu avec des réunions à l'ouest de Lyon, parce que c'était la vocation de cette enquête publique.

Au dernier moment il a été rajouté deux réunions à Ambérieu et à St Bonnet de Mure, me semble-t-il, ce qui fait que le public attendu pour le débat, lié au principe même, au fondement de l'enquête publique n'a pas pu être là. Donc, la collecte des avis contradictoires n'a pas pu apparaître dès 2001.

Ça c'est le premier point donc, on a détourné une enquête publique, on a été opportunistes à l'époque, ça a été présenté comme ça, on a été opportuniste, on a profité, c'est quelque chose de très long à mettre en place, une enquête publique, donc on a profité d'une enquête qui était déjà presque prête pour y greffer un deuxième sujet et qui parlait de complètement autre chose.

Nous sommes en 2008, le Contournement Ouest Lyonnais, on va dire, il n'est même pas au stade des balbutiements, on voit bien quand il y a des volontés le CFAL a déjà au minimum, deux décisions ministérielles. Donc, fin du sujet 2001.

2003 : ce qui n'est pas précisé dans votre propos, c'est qu'il y a la scission du projet qui avant était monobloc de Ambronay, enfin on va dire Pont-d'Ain jusqu'à Vienne ou Givors, qui était coupé en deux. Ça a été contesté largement. Dès 2003 toutes les institutions que ce soient régionales se sont opposées à ce découpage nord-sud, il est toujours maintenu, il n'a jamais été remis en question et pourtant la Région et le Conseil Régional, enfin la Courly, tout le monde a contesté ce découpage. On est en 2008, la partie sud est toujours dans le flou le plus complet.

Que dire d'autre, il y a un argument qui a été décisif pour emmener le choix du fuseau A, ça s'appelle le phasage. Donc j'aimerais bien qu'on nous présente le phasage dans ces deux aspects, je dis bien les deux aspects, le 'économique' qui effectivement a été l'argument

charmeur du propos et l'oubli complet d'expliquer l'impact sur les TER, dont quand même c'est quasiment la première charge de la Région.

La région Rhône-Alpes est quand même en charge des TER, elle fait beaucoup de travail pour développer les TER. Il nous a été donné des chiffres par les services de RFF l'année dernière où il apparaissait clairement que les TER allaient être victimes, je parle dans la partie nord mais *Fracture* vous dirait pareil au sud de s'il y a phase et je crois que ça sera la première réponse à répondre : s'il y a phasage, eh bien, déjà expliquez-nous ce que c'est vraiment ? Et s'il y a phasage, comment vous allez pouvoir assumer politiques, régionaux et tout ça, le développement annoncé, claironné de partout sur le développement des TER ? Vraiment on est très curieux.

**Monsieur Maisonnier :**

Donc sur les trois points :

Premier point, le débat public de 2001-2002 portait effectivement sur deux projets. Un projet autoroutier et un projet ferroviaire. C'est le projet autoroutier qui était beaucoup plus avancé, et le projet ferroviaire moins connu. Le débat public a été fait sur les deux contournements à la demande de la commission nationale du débat public qui a souhaité faire un débat intermodal sur les conditions de traversée de Lyon, au niveau des transports. Et à l'issue de ce débat, effectivement on pouvait constater un déséquilibre entre les degrés de connaissance des deux projets et certaines personnes ont demandé à la commission un nouveau débat sur le contournement ferroviaire. La commission a estimé que le débat ayant eu lieu, il n'était pas nécessaire de relancer à nouveau un débat public et a fait des recommandations à RFF pour assurer une bonne information sur le déroulement de ces études.

Bon, je pourrais dire qu'il y a eu un débat plus général sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Ce débat, n'était pas sur le CFAL mais il a été l'occasion tout de même de réaffirmer une volonté très largement partagée de développer le fret ferroviaire, et donc au

niveau de l'opportunité, d'un contournement ferroviaire, le projet est plutôt sorti renforcé.

Une fois passé cette étape, qui porte non pas sur les tracés mais sur l'opportunité, est-ce qu'il est nécessaire de contourner Lyon, pour les marchandises ? Là vraiment, le débat conclu à oui.

Après je crois que ce point-là, enfin sur l'opportunité, sur la nécessité d'un contournement est assez largement partagé.

Ensuite, comment va-t-on le faire ? Donc, là on rentre effectivement dans les études un petit peu plus précises. Alors vous avez parlé de la coupure en deux du projet, alors je ne sais pas si on peut repasser la même carte avec les fuseaux au nord et la zone d'études au sud.

Alors la décision ministérielle qui choisit le fuseau A, au nord, je reprends la note d'information qui a été largement diffusée et qui a d'ailleurs provoqué beaucoup de réactions, parce que dans ce secteur-là, cette décision ne laissait pas indifférent, c'est évident.

Elle a deux points forts :

- Premier point : je décide de retenir le fuseau A.
- Deuxième point : en intégrant dans la réflexion la partie sud.

Et donc le ministre écrit : « *Je partage le souci largement exprimé de préserver une vision globale de l'itinéraire en intégrant dans la réflexion, la partie sud* ». Donc, il me paraît nécessaire de réaliser dès à présent les études fonctionnelles de définition du fuseau, et cette décision donc en 2005, a effectivement relancé d'une certaine manière, enfin « demandé » en tout cas qu'on avance sur la partie sud.

Le périmètre de la partie sud a ensuite été fixé, et on est aujourd'hui à un stade où on va avoir prochainement une consultation sur les fuseaux de la partie sud. Bon cette consultation est pour l'automne, normalement.

Donc le comité de pilotage du 9 juin permettra de présenter aux élus, les différentes

hypothèses pour voir lesquelles on intègre dans cette consultation, des choix, des fuseaux de la partie sud.

Donc, l'idée est que le nord est prioritaire, ça c'est un problème de priorités par rapport au fonctionnement ferroviaire, éviter la gare de la Part-Dieu.

Mais le sud doit être suffisamment connu, en particulier, avoir un fuseau déterminé, au moment où on fera l'enquête publique sur la partie nord. Et donc le sud pourra se réaliser en fonction des besoins, assez rapidement, après la partie nord.

Le troisième point la phase, ce sera un point sur lequel on reviendra, je ne veux pas en parler maintenant, parce que ça sera dans le deuxième thème sur la justification économique et sur justement les problèmes d'exploitation entre la ligne nouvelle et la ligne ancienne.

**Intervenant :**

On ne peut pas le faire maintenant ?

**Monsieur Maisonnier :**

Oui, comme ça on répond en direct.

**Intervenant :**

Vous faites la présentation.

**Monsieur Cuvillier :**

Alors sur le phasage du projet. Je crois qu'on a présenté quelques images pour bien comprendre ce dont on parle et les niveaux de trafics qui vont avec.

Le phasage du projet n'est possible qu'avec le fuseau A, c'est ce que nous avons montré. Puisque en fait le fuseau A coupe la ligne existante en plusieurs endroits, donc ça ouvre la possibilité, il n'y a pas de décision de prise à ce stade, il faut bien en avoir conscience. Ça ouvre la possibilité d'une réalisation progressive.

Alors, cette réalisation progressive a l'intérêt évident, celui de ne mobiliser les fonds publics qu'au fur et à mesure de la croissance des trafics et des besoins. Donc c'est d'abord un principe de bonne gestion. Alors est-ce que ça a

un intérêt ? Eh bien, c'est ce que la décision ministérielle nous a demandé de regarder.

Alors comment est-ce qu'on mène cette étude ? Dans un premier temps, on a identifié les maillons qui présentaient des intérêts dans le cadre de réalisation progressive. Et dès qu'on aura l'image, voilà les deux maillons qu'on a identifiés.

Le premier maillon, c'est le maillon vertical. Celui qui va de Dagneux à Grenay. Pourquoi est-ce qu'il peut présenter un intérêt ce premier maillon ? Parce que vous avez vu que la question de l'équilibre d'exploitation du nœud lyonnais aujourd'hui, elle est faite aujourd'hui autour de la saturation de la gare de la Part-Dieu. Et c'est la gare de la Part-Dieu qui pose problème dans le nœud lyonnais, ce n'est pas celle de Perrache.

Donc ce premier maillon, il offre la possibilité d'enlever un certain nombre de trains de fret, 64 aujourd'hui qui traversent la gare de la Part-Dieu, y compris certains aux heures de pointe, de les enlever et puis depuis la ligne de Lyon-Ambérieu, de le faire rejoindre la ligne sillon alpin et de là rejoindre la vallée du Rhône.

Et puis le deuxième maillon, c'est le complément, celui qui de Dagneux peut aller jusqu'à Ambronay ou au nord d'Ambérieu.

Alors l'image suivante donne un petit rappel des trafics. Mais spécifiquement sur cette ligne Lyon-Ambérieu. Nous étions en 2004, vous voyez à un niveau de 110 frets et 90 voyageurs et nous sommes aujourd'hui en 2008 à 64 frets et 95 voyageurs. Donc vous voyez qu'il y a aujourd'hui beaucoup moins de trains de fret qu'à l'époque, par exemple, nous avons commencé des études de cette partie nord du contournement.

Alors si on réalise le premier maillon, que deviendraient ces trafics ?

C'est une hypothèse, nous ne réaliserions que ce premier maillon. Les trafics, la capacité totale offerte, on ne dit pas forcément que ce sont des trafics, on n'est pas sûrs aujourd'hui qu'il y aurait une demande en face. Mais la capacité

maximale offerte, donc le nombre maximum de trains qui pourraient circuler sur ce tronçon de ligne nouvelle et sur la ligne existante, serait de 110 trains de fret, en supposant que le nombre de voyageurs n'augmente pas, qu'il reste à 95. Et dans ce calcul nous avons donné la priorité aux trains de voyageurs.

Donc, vous voyez qu'on retrouve, on retrouverait si on ne faisait que ça, le niveau de fret qui circulait sur cette ligne en 2004. Et on ne pourrait pas aller plus loin. Pourquoi ? Parce qu'il y a la saturation de cette ligne Lyon-Ambérieu, à partir du moment où on donne la priorité aux voyageurs, mais il y a aussi ce qui se passe sur la partie sud donc, puisque les trains sont réalisés et que ce premier maillon utiliserait les lignes existantes y compris au sud du projet.

Les chiffres vers l'Italie, on les a mentionnés mais aujourd'hui, les études ne sont pas terminées, donc ce sont vraiment des estimations. Donc s'il y a des gens dans la salle qui étaient intéressés aux chiffres vers l'Italie, prenez-les à titre de première estimation mais ne les prenez pas comme ce qu'a calculé RFF.

Alors si on réalisait la totalité de la partie nord, donc si on complétait ce premier maillon avec le deuxième maillon, qu'est-ce qu'on aurait, eh bien, on aurait sur la ligne nouvelle 190 trains de fret, et pas plus pourquoi ? Parce que la capacité serait limitée par ce qu'il se passe au nord, entre Bourg et Ambérieu. Et puis sur la ligne existante, nous n'aurions plus que les 95 trains de voyageurs.

Alors le premier maillon, on l'a vu tout à l'heure, ça permettrait de retirer le train de fret de la Part-Dieu et de redonner de la capacité à la gare de la Part-Dieu et à elle seule, mais on ne pourrait pas faire vraiment de vrai report modal et notamment de report de trafics de la PLM vers la Bresse.

C'est quand on aura cet ensemble complet du nord, qu'on pourra faire cette fois-ci un véritable report de PLM vers la Bresse. Et donc nous aurons besoin pour dégager des capacités

voyageurs sur la PLM. Voilà, est-ce que ceci a répondu à vos questions ?

**Monsieur Protière :**

Pascal Protière, conseiller régional, président du Comité de ligne Lyon-Ambérieu. Dans cette hypothèse-là, le nombre de trains TER, n'est prévisionnellement pas augmenté ?

**Monsieur de Mester :**

Nous ne savons pas, parce que nous n'avons pas eu sur ce plan, à ce stade encore de discussions avec la région Rhône-Alpes pour savoir quel serait à l'horizon d'une libération de capacité sur la ligne existante, son souhait de développer le service.

Donc 95, c'est le nombre de trains minimum, puisque c'est la situation que nous avons aujourd'hui : grande ligne et TER. Mais il est évident, qu'à partir du moment où on peut sortir de la ligne existante, tous les trafics qui n'ont plus rien à y faire du fait de l'existence du contournement, c'est-à-dire le fret, bien entendu, mais aussi les intercités, les grandes lignes intercités qui n'auraient plus vocation à utiliser cette ligne puisque des raccordements leur permettraient de circuler sur une infrastructure nouvelle.

Et donc on se trouve dans une situation où on a un espace au contraire qui est libéré pour le TER et non pas l'inverse. Je crois que c'est quand même très important de le savoir, c'est-à-dire qu'on libère de la capacité non seulement au nœud crucial qui est la Part-Dieu et qui est le véritable actuellement, le véritable obstacle au développement du TER, ça n'est pas la capacité en ligne, c'est la capacité sur le nœud de la Part-Dieu et les accès à partir de Saint-Clair, parce qu'on dit Part-Dieu pour simplifier mais les problèmes commencent à Saint-Clair. Donc, ça c'est une première chose.

A partir du moment où on a pu libérer de la capacité dans la gare de la Part-Dieu, à ce moment-là, comme on a également libéré de la capacité en ligne, rien ne s'oppose à ce que l'on augmente le nombre de trains. Mais à ce moment-là c'est une décision qui appartient à l'autorité organisatrice des transports régionaux,

donc à la Région. On a déjà avec eux tracé un certain nombre de perspectives à horizon, vous le savez, étant membres de ces assemblées à l'horizon 2015, mais bon bien sûr ce ne sont pour l'instant que des prospectives. Donc voilà, pourquoi on a mis le chiffre de 95, ça ne veut pas dire qu'on plafonne ou qu'on talonne à 95, bien entendu. Mais je ne sais pas quel chiffre mettre.

**Monsieur Protière:**

Outre ce chiffre quantitatif, il y a aussi l'aspect qualitatif. C'est sûr qu'à partir du moment où on part de 95 trains sur une ligne existante, ça amène des facilités d'exploitation, ça amène une prolongation des trafics. Des questions comme la réouverture de la gare de La Boisse, peuvent tout à fait être vues dans ce cadre-là, par exemple.

**Monsieur Gloriod :**

Bernard Gloriod, Communauté de Communes de Montluel et maire de Balan. Je voudrais intervenir sur cette première phase et sur le phasage, donc pour dire combien au niveau des élus de la Communauté de Communes, nous avons toujours été au départ favorables pour dire qu'il faut un contournement ferroviaire. Je crois qu'à ce niveau-là, nous n'avons pas changé. Nous n'avons pas changé non plus pour dire, que ce fuseau A est un mauvais projet. Nous avons déjà dit qu'il est mauvais parce que ce n'est pas un véritable contournement de l'agglomération lyonnaise, puisque nous venons nous enfermer dans la première couronne lyonnaise fortement urbanisée et appelée à le devenir.

Nous attendons, nous aussi d'un contournement ferroviaire, qu'il soit structurant et quand nous regardons le passage, force est de constater le passage prévisionnel, force est de constater que pour nous ça ne sera pas structurant, mais ce sera fortement déstructurant et nous avons l'occasion de le redire sur l'aspect économique, sur l'aspect environnemental.

Et puis sur un point qui a été évoqué, à force de lire, de chercher, d'écouter, nous nous rendons compte quand même que depuis 2001, la donne a changé. La commission nationale ou le débat public qui s'est réalisé, un temps, a quand

même eu au fur et à mesure des années passées une évolution du cahier des charges qui a changé.

La notion de virgule, vous l'avez présentée tout à l'heure sur la carte mais elle n'a pas été reprise. qui était initialement au départ du fret a changé... La notion de fret il y a voyageurs prévisionnel.

Je pense que sur le fond et sur un plan respect du citoyen de nos territoires, il y a quelque part, quelque chose de mensonger, et qui correspond assez bien aux formes de tractation qui ont eu lieu pour pouvoir à un moment donné choisir ce fuseau A, parmi les 4 autres fuseaux. Ça, c'était la première partie de mon intervention.

La deuxième, quand on aborde la notion du phasage, là aussi je pense que nous avons, nous élus, peut-être été, un petit peu justes en termes de vocabulaire technique. Mais probablement que cette notion de phasage est venue se greffer sur les cahiers des charges qui étaient les vôtres. Et aujourd'hui on nous parle de phasage et on nous pose sur une ligne historique, phasage et TER, et quand nous voyons comment sur le terrain nous avons l'obligation et la mission, de voir comment on peut faire en sorte à travers un développement durable, que la notion du train, donc des TER soient fréquentés au maximum. On est parfaitement en droit de s'exposer pour dire que les objectifs que vous recherchez ne seront pas atteints.

Et il y a sur un plan national, une commission de concertation interministérielle qui s'appelle PREDIT, qui est en place et qui a déjà rendu un travail extrêmement intéressant. Et ses conclusions sont claires, puisqu'il y a 1 700 chercheurs qui travaillent à cette donnée et qui dit quoi ? Qui dit qu'une ligne de fret, dès lors qu'il y a un trafic potentiel, et je crois que nous n'en doutons pas, ne deviendra opérationnelle dans son cadencement et dans sa fréquentation qu'à partir du moment où il y a une ligne dédiée au fret.

Et aujourd'hui vous êtes en train de vous évertuer à démontrer que sur une ligne historique on va pouvoir faire passer 205 trains ou 300, ou... quand on voit ce qu'il y a sur les projections. Et je pense qu'on est en train de

nous endormir. Si franchement, on veut un TER qui soit cadencé à la hauteur de ce que nous attendons, si franchement nous voulons une ligne de fret qui soit digne de ce que nous attendons, à la fois sur le côté structurant, sur la magistrale telle qu'elle est évoquée, les choix sont clairs : ce n'est pas une ligne historique requalifiée qu'il faut, c'est bien deux lignes identifiées ou alors démontrer comment sur un plan économique, vous pouvez nous trouver un compromis. Mais je pense qu'il y aura, au lieu d'avoir, je dirais, un projet gagnant-gagnant, il y aura deux projets perdant-perdant, tel que c'est parti, donc j'aimerais avoir des réponses par rapport à ça.

**Monsieur Bernard :**

Merci, Jacky Bernard, vice président du Conseil Général. Je voudrais d'abord excuser Rachel Mazuir, président du Conseil Général qui n'a pas pu venir aujourd'hui et qui m'a demandé de le représenter.

Monsieur le Préfet, je voudrais vous remercier d'avoir organisé à la demande du Préfet de Région cette journée, aujourd'hui, ce forum ou ce mini Grenelle, qui nous laisse quand même un sentiment un peu étrange.

Alors je ne reviendrais pas sur les propos de Patrick Battista, mais le sentiment d'une journée relativement orientée. Quand on voit effectivement la plaquette de publicité que nous avons reçue, on voit bien que tout est organisé pour nous justifier le fuseau A. Donc, je considère là aussi qu'il y a un traitement ou une inégalité de traitement dans ce dossier dans la mesure où, nous n'avons pas les mêmes moyens mis en œuvre pour traiter tous les fuseaux. Et vous l'avez dit tout à l'heure Monsieur le Préfet.

Je voudrais rappeler simplement, sous contrôle de Charles de La Verpillière, donc qui était président à l'époque, la position du Conseil Général et de l'Assemblée départementale dans son ensemble, concernant ce tracé, ce fuseau A, après avoir écouté effectivement les différents élus et notamment les élus les plus concernés : canton de Montluel, canton de la Plaine de l'Ain. L'Assemblée départementale

donc a retenu le tracé B, considérant que c'était celui qui était le moins impactant pour les zones urbaines, d'une part. Et qu'il permettait, puisqu'on revient sur la question du phasage, qui est apparue après, après coup, qui permet je le dis, puisque Monsieur Cuvillier vient de dire que seul le tracé A permettait le phasage. Le tracé permet quand même sur un tronçon, une partie de phasage, donc il faut bien aussi l'accepter.

Voilà, ce que je tenais à rappeler sachant que bien évidemment, l'Assemblée départementale n'est pas opposée du tout au CFAL, mais quand même elle a pris cette position en juillet 2005, sur la question du tracé B. Je m'en tiendrai là dans ma première intervention, pour ensuite, peut-être revenir en tant que position de maire de Montluel et puis vice-président de la Communauté de Communes.

**Monsieur Berthou :**

Monsieur le Préfet, Jacques Berthou vice-président du Conseil Général, maire de Miribel.

Monsieur le Préfet, messieurs, il ne doit pas être facile pour vous de démonter et les débats publics et les réunions auxquelles nous avons tous participé et pour lesquelles vous connaissiez la position de l'ensemble des élus du département, et d'arriver aujourd'hui depuis un certain nombre de mois à nous imposer le tracé A.

Je rappelle simplement que nous avons le choix entre 4 faisceaux, que ces 4 fuseaux demandaient qu'à l'époque il soit fait une étude d'impact pour bien démonter quel est le meilleur choix. Mais ne dites pas non.

Ce n'est pas du tout ce qu'il faut retenir, l'étude d'impact ne sera faite que sur le tracé qui sera retenu. En fait, ne sera retenu que le tracé choisi par l'Etat et par RFF. Si vous le permettez Monsieur le Préfet, un peu d'humour, vous me faites penser à ce jeu que l'on a avec nos enfants, petits-enfants, un jeu de cartes. Vous mettez dans votre poche, un jeu de cartes, 32 cartes, quelle que soit la dernière carte, mettons que ce soit le 10 de cœur, et vous allez amener vos interlocuteurs, vos enfants à choisir le 10 de

cœur. On vous dit dans un jeu de cartes il y a des rouges et des noirs. Qu'est-ce que vous choisissez les noirs ? Bon il reste les rouges. Vous avez du 7 au 10 et ensuite du valet à l'as. Qu'est-ce que vous choisissez ? Du valet à l'as, ben il vous reste du 7 au 10, « ah, oui, c'est vrai ça » et puis on continue comme ça jusqu'à démontrer dans combien de cartes voulez-vous que je sorte le 10 de cœur, dans 10 cartes, et vous sortez la 10<sup>ème</sup> carte.

C'est exactement la même chose, vous avez 4 faisceaux mesdames et messieurs les élus, vous avez le A et le B, le C et le D, vous avez choisi le B, mais donc vous avez choisi entre A et B, d'accord. Vous avez choisi B mais il reste le A. Eh bien, voilà dans le A vous allez pouvoir discuter, et on va vous faire une étude d'impact sur le tracé A et au lieu de choisir, sur un ensemble du territoire qui reprendrait 50-60-70 Kms vous avez un choix entre 300 et 400 mètres, c'est-à-dire que tout est pipé et que le choix que vous nous donnez c'est simplement de nous exprimer sur le tracé A.

C'est très difficile aujourd'hui, Monsieur le Préfet, lorsqu'on a des dossiers de ce type, lorsqu'on a à travailler sur des grandes infrastructures d'avoir un choix aussi limité et je voulais simplement m'insurger sur la méthode qui a été employée pour nous amener à présenter simplement le A, et laisser tomber tous les autres tracés, ce qui est contraire à toute logique d'un débat public tel que nous le concevons.

#### **Monsieur de La Verpillière :**

Monsieur le Préfet, Charles de La Verpillière, député de l'Ain, je voudrais intervenir dans le même sens que mes collègues, pour dire que je n'ai pas la même compréhension de la mission qui a été donnée au Préfet de Région par Monsieur Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports, lorsqu'il est venu sur place.

Ce que j'ai retenu, c'est qu'il a demandé l'organisation d'un mini Grenelle de l'environnement ça c'est sûr, et il a bien dit que s'il apparaissait à l'issue de ce mini Grenelle que la réalisation du tracé A ou du fuseau A, peu importe, n'est pas possible, tout serait rouvert. Et j'ai vraiment l'impression qu'on se situe, tel

que vous avez présenté le débat d'aujourd'hui, on se situe toujours dans l'optique d'une décision qui serait celle du tracé A. Je crois que ce que le ministre a dit, c'est que si le tracé A n'est pas possible, tout est rouvert y compris le B, le C et le D, moi c'est comme ça que j'ai compris, les propos du ministre.

#### **Monsieur le Préfet :**

On est d'accord sur ce point. Il y a à la fois la méthode d'organisation de ce mini Grenelle et la décision finale qui sera prise après. J'ai indiqué que pour des questions de méthodes, il était logique que l'Etat présente dans tous ces aspects, le fuseau A, tel que pour l'instant il l'a retenu.

Mais je confirme ce que vous dites des propos du ministre qui a effectivement dit que si à l'issue de cette journée de débat et après les réflexions qui vont s'en suivre, il apparaît effectivement que pour différentes raisons, le fuseau A n'est pas possible ou paraît présenter des difficultés importantes et éventuellement insoupçonnées au début de l'étude du CFAL nord, la possibilité d'un abandon de ce choix n'est pas fermée.

Encore une fois, on dit de façon différente la même chose. Aujourd'hui pour des questions de méthode, et puisque nous avons une seule journée, Monsieur Gauthier m'avait demandé qu'on organise en fait trois ou quatre mini Grenelles ou on aurait pu finalement... c'est ça, vous m'aviez écrit en me disant que ça aurait été bien de couper les débats en trois, quatre parties ce qui aurait permis peut-être à chaque jour de traiter l'un des fuseau, bon mais.

Si vous voulez j'ai préféré, en tout cas, c'était la commande que nous avons, de limiter les débats à une journée en présentant pour ce qui nous concerne le fuseau A avec possibilité d'évocation de tous les autres fuseaux, mais je confirme bien, comme vous l'avez dit Monsieur le Député, que le ministre a effectivement dit ça, on était là tous les deux, donc on a bien entendu la même chose et nous sommes nombreux à l'avoir entendue. Si effectivement après cette journée, qui a vocation à être complète sur l'évocation de tous les aspects du fuseau A, s'il apparaît qu'il est impossible à réaliser, pour

différentes raisons, qu'elles soient économiques, d'environnement, d'opposition des populations ou même de fonctionnalités, s'il apparaît que c'est impossible de le réaliser comme on a prévu de le faire, notamment depuis fin 2005, le débat sera rouvert. Autrement dit, la possibilité d'un retrait au moins temporaire de ce fuseau est ouverte, donc on a bien compris les mêmes choses, et la journée d'aujourd'hui ne vise, pas comme l'a dit Monsieur Berthou à l'instant, à vous acheminer sur le coup de 16 heures, vers une sorte de choix par acclamation du fuseau A. On est bien d'accord, que ça n'est pas ça, la conclusion attendue de nos travaux. Donc, je n'ai pas de cartes biseautées dans mes poches ou dans mes mains, Monsieur Berthou, vous savez bien que ça n'est pas mon habitude.

Je confirme bien de façon sérieuse que la conclusion ou que la fin des travaux d'aujourd'hui, c'est bien éventuellement l'ouverture de discussions ou de réflexions nouvelles, si cela apparaît nécessaire, sur les 4 fuseaux déjà examinés. On est bien d'accord sur la question. Voilà. Donc, il n'y a pas de conclusion obligatoire favorable au fuseau A, à la fin de la journée, quels que soient les arguments évoqués par les uns et par les autres. Le jeu reste – c'est le cas de le dire, j'utilise la métaphore ludique volontairement – le jeu reste totalement ouvert à l'issue de la journée.

Simplement, on essaye de donner à tout le monde, parce que tous ceux qui sont dans la salle n'ont pas forcément le même niveau de connaissance du CFAL, du projet, de son ambition et des difficultés de choix du tracé, donc l'intérêt dans la présence pluridisciplinaire de cette honorable assemblée c'est vraiment de donner à tout le monde, un niveau homogène d'information. Après on verra le choix qui sera fait. Et le choix reste ouvert, je le confirme, on est bien d'accord sur la méthode et l'ambition de ce débat. Voilà.

Monsieur Amiot, peut-être après Monsieur Marcou, et puis voilà Monsieur Battista. On va faire parler les autres.

**Monsieur Amiot :**

Oui, je voudrais compléter la réponse que vous venez de faire Monsieur le Préfet vis-à-vis de la position qui a été rappelée qui a été celle du Conseil Général de l'Ain, lors de la grande consultation lancée par le Préfet de Région en 2005. Il est incontestable que le Conseil Général de l'Ain s'est prononcé en faveur du fuseau B.

Mais le périmètre était très large, nous sommes aujourd'hui en débat sur les questions que posent le fuseau A sur le territoire du département de l'Ain. Mais la consultation a concerné toutes les collectivités situées, touchées par le périmètre d'étude par l'ensemble des quatre tracés, la Région qui est quand même, dont l'avis pèse extrêmement, pèse relativement lourd en matière de ferroviaire compte tenu de son rôle d'autorité organisatrice, les socioprofessionnels, chambres d'agriculture, chambres des métiers, chambres de commerce, OITC, enfin la consultation a été extrêmement large.

Les services de l'Etat à travers leurs différentes compétences ont été amenés à donner leur avis, et il y a eu une très grande majorité d'avis qui se sont exprimés en faveur du fuseau A. Donc, le ministre quand il a pris la fameuse décision qui a été contestée, ça c'est toujours légitime de contester une décision mais il ne faut pas dire que c'était une carte biseautée, je pense que ça n'est pas tout à fait ça.

Alors le Directeur Régional de l'environnement est dans la salle, il est responsable du service de l'Etat sur l'ensemble des politiques environnementales, à l'époque le DIREN avait donné son avis donc moi je souhaiterais qu'en quelques minutes il rappelle pour quelles raisons les services de l'Etat en charge des politiques environnementales avaient jugé non pas que le tracé A était un tracé excellent, mais que dans les 4 fuseaux qui étaient choisis, c'était le tracé qui présentait globalement les inconvénients, les plus faciles si on peut dire, à amender et globalement le plus satisfaisant de ce point de vue.

**Monsieur le Préfet :**

Alors on va... avant que Monsieur de Guillebon éventuellement ne réponde, d'ailleurs par



anticipation un petit peu de ce qui va être dit en fin de matinée sur l'environnement, enfin on verra comment on s'arrange. Il y a plusieurs prises de parole, enfin plusieurs demandes de paroles. Monsieur Marcou, oui à côté de Monsieur Gauthier. Bon Monsieur Battista, je vous la donnerai en dernier parce que vous avez déjà parlé et puis je laisse parler ceux qui n'ont pas parlé.

**Monsieur Battista :**

Il y a un petit soucis sur l'interprétation là parce que...*inaudible*.

**Monsieur le Préfet :**

Monsieur Battista je souhaiterais que le maximum de personnes présentes puisse intervenir donc on va donner la parole en priorité à ceux qui n'ont pas encore parlé. Alors Monsieur Marcou.

**Monsieur Marcou :**

Monsieur le Préfet, vous avez démarré cette réunion effectivement en nous parlant du faisceau A et on en est maintenant à commencer à ouvrir le dossier complet qui concerne tous les faisceaux B, C et D. Donc on se replace en quelque sorte, et ça vient d'être dit à l'instant, à l'époque des avis respectifs qui ont été donnés par toutes les instances, dont le Conseil Général auquel j'appartenais et d'autres instances ont donné des avis.

A l'époque, j'étais à la fois conseiller général, président du parc industriel de la Plaine de l'Ain et c'est de cela dont je voudrais vous parler, maire de Villieu-Loyes-Mollon la commune sur laquelle nous sommes aujourd'hui et qui est concernée bien sûr par ce problème.

Alors à l'époque, en tant que président du parc industriel de la Plaine de l'Ain, et en tant que maire de Villieu-Loyes-Mollon, j'avais des avis qui étaient un peu convergents, mais qui n'étaient en tout cas pas en phase, avec l'avis du Conseil Général contre lequel je me suis battu, disons que j'avais un avis divergent. Je n'étais pas en phase non plus avec l'avis qui avait été donné par le syndicat mixte de BUCOPA chargé de la gestion du SCOT de notre Région.

Et je crois que pour bien synthétiser les débats qu'il y avait à l'époque, je vais tout simplement vous lire une partie de la délibération qui avait été prise à l'époque, par le Conseil Municipal de Villieu-Loyes-Mollon qui reflète totalement les avis que j'avais défendus dans toutes ces instances.

Alors je passe sur les préambules, et j'en arrive à la partie importante : *« Le Conseil Municipal constate que deux hypothèses sur quatre, fuseaux A et B traversent la Région la plus peuplée du territoire, côtière Plaine de l'Ain, et réagit négativement contre cette éventualité. De plus ces deux fuseaux, dans leur partie commune traversent le territoire de la commune de Villieu-Loyes-Mollon entre les hameaux Pont de Chazay et inaudible »*. Ça c'était parce que nous étions concernés, bien sûr il fallait bien dire quelque chose, et à ce propos nous disons : *« Or, un dossier de pétition contre la nuisance sonore de l'autoroute traversant la zone très étroite concernée, a déjà été transmis à Monsieur le Préfet, ce qui montre la sensibilité de la population locale dont le nombre est de l'ordre de 200 personnes. Le Conseil Municipal dit 'non' à l'hypothèse d'une nuisance supplémentaire sur ce quartier »*.

Alors ce qui est important c'est ce qui suit : *« Par contre, les fuseaux C et D, beaucoup plus à l'est, traversent des zones beaucoup moins peuplées et paraissent plus favorables. D'autant plus que la voie ferrée existante entre Ambérieu et le parc industriel de la Plaine de l'Ain, constituent une coupure déjà existante jusqu'à la centrale nucléaire du Bugey. De plus, un avantage indéniable pour le territoire de la Plaine de l'Ain pourrait être dans ce cas, la desserte future du parc industriel de la Plaine de l'Ain, à partir d'Ambérieu-en-Bugey d'une part et l'aéroport St Exupéry d'autre part, permettant d'amplifier les atouts de cet ensemble industriel, d'intérêt national tant pour le fret que plus tard pour les voyageurs à partir du rabattement d'Ambérieu (chacune des 5 000 personnes environ travaillant dans le parc industriel aujourd'hui emprunte sa voiture et à échéance d'une dizaine d'années, ce chiffre devrait doubler). Donc en conclusion après en avoir délibéré le Conseil Municipal se dit fermement opposé aux fuseaux A et B, se dit tout à fait*

*favorable au fuseau C qui permettrait de relier tant pour le fret, que pour les voyageurs, le parc industriel de la Plaine de l'Ain, à Ambérieu d'une part, et à l'aéroport St Exupéry d'autre part, tout en évitant les zones de population les plus denses ».*

Je voulais aujourd'hui, rappeler qu'à l'époque et je pense qu'aujourd'hui ça a toute sa valeur, à savoir que le parc industriel de la Plaine de l'Ain, qui est quand même un fleuron d'intérêt national mériterait d'être pris en compte, puisque aujourd'hui l'autoroute A48, on sait que c'est un dossier qui est plutôt tout à fait sous la pile, pour ne pas dire ailleurs, donc si on ne peut pas avoir une desserte autoroutière, avoir une desserte par chemin de fer, je pense que ça serait consolider l'atout qui est le nôtre pour notre territoire.

#### **Monsieur Bonhomme :**

Xavier Bonhomme *A3CFAL*, je voudrais juste revenir sur l'A48 et sur les propos de Monsieur. Le fuseau A n'est pas le seul phasable, sur le plan technique les 4 fuseaux sont phasables, avec des phases plus ou moins grandes et qui n'arrange pas spécialement RFF. Et je voulais dire aussi que sur les prévisions de trafic, il vous manque le trafic de la transeuropéenne, les trains qui viennent de l'Espagne et du Boulou, qui vont passer aussi par le CFAL et il vous manque le trafic de la LGV Rhin-Rhône. Donc des trains en plus, donc avec le phasage, des trains en plus sur la ligne historique, dans l'hypothèse du phasage bien entendu.

#### **Monsieur de Mester:**

Oui, sur cette question du phasage, je pense qu'il faut effectivement revenir un petit peu plus. D'abord pour bien préciser que actuellement nous sommes en train de travailler sur cette question du phasage, nous n'avons pas terminé nos études, et que cette demande nous a été formulée dans la dernière décision ministérielle, vous le savez, vous la connaissez, de voir si un phasage présentait un intérêt. Et donc cet intérêt il peut être de multiple sortes, il peut présenter un intérêt comme l'a expliqué tout à l'heure Denis Cuvillier de pouvoir réaliser progressivement sans trop peser sur les

finances publiques, cette infrastructure, qui est quand même considérable, et qui coûte cher. Donc ça c'est la première chose qui vient à l'esprit. Et de voir si, ce faisant, on ne porte pas atteintes aux fonctionnalités qu'on veut atteindre.

Pour l'instant, la réponse n'est pas donnée parce que ici on débat comme si... et ce que j'entends c'est comme si il y avait déjà une décision de phasage qui avait été prise et précisément on dit : « *On va phaser tel morceau, on va commencer là, on va finir là* ». Non pour l'instant on est vraiment à regarder, à explorer ce que – pour répondre à la commande ministérielle – ce que pourrait apporter ou pas une telle hypothèse de phasage. Et on voit bien qu'il peut aussi y avoir des inconvénients, dans ce phasage, notamment si la réalisation doit se faire dans un cadre économique qui ne serait pas un projet entièrement financé par la puissance publique.

C'est-à-dire que si nous devons envisager comme actuellement, c'est quand même une orientation qui a été prise pour un certain nombre d'infrastructures il n'y a pas de décisions prises en ce qui concerne le CFAL et je tiens à le dire. Mais on ne peut envisager qu'une hypothèse de participation publique/privée serait envisagée pour le financement de cette infrastructure, auquel cas les investisseurs privés qui viendraient participer au financement de cette opération, peut-être n'auraient-ils pas la même approche car vous avez bien vu que si nous faisons une première phase qui relie simplement les deux lignes existantes :

- la ligne Lyon-Genève au nord,
- la ligne Lyon-Grenoble au sud.

On amène une amélioration en ce qui concerne le fonctionnement du nœud de la Part-Dieu et du nœud ferroviaire de Lyon, mais on n'apporte pas de façon évidente une augmentation de capacité, puisque nous avons des blocages de tous les côtés au Nord au Sud, qui empêchent de débloquer le trafic, c'est pourquoi, vous avez vu le nombre de trains qui... on avait déjà eu l'occasion d'en parler l'autre jour, Monsieur le Député, le nombre de train qu'on fait figurer sur

ce tronçon n'est pas très élevé. Donc, la question de savoir si on va réaliser effectivement un phasage est loin d'être tranchée et nous avons encore du chemin à faire pour savoir si oui ou non cette hypothèse est pertinente.

Bon bien sûr, il y a aussi l'angle de l'acceptabilité d'un tel phasage, et nous entendons bien aussi ce qui est dit, sur les craintes qui peuvent exister sur un report de trafic sur la ligne existante, qui à ce moment-là nécessiterait, parce que c'est une obligation réglementaire, d'équiper l'ensemble de la ligne existante de protection, qui fait que l'intérêt là aussi est de réaliser un phasage pour être remis en question.

Bon, vous voyez toute une série de choses qui font qu'aujourd'hui on est loin, loin, d'avoir décidé. Tout à l'heure Monsieur Gloriod a dit qu'il y avait quelque chose de pas très honnête à changer en quelque sorte la donne au fur et à mesure que les choses avancent.

Moi ce que je voudrais dire là-dessus, c'est que les premières réflexions concernant le contournement sont anciennes puisqu'elles ont une dizaine d'années et que en 10 ans, le contexte ferroviaire a profondément changé et qu'on ne voit plus exactement les choses aujourd'hui comme il y a 10 ans.

Donc je veux dire, ce n'est pas malhonnête, que de tirer les conclusions de cette évolution de la perception du rôle que le fer peut jouer dans le développement, et dans la part des transports qui est prise, et que cette évolution elle marque surtout un intérêt, un retour d'affection si je puis dire, pour le ferroviaire tant pour le transport des personnes, que pour le transport des marchandises, ce qui nous amène progressivement au fur et à mesure que nous avançons aussi notre réflexion à dire, comment tirer au mieux parti de cette infrastructure.

Mais là où vous avez raison Monsieur Gloriod c'est qu'effectivement, il ne faut pas réaliser un CFAL sur lequel nous aurions un mélange de trafic qui nuirait à la capacité. Mais là aussi il faut avoir un jugement nuancé sur le sujet, c'est-à-dire qu'on ne peut pas envisager, par

exemple, de mettre des gares ou de faire arrêter des trains parce que ça porterait fortement atteinte à la capacité, ce n'est pas la vocation de ces infrastructures.

C'est une infrastructure qui a vocation à écouler du trafic. Par contre, ce qu'il faut bien voir c'est qu'en reportant un maximum de trafics et donc en envisageant d'en mettre aussi dans une proportion qui sera de toute façon largement minoritaire, mais en mettant un peu de voyageurs, ce qui avait d'ailleurs été un souhait exprimé à l'issue du débat public, je vous le rappelle. En mettant des voyageurs sur ce contournement pour offrir notamment toutes les facilités et toutes les possibilités que présentera le hub de St Exupéry, le hub ferroviaire de St Exupéry, eh bien à ce moment-là, on peut le faire mais dans une certaine mesure pour ne pas trop dégrader.

Donc, là problème de différentiel de vitesse, etc. devant être, entre les différents types de convois, devra être regardé de près. Mais on peut là-dessus trouver des réponses, la mixité des lignes, même des lignes à haut débit, un peu comme le concept qu'ont développé nos voisins italiens, ils ont développé ce concept de lignes à haute capacité, ce sont des choses que nous savons faire, mais il y a 10 ans, ce sont des choses auxquelles on ne pensait pas, vous voyez, parce qu'on était dans un autre type d'approche, une autre conception, bon les choses, les mentalités, les approches que l'on a aussi de ces sujets évoluent.

Donc, il n'y a pas, je pense que c'est abusif de dire qu'il y a là, une sorte de malhonnêteté de notre part, non simplement, c'est que nos réflexions avancent, évoluent au fur et à mesure que nos études progressent aussi sur le sujet.

**Monsieur Bailly :**

Jean-Marc Bailly vice-président du Conseil Economique et Social Régional, c'est à ce titre que je parle, CCI ça sera pour tout à l'heure.

Donc, je vais donner l'avis du CESR puisque tout le monde avait l'air de dire qu'il y avait eu une unanimité contre le fuseau A, ce n'est pas tout à fait le cas, c'est plutôt l'inverse même puisque au niveau du CESR, lors de

l'assemblée plénière du 14/06/05, le projet a été adopté par 104 voix sur 111 et 7 voix ne participant pas au vote, et là c'est la société civile organisée, avec les 4 collèges classiques.

A retenir, je peux tout vous développer, vous l'avez, vous pouvez le regarder sur Internet, les arguments qu'on avait développés, c'était : il fallait conduire le projet de manière synchronisée avec la transalpine, et là j'y reviens, et j'y reviendrais tout à l'heure aussi, on risque bien si ça continue de perdre la transalpine. Parce que je vous rappelle que le CFAL est une des conditions *sine qua non* de la transalpine.

En 2002, le débat public sur les contournements autoroutiers et ferroviaires dont vous avez parlé tout à l'heure de l'agglomération lyonnaise, le CESR l'avait appelé de ces vœux. Alors là vous allez voir comment on était très optimistes pour une réalisation du CFAL avant 2012. Un maillage avec la vallée du Rhône via Givors et Chasse. Une desserte performante de triage de Sibelin et Vénissieux qui sont les deux hubs ferroviaires du sud Lyonnais de l'aéroport de St Exupéry, de la plateforme des 4 Chênes.

Le cadencement accroît l'urgence d'accroître la capacité du nœud lyonnais, on avait insisté aussi sur la fiabilité du mode qui dépend de la capacité dégagée, c'est ce qui était expliqué tout à l'heure.

Le hub de Sibelin, on a bien insisté là-dessus, qui devait être valorisé pour – et là on insistera bien là-dessus – le jour et non la nuit, pour des questions de nuisance. Donc, et là on y reviendra et on sera très vigilants là-dessus, effectivement plus on va utiliser la journée et moins on créera de nuisances la nuit, ça paraît assez évident. Voilà, ça c'est le bon sens.

La majeure partie des zones d'activités lyonnaises sont à l'est, il est important de le rappeler et pas à l'ouest. Il faut maintenant renforcer ce qu'a dit Claude Marcou, là je suis tout à fait d'accord avec lui, la desserte de St Exupéry depuis Lyon, Ambérieu et Grenoble en complément du tram-train Lesly. Alors à

l'époque par rapport à la branche nord, pourquoi le CESR optait pour le fuseau A ?

Ce qui a été dit aujourd'hui et nous on l'avait dit aussi, bon il n'y a pas de raison qu'on ne le dise pas comme les autres, c'était le seul phasable avec la première connexion Grenay reliée à Dagneux et puis deuxième phase Ambronay-Dagneux. On avait aussi insisté sur les impacts environnementaux qui étaient limités par jumelage avec les infrastructures existantes, peut-être y en-t-il d'autres ? Et les impacts fonciers plus réduits dans l'option A centre jumelée avec la LGV. Et puis aussi on insistait sur l'insertion dans le tissu urbain, optimiser les protections acoustiques.

Sur la branche sud, puisque nous on traitait les deux aussi, on regrettait de voir retarder les études préliminaires, c'est dommage mais c'est comme ça, et la branche sud était à réaliser avec la branche nord annoncée en 2005 pour 2015. Voyez, on était toujours aussi optimistes que ça soit au nord ou au sud.

Et aujourd'hui, pourquoi mettre en œuvre, le fuseau A, sans délai, nous non plus on n'a pas changé d'avis, en 2005 on était pour le fuseau A, aujourd'hui on est toujours pour le fuseau A, on n'a pas changé.

Le fuseau A était censé contribuer au développement des liaisons TER, et ça été dit, notamment sur : Lyon, Ambérieu, Genève ou Bourg. C'est la situation la plus réaliste, on réinsiste là-dessus parce que c'est la seule qui est phasable. Et par-dessus tout, alors là on insiste vraiment, il faut avancer le projet très rapidement.

En 2002, déjà je rappelle le CESR en demandait l'achèvement pour 10 ans plus tard, la mise en œuvre du cadencement en renforce l'urgence, vous savez bien que la Région et ça tant mieux, la Région met en place – et vous le savez – le cadencement et notamment sur ce secteur-là, donc la Région avançant à grands pas, nous on ne peut pas freiner des deux pieds.

Il n'est plus temps de discuter mais de démarrer les travaux sous peine de voir le CFAL et la

transalpine renvoyés oubliées. Mardi prochain à St Etienne nous allons faire un vœu justement par rapport au projet du ministre puisqu'elle n'a pas été reprise dans la liste, alors est-ce que c'est un oubli ? Est-ce que c'est volontaire ? Si la transalpine n'est pas reprise dans la liste ni les tunnels amont, ni le CFAL, on peut commencer à se faire un peu de souci. La Région s'en fait, mais nous aussi CESR également. Alors je vous dis « attention ».

N'oublions pas que je rappelle que le CFAL est la première opération de transalpine, c'est lui qui doit démarrer la transalpine. La congestion du nœud lyonnais est devenue aujourd'hui intenable avec le cadencement des TER auquel tient le CESR, j'avais préparé un petit peu quelque chose sur la solution fracture. Mais comme la solution fracture n'est pas évoquée ce n'est pas la peine que je l'évoque. Fracture c'est par la ligne Crémieu, qui avait l'avantage de booster un peu l'A48.

**Monsieur le Préfet :**

Monsieur Battista qui attend patiemment, il va falloir que vous remontiez. Oui Madame.

**Monsieur Battista:**

Juste deux petits mots. Ah pardon. Excuse-moi François. Non, ben non, deux petits mots complémentaires, c'était en complément de ce que disait Monsieur Amiot et Maisonnier tout à l'heure, que s'agissant des avis de l'Etat et d'un certain nombre de représentants, je pense qu'il y a au moins un avis important puisque vous y êtes sensible, semble-t-il, Monsieur le Préfet, l'avis de l'Etat qui est de l'avis de la DDE de l'Ain, qui dès juillet 2005 effectivement émet un avis important, et je le sais, éclairé, averti sur la totalité des problématiques et qui précise bien qu'il y a deux fuseaux à exclure, c'est le A et le D, éventuellement le C, si tant est que les élus locaux soient d'accord et le B ou ces variantes pourraient quand même être quelque chose..., en tout cas serait le meilleur.

Donc effectivement, cet avis de l'Etat dans l'Ain qui quand même me semble intéressant, a un tout petit peu été oublié par les représentants de la DRE, il me semblait bon de le rappeler.

Pour le reste juste un mot à l'attention du CESR, j'ai envie de dire, on partage le point de vue à 300 % sur la totalité de la problématique du CFAL. Là, où on a juste un petit désaccord, c'est sur le choix du tracé, on privilégie effectivement nos populations plutôt que les champs de maïs, mais ça, ça va se discuter plus tard, quoi.

Mais pour le reste on est bien évidemment d'accord ce CFAL est nécessaire et utile. On n'a jamais dit le contraire, c'est le choix du fuseau qui n'est pas le bon. Mais l'avis de la DDE de l'Ain et donc de l'Etat me paraît important, essentiel et majeur, il s'agirait de ne pas l'oublier quand même parce que c'est un avis éclairé, enfin je suppose.

**Monsieur Drogue :**

Oui, François Drogue, Maire de La Boisse, vice-président de la Communauté de Communes du canton de Montluel. Moi je garde à l'esprit que dans nos interventions nous soyons tous très clairs, parce que c'est un dossier que nous connaissons bien, sur les deux représentants du débat national, parce que je crois que quand on parle parfois, comme ça, de virgule, ou de chose comme ça, je ne sais pas s'ils sont tout à fait au fait du dossier.

Moi j'aimerais bien qu'on remette la carte qui montre les 4 faisceaux et cette fameuse virgule qui est apparue à un moment extrêmement important du débat parce que je crois qu'il y a beaucoup, comme le disait le président de l'association *A3CFAL*, il y a eu beaucoup de décisions économiques ou politiques de la Région qui ont été prises en fonction de cette virgule-là qui apparaît en marron et qui aujourd'hui n'apparaît plus. J'aimerais que là l'Etat nous rappelle un peu à quoi il correspondait et ce qui a pu influencer.

Et puis moi je dirais quand même puisqu'on en est aux présentations générales des fuseaux que lorsque on regarde la carte, le fuseau A a en fait une tare générique, je dirais, c'est clairement le fait d'arriver le plus près des zones habitées et économiques, alors qu'effectivement il fallait parler d'un vrai contournement, c'est-à-dire qu'on pouvait quand même passer un peu plus à l'est. Moi je pense que ça pour nos amis de la commission du débat national c'est

extrêmement important, on peut parler de plein de choses après, mais en termes de tare générique pour moi ce fuseau A, c'est celle-ci.

Et puis j'aimerais qu'on réponde donc à la question sur la virgule.

**Monsieur Maisonnier:**

Cette carte montre bien la problématique au moment où on a dû choisir entre les fuseaux, le raccordement possible au niveau de La Boisse était une possibilité qui apparaissait intéressante à ce moment-là, et les avis ont permis de mesurer effectivement, l'intérêt ou non, de maintenir ce fuseau.

Alors les avis ont surtout émané, de l'autorité organisatrice des TER qui aurait pu utiliser ce faisceau, et de la SNCF qui organise le trafic des grandes lignes. Et l'un comme l'autre, nous ont dit que ce n'était pas indispensable, que la desserte de St Exupéry, se faisait de façon beaucoup plus intéressante par le sud que par le nord.

Donc fort de cet avis et également d'une opposition extrêmement forte du canton de Montluel qui s'opposait non seulement au fuseau A, mais à cette virgule. Le canton de Montluel s'est également opposé assez fortement, au fuseau D, dans la mesure où ce fuseau D nécessitait une desserte de St Exupéry intégrant cette virgule prolongée jusqu'à St Exupéry. Donc avec ces deux avis convergents, le ministre a dit : « je choisis de ne pas retenir cette infrastructure-là ».

Bon, les autres arguments qui ont été entendus, sont effectivement des arguments divergents, il y a eu une forte opposition sur le fuseau A, c'est vrai, parce que impact sur la population etc. Bon peut-être qu'on pourrait donner la parole à Monsieur De Guillebon et éventuellement à la DDE de l'Ain pour ces autres arguments qui ont été recensés.

**Madame Cadet :**

Bonjour, Madame Cadet je suis ici représentante d'ADULA (Association de Défense des Usagers de la ligne Lyon-Ambérieu) je suis vice-présidente de

l'association et j'excuse Monsieur Jean-Pierre Frenzel qui ne pouvait pas se libérer toute la journée aujourd'hui.

Le dossier du contournement ferré de l'agglomération de Lyon, je le suis depuis le départ parce que j'étais maire adjointe de Beynost à l'époque, et je n'ai, à ma connaissance je crois, manqué aucune des réunions que vous avez organisées, Monsieur le Préfet et Messieurs de RFF.

Pour autant, que je suis ce dossier depuis le 8 juillet 2004, j'ai l'impression qu'on joue avec une pièce de monnaie : pile vous gagnez, face nous perdons. Et aujourd'hui notre ministre n'est pas présent et c'est encore la même partition que vous nous rejouez.

Au départ, on avait le sentiment qu'il y avait 4 fuseaux présentés avec des études de faisabilité, à égalité soit économiquement, soit environnemental, soit d'un point de vue financier. Donc nous avions le choix.

Là aussi, de manière très surprenante, chaque fois qu'on présente une nouvelle infrastructure dans un territoire, en général c'est une levée de boucliers des élus locaux, des associations pour botter en touche et filer la patate chaude aux voisins. Et là ce n'est pas le cas. Les élus locaux se sont plusieurs fois réunis concertés, et ont fait un choix parmi les quatre. C'est rare. D'habitude c'est une levée de boucliers et c'est non. Ce choix il a été fait et pour autant, la Région a rendu un autre avis.

Alors, je tiens quand même à souligner que Monsieur Pascal Protière, ici présent, Michel Voisin, Pierre Cormorèche, ici présents ont déjà à l'époque, au sein de l'assemblée de la Région, manifesté peut-être pas complètement une forte désapprobation mais en tout les cas des inquiétudes par rapport à ce choix-là. Et même si la Région a rendu un avis fortement marqué, pour le fuseau A, ils avaient déjà à l'époque mentionné leurs inquiétudes et je les en remercie.

Le fuseau A a été choisi et dans la foulée j'avais écrit au ministre des Transports Monsieur

Perben, pour essayer de démontrer que le fuseau A ne pouvait pas être, si ce n'est pas techniquement, je ne suis pas ingénieur, en tous les cas un mauvais choix. Ça ne pouvait pas être le choix qui pouvait être retenu, pour la raison que Monsieur Drogue l'a évoqué de nouveau, nous sommes en pleine agglomération de Lyon. C'est-à-dire que ce n'est pas un contournement ferré de l'agglomération de Lyon que vous nous présentez, mais un contournement ferré de Lyon. Certes la Part-Dieu est saturée nous prenons bien conscience de cette difficulté, ne serait-ce que pour nos TER, puisque je défends ici les TER. Mais on ne peut pas d'un côté dire que l'on contourne l'agglomération de Lyon, et de l'autre passer par cette même agglomération de Lyon par un contournement ferré.

C'est difficilement admissible, sauf à avoir une définition à géométrie variable de l'agglomération. Je rappelle que je prends pour définition de l'agglomération celle qui est fixée par la loi SRU dans son article 55. Je récupère un espoir puisque vous avez redéveloppé la procédure en disant que quand une décision de justice a été prise suite à la lettre de Monsieur Perben il ne s'agissait pas d'une décision ministérielle à proprement parler, mais d'une lettre politique, moyennant quoi la décision de justice qui a été rendue rejetant la possibilité de faire une action montrait en définitive par cette irrecevabilité qu'il était peut-être trop tôt. Mais ne sera peut-être pas trop tard pour nous, d'agir, au titre de l'agglomération, on ne peut pas avec la démographie explosive de notre agglomération de la Côte-d'Or imaginer que le contournement ferré passe par le fuseau A.

D'autre part, pour le TER vous nous avez redit aujourd'hui, j'en suis un tout petit peu rassurée, mais ce n'est qu'une virgule, qu'une parenthèse que le minimum syndical des 95 TER qui circulent aujourd'hui sera conservé. Or vous savez la difficulté pour le TER, s'il ne se développe pas, il meurt en tant que transport en commun puisque s'il ne permet pas de répondre aux besoins de la population, la population ne l'utilise pas, si ce n'est une population captive qui n'a pas le choix et qui l'utilise coûte que coûte malgré les difficultés du cadencement.

Donc, il est inconcevable de ne pas imaginer dans vos chiffres, dans votre façon d'étudier ou le phasage ou le fuseau A, ou un autre fuseau, la possibilité de développer le TER. Pourquoi les chiffres actuellement, ne sont pas plus forts en matière de TER ? C'est la saturation de la gare de la Part-Dieu vous l'avez dit. Mais avec la perspective de la gare de Jean Macé nous avons de l'espoir de développer rapidement le TER. Si avec le contournement ferré on régresse avec ce que vous présentez comme un phasage, comme quelque chose de positif que vous avez découvert après coup, avec une évolution sur les 10 ans de la mixité train intercités et contournement ferré, nous, nous le percevons comme une régression parce que tant que le phasage se fait, tant que la voie dédiée n'est pas définitivement achevée, le TER ne peut pas se développer. Or, il n'est imaginable à l'heure qu'il est, avec le développement de la démographie et de l'agglomération de Lyon, que le TER ne puisse pas, comme le fret, se développer.

Donc, il faut que vous trouviez un moyen de choisir le fuseau qui permet au mieux de développer les deux : le report modal du fret et le développement du TER. Je vous remercie de votre attention.

**Monsieur Protière :**

Son exposé liminaire nous a un petit peu asséné comme un dogme que le fuseau A permettant maillage avec le réseau actuel était donc un avantage pour le TER.

J'aimerais qu'on revienne si possible dans la journée sur l'avantage concurrentiel et comparé du fuseau A à d'autres fuseaux, parce que c'est aussi de cela dont il s'agit en tant que, élu régional intéressé par effectivement le développement du TER dont on peut penser et dont il faut souhaiter qu'entre Lyon-Ambérieu et au-delà d'Ambérieu on augmente, on augmente, je dirais, les capacités de desserte. Quel est le véritable avantage concurrentiel, du fuseau A par rapport aux autres ? Est-ce qu'il y en a un ? Ou est-ce qu'on est dans l'affirmation, je dirais, voilà.

**Monsieur Gauthier :**

Oui, Rémi Gauthier donc toujours *A3CFAL* pour les virgules. Juste pour parler un petit peu quand même de l'aspect démocratique, enfin non démocratique dans ce dossier. Quand on parle que les 4 fuseaux, c'est ce qui était demandé en consultation administrative, avec des réponses à donner, de mai à juin 2005.

Les tractations avec nos élus, avec les institutions mais principalement avec les élus, se sont faites à partir de mai 2003, donc 24 mois. On se dit en termes de démocratie, un dossier qui progresse, si on prend notre député il a été vu 3, 4, 5 fois dans ces deux années. Le 24<sup>ème</sup> mois apparaît la virgule de Beynost, pas la première année, pas au bout d'un an et demi, le 23<sup>ème</sup>/24 apparaît la virgule de Beynost, ça veut dire que toutes les personnes qui ont été justement consultées, soi-disant pour faire progresser le dossier, ça été contesté par eux, en mai 2005, en réunion publique, cette virgule apparaît. A quoi sert cette virgule ? Eh bien, évidemment, comme vous l'avez dit Monsieur, à séduire la Région qui, moi je dirais quand même d'un point de vue technique a quand même des drôles d'amnésie, il existe des tribunaux administratifs en France comment justifier ces virgules alors qu'en même temps la Région investit dans LEA plus LESLY qui est un tracé, mais alors c'est vraiment l'autoroute du voyageur entre la Part-Dieu et l'aéroport St Exupéry.

Donc une fois qu'on a développé des budgets, qu'on s'est battus pour faire LEA plus LESLY ils ont réussi à être quand même charmés par ces virgules. Et on voit bien, enfin là il n'y en a qu'une de dessiné, on voit celle de Beynost au nord, là, le petit tracé de couleur, donc ça on vous l'amène le dernier mois des tractations et c'est retiré dans une décision ministérielle un petit peu plus tard, donc en clair pour moi, pour l'association, cet argument était fallacieux, il a servi à orienter vers le fuseau A, les avis qu'ont été donnés par la CCI, par la Région, la Courly et bien d'autres, qui se disaient, effectivement, ça pourrait améliorer la desserte TER.

Donc voilà en termes de démocratie pure, on trouve quand même qu'il y a des arguments qui se sont pointés dernière minute, et dont la seule

vocation semble être : d'orienter vers le fuseau A, j'en reviens au propos du Monsieur tout à l'heure avec son jeu de cartes, c'est vraiment typiquement l'argument, celui-ci, il est arrivé opportunément juste avant de demander les avis.

#### **Monsieur BUSSY :**

Christian BUSSY, maire de Meximieux. Monsieur le Préfet, Mesdames, Messieurs, vous nous présentez le fuseau A, Meximieux a voté pour le fuseau C mais ça comme beaucoup de maires de notre secteur. Quant à la ville de Meximieux nous sommes très inquiets et je vais rejoindre Madame Cadet et mon ami Gloriod, nous sommes très inquiets pour la population. Nos populations sur la Côtière évoluent très rapidement, comme du reste la population sur la Côtière entre Lyon et Villefranche. Nous avons à peu près la même évolution, cette évolution c'est principalement des gens qui habitent, qui viennent habiter dans notre secteur et qui vont se déplacer dans la région lyonnaise dans l'agglomération lyonnaise.

La problématique est relativement simple, on a bloqué Lyon par la route, puisque maintenant pour se rendre entre Meximieux et Lyon, il faut le matin entre 1 h et 1 h 30. Ensuite, il y a une deuxième problématique c'est le coût de l'énergie où on en parle beaucoup mais peut-être qu'en 2005, on en parlait moins que maintenant, c'est vraiment devenu une autre problématique et nombreux de nos concitoyens ont abandonné la voiture pour des raisons économiques et des raisons pécuniaires familiales purement, simplement pour s'orienter vers le train.

Or, nous avons deux problématiques :

- La problématique de l'insuffisance des trains et ça Madame Cadet nous l'a donnée,
- La problématique du stationnement près des grandes gares d'Ambérieu, Meximieux, Montluel, Miribel, enfin toutes les gares qui desservent cette agglomération lyonnaise, avec une saturation des places de stationnement et là, la problématique est réelle et elle est économique pour les collectivités locales c'est-à-dire les communes.



Et nous avons ensuite si le phasage se fait, ce qui serait dramatique pour nos communes et donc nous serons fatalement violemment contre. Pourquoi ? Parce que tout simplement vous n'allez pas faire un mur entre Pérouges et la sortie de Villieu qui représenterait un mur de 4 à 5 kilomètres de long, pour l'impact bruit. C'est impensable de construire un mur, ou de construire des équipements qui permettraient d'atténuer le bruit qui serait inévitable. Je vous rappelle également que concernant le bruit il monte, que nos communes sont bien implantées sur la Côtière, c'est-à-dire dominant cette voie ferrée, l'impact visuel serait énorme, en plus nous avons un impact dans notre secteur qui est très fort, malgré tout avec Pérouges qui est quand même une cité médiévale reconnue en France. Nous aurions un impact dramatique visuel, en ce qui concerne cette voie ferrée, et bien sûr un impact au niveau du bruit, actuellement nous parlons beaucoup du bruit, beaucoup des impacts visuels, nous avons fait des efforts considérables pour accueillir les gens de l'agglomération lyonnaise sur nos territoires, nous en sommes fiers et contents, mais ne remettons pas la problématique qui existe à la Part-Dieu, est une problématique qui a été faite il y a une trentaine d'années, ne recommençons pas puisqu'il y a d'autres solutions possibles de faire passer cette voie de desserte du fret, ailleurs.

Eh bien, élargissons le débat et justement ne bloquons pas sur la ligne A, qui est visiblement repoussée par l'ensemble des communes du département de l'Ain et en tout cas par l'ensemble des communes non pas traversées parce que nous ne sommes pas contre le détournement ferroviaire et nous sommes pour le transport du fret, mais on va passer dans des zones extrêmement urbaines et qui ont déjà des difficultés, de transport pour transporter la population.

#### **Monsieur le Préfet :**

Monsieur Brunet et puis après on enchaîne sur les autres points de l'ordre du jour. Je rappelle que nous sommes au point n° 3 d'une journée qui en comporte 9. Monsieur Brunet vous avez la parole de façon concise.

#### **Monsieur Brunet :**

Oui, Brunet Joël maire de Château-Gaillard. Oui, on parle beaucoup du sud, mais je crois qu'il faudrait qu'on parle un peu du nord, aussi, puisque Château-Gaillard est concernée avec Ambronay, donc pour un premier point, pour donc la ligne qui est, nous on a voté une notion pour qu'elle soit calée à l'autoroute A42, ça bon je crois que ça été pris un peu en compte, ça a bien été pris en compte.

- Par contre, nous sommes un peu... quand on voit le raccordement sur la ligne ancienne de Bourg-Ambérieu, sur Ambronay au milieu de la plaine, je pense que c'est complètement antinomique puisque à un moment donné vous avez la voie ferrée qui passe l'A42 et qui vient se raccorder à l'A42 vers Pont d'Ain et nous sommes donc avec notre collègue d'Ambronay pour un raccordement bien plus loin et en longeant l'autoroute A42, ça on ne changera pas d'idée puisque Ambronay est farouchement aussi opposé de se raccorder au milieu de la plaine. C'est un premier point.
- Deuxième point, c'est le cadencement, aujourd'hui on vous dit : « On va faire un phasage, parce que aujourd'hui je pense qu'il nous manque des finances ». Eh bien, si on n'a pas de finances, on va en chercher et puis on essaye de financer un projet parce que quand on fait un projet de contournement de Lyon, on se donne les moyens. Alors aujourd'hui, je crois que dans n'importe quelle société ou dans n'importe quelle collectivité quand on a des projets, on se donne les moyens de les faire, si on n'a pas les moyens, eh bien, on va chercher du privé, peut-être que le privé saurait peut-être faire un projet comme ça, si RFF ne sait pas le faire, à mon avis ça c'est un deuxième point.
- Et troisième point, bien sûr, parce que aujourd'hui on se plaint, on n'arrive pas à faire, mais si le public ne sait pas le faire il y a peut-être le privé qui sait le faire, à mon avis, à voir. Donc, parce que saucissonner le tronçon en deux, et remettre le circuit sur la ligne..., à Dagneux remettre le circuit

sur... donc à un moment donné, je ne vois pas comment vous allez faire pour cadencer les trains, parce que à un moment donné quand on voit quand même le problème de pétrole aujourd'hui et que les gens n'arrivent plus à circuler, à plus payer leur essence, donc à un moment donné, on parle du pouvoir d'achat tous les jours, je pense qu'il y a une grosse réflexion. Et puis après il y a à peu près l'urgence. A mon avis, il faut faire le total du tracé alors c'est vrai que le B est peut-être un peu plus cohérent pour tous les élus du secteur et après d'avancer un projet et si on n'a pas le financement on va chercher le financement ailleurs.

**Monsieur Brouder :**

Bonjour Messieurs, Hervé Brouder directeur ARKEMA Balan. Je connais peu le dossier, je le dis, j'ai une interrogation, ça fait une heure que je vous écoute tous les uns, les autres, vous développez des arguments, mais par contre il y a un argument que je n'ai pas entendu c'est : quel est le point fort du tracé A que vous défendez, vous ? Parce que hormis... si on enlève les virgules, je ne vois pas l'intérêt et je me place sur un plan tout à fait technique et pragmatique en regardant la carte, si on enlève les virgules, je ne vois pas l'intérêt, maintenant la seule chose qu'on entend à travers ce que vous dites et en lisant à travers les lignes, la seule justification qui pourrait dire que le tracé A est le meilleur, c'est le point de vue économique, parce qu'on peut le phaser. C'est tout ce que j'entends. Mais si le phasage comme vous le dites peut-être mis de côté, c'est l'argument massue qui tombe.

Dans ces cas-là, ça veut dire que si le seul argument que vous retenez du tracé A, c'est le phasage, et si ce phasage n'est pas possible, vous pouvez tout remettre sur la table. Moi c'est ça que j'entends.

Et je souhaiterais que vous me confirmiez ou pas mon intervention, à savoir est-ce que une bonne fois pour toute la seule justification du tracé A est le phasage ? Si oui, ou non ? Est-ce ça l'argument massue ? Merci

**Monsieur de Mester :**

Je ne peux apporter qu'une partie de la réponse à cette question, parce que je pense que d'autres devraient, d'autres aspects devraient revenir aux raisons qui ont amené à faire ce choix et peut-être que ces raisons n'ont pas été suffisantes pour que vous compreniez le sujet. Ils n'ont pas été développés suffisamment tout à l'heure lors de l'exposé de Christian Maisonnier, mais je pense qu'il faudrait peut-être qu'on revienne sur les éléments positifs qui ont été décisifs pour le choix de ce fuseau A. Parmi les éléments donc vous l'avez dit, il y avait la capacité que ce fuseau avait à pouvoir être réalisé en plusieurs segments, c'est une question que nous regardons de façon détaillée actuellement.

Il y avait également, mais, je pense que ce que vous ne comprenez pas c'est tout à l'heure le débat a porté sur la virgule de Beynost, qui est donc ce point en orange / marron sur la carte, qui était donc un raccordement qui permettait de..., venant de Lyon, de descendre vers St Exupéry, mais ceci devait se faire dans un contexte qui était assez difficile, puisque vous voyez, il faut, c'est l'endroit où se trouve le viaduc de la Ligne à Grande Vitesse, l'autoroute etc. Donc c'était techniquement, très difficile de le réaliser, et en plus assez fortement impactant, à la fois pour les paysages et pour les personnes qui habitent à proximité. Donc c'est la raison pour laquelle on a été amenés à approfondir la question de savoir si cette virgule, comme on l'a appelé à l'époque, qui figurait dans le dossier de consultation, je tiens quand même à le préciser pour répondre à Monsieur Gauthier, ça figurait bien dans le dossier de consultation, donc c'est un élément qui n'est pas arrivé après la consultation, c'était dedans.

Donc on s'est aperçus qu'en réalité l'intérêt était surtout de permettre une circulation en rond, voyez-vous, des trains surtout de grande ligne d'ailleurs, venant de Part-Dieu pouvant redescendre sur St Ex. et ensuite repartir vers le sud, et que ça ne correspondait pas véritablement à un enjeu de desserte très important.

Ceci n'exclut pas et c'est là que votre compréhension peut être un peu altérée, ceci n'exclut pas que bien entendu, le fuseau A, ici dans sa configuration permet d'être raccordé à la ligne existante et le sera. Donc c'est-à-dire que les échanges entre la ligne existante, par exemple, votre entreprise si elle a un embranchement et qu'elle veut écouler du trafic pourra bien sûr, on trouvera des solutions techniques pour qu'elle puisse emprunter le contournement.

Donc il y aura des échanges entre contournement et ligne existante et c'est un des avantages de ce point de vue là de ce tracé, de se trouver à proximité de la ligne qui existe, ceci sera vrai également pour le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain, dont on a parlé tout à l'heure. Mais ce sont des choses que l'on va développer peut-être dans la phase suivante qui est : l'impact économique du projet et quelle partie, quel inconvénient ça peut présenter d'une part, bien sûr, et il y en a, et ils seront développés mais aussi quel parti on peut tirer de cette infrastructure, donc les deux. Ensuite sur les autres éléments, je pense que peut-être...

**Monsieur Amiot:**

Oui, Monsieur vous avez posé une question simple, je vais essayer d'y répondre aussi simplement et rapidement que possible en complément de ce qui vient d'être dit.

Vous dites pourquoi on a choisi le fuseau A, c'est écrit d'ailleurs dans le document qu'évoquait Monsieur Maisonnier tout à l'heure et qui a été largement distribué au début de l'année 2006.

- C'est d'abord la première raison : c'est que faisant le bilan de la consultation, le Préfet de Région a constaté qu'une très grande majorité plus d'une centaine de collectivités, d'associations socioprofessionnelles ont été consultées, et la très grande majorité se sont prononcées en faveur du fuseau A. Donc, je lis dans le rapport du Préfet de Région, le fuseau A rencontre un large soutien des différents acteurs du territoire. Ce n'était pas l'unanimité, ça été longuement dit, mais c'était la dominante très forte.

- Deuxième raison que ce fuseau limite les impacts sur les territoires traversés et offre des possibilités de jumelage avec les infrastructures existantes, c'est-à-dire que les principaux inconvénients d'une nouvelle infrastructure de transport terrestre, c'est vrai pour une autoroute, c'est vrai pour une voie ferrée, ce sont les nuisances environnementales pour les gens qui sont à proximité, pour le milieu humain et pour les milieux naturels : l'eau, la nature, la faune, la flore, etc. Eh bien quand on a fait le bilan des inconvénients environnementaux, tout critère confondu vis-à-vis de la nature et vis-à-vis de l'homme, on a constaté que par les possibilités de jumelage, le fait de pouvoir mettre la voie ferrée le long de l'autoroute sur la quasi-totalité du tracé et j'ai entendu tout à l'heure que le seul endroit dans le fuseau A, on est pas en jumelage tout à fait au nord parce qu'il faut venir se raccorder, on nous le reproche et qu'il faudrait se mettre aussi en jumelage jusqu'au bout, jusqu'au dernier mètre, dans le nord.

Voilà, les deux principales raisons et la virgule de Beynost, elle n'a rien à voir là-dedans, et je ne comprends pas pourquoi tout le monde parle de la virgule de Beynost puisque la virgule de Beynost n'existe plus, elle a été supprimée et tout le monde est content, ça donne satisfaction à tout le monde. Alors je ne vois pas pourquoi on va passer l'essentiel de la journée à parler de la virgule de Beynost.

**Monsieur le Préfet :**

Bien, on va avoir l'occasion encore de débattre entre nous, je souhaite qu'on avance un petit peu, on a encore des choses à vous dire, toutes plus passionnantes les unes que les autres donc on va enchaîner sur le point n°3, les impacts du projet sur l'économie et je vais donc demander à RFF de le présenter, l'expert étant Monsieur Noël Comte et après on aura encore un temps de débat et puis tous les sujets que l'on a évoqué même ceux non directement connectés aux différents thèmes pourront être révoqués à tout instant. Mais là on est en train de prendre à peu près une heure de retard donc je voudrais qu'on traite tous les sujets et qu'on est du temps

de débat utile. Monsieur Cuvillier vous avez la parole.

## **IMPACT DU PROJET SUR L'ÉCONOMIE :**

**Denis Cuvillier :**

Alors la question, donc on va passer à la première image parce qu'elle pose la question de fond. Est-ce que le projet de contournement est une opportunité pour le développement économique, en général, mais surtout puisque nous sommes rassemblés sur la Côte d'Azur pour le territoire de la Côte d'Azur. Alors je ne reviendrais pas sur un chapitre général, mais ça fera l'objet du débat de tout à l'heure, les infrastructures, d'une manière générale, sont un élément clé du développement économique des territoires, et ça procède du choix d'implantation des entreprises.

Le contournement vous avez vu que c'était un maillon qui permettait de relier réseau ferroviaire de Rhône-Alpes avec l'Allemagne et l'Italie. Et ces deux régions européennes sont les deux premiers partenaires économiques de la Région Rhône-Alpes, dans le cahier des charges du projet qui a suivi le débat public, il nous a été demandé que le contournement contribue au développement économique des zones d'activités existantes et à venir, et ça c'était un des acquis du débat public.

Alors la question qui sera mise au débat tout à l'heure, c'est : est-ce que ce contournement, il constitue effectivement une opportunité pour le développement économique ? Ce que je voudrais dans cet exposé préliminaire qui va être très court, c'est simplement vous dire la manière dont, nous, maîtres d'ouvrage, nous aimons chercher à prendre en compte les demandes des élus et des industriels. Et ça je crois que les élus qui étaient présents à la toute première réunion au territoire de la communauté de communes se souviennent, enfin moi en tout cas, ça m'a fortement marqué, que tout de suite ils nous ont alerté sur un double enjeu, un double enjeu économique qui était d'une part, de trouver un tracé, qui puisse servir le développement économique qui était prévu au schéma de cohérence territoriale BUCOPA.

Et deuxièmement peut-être encore avec plus de persuasion, ils ont cherché à nous dire qu'en aucun cas ce projet ne devait perturber le fonctionnement des zones industrielles en cours ou en projet. Nous échangeons aussi avec les professionnels du monde économique et la logistique, et ils nous demandent d'une manière récurrente de travailler dans le sens de la bimodalité route/fer pour permettre un report modal dont les mois qui s'écoulent nous montrent que vraiment il est de plus en plus nécessaire.

Enfin, en tant que maître d'ouvrage on abordera un sujet qui est peut-être marginal, mais qui pour nous est important, c'est celui de la gestion des emplois en phase travaux parce que c'est quelque chose qui doit être pris très en amont et en tout cas bien avant le démarrage de ces travaux.

Alors sur l'image suivante sont portés les projets de zone d'activités du SCOT BUCOPA, alors en rond, sans couleur à l'intérieur se sont les principales zones d'activités existantes. En orange, ce sont les prochaines zones d'activités qui sont écrites au SCOT. En vert, ce sont les entreprises actuellement branchées. Et puis en tiret bleu, c'est le fuseau A du contournement. Les gros traits noirs c'est le réseau ferré existant.

Alors sur le plan des projets de zones d'activités prévues au SCOT, on voit qu'elles se situent essentiellement sur deux endroits, d'une part en bas de la Côtinière, le long des infrastructures existantes, donc l'A42 et la voie ferrée existante. Et puis un deuxième site dans la Plaine de l'Ain autour du PIPA.

Aujourd'hui, ces deux zones sont desservies par le fer. Donc les enjeux c'est bien du long terme. C'est de permettre une desserte fiable de ces espaces mais sur le long terme.

Alors le tracé A, il est en jumelage avec l'autoroute, donc il répond bien à cette bimodalité qui est recherchée par les industriels et il permet de reporter le trafic fret sur une voie nouvelle qui lui serait dédiée et donc de réduire les conflits avec le développement des TER, sur la ligne existante. Nous avons dès à présent

étudié les deux raccordements principaux, qu'on nous a signalé aujourd'hui qui sont celui du Camp des Fromentaux et celui du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain, de manière à ce que cet ITE qui est très important puisse avoir son accès direct sur la ligne nouvelle.

Alors ça, c'est notre stade actuel au vu de ce qui nous a été dit. Nous sommes évidemment, bien entendu, à l'écoute de tous les promoteurs de projets pour étudier les conditions de raccordement de projets nouveaux qui nous seraient signalés.

La carte suivante, elle concentre les points particuliers qui nous ont été signalés par les élus et les industriels sur lesquels il convenait dès maintenant d'être très vigilants. Alors au nord on nous a signalé l'usine SUNKISS à la limite de Béligneux et de Bressolles, et puis le Centre d'essai PHILIPS. On nous a signalé surtout sur la zone d'activités de Dagneux, les deux sites d'HEXCEL et de CHIMICOLOR, qui sont tous les deux effectivement très proches du tracé. On nous a signalé le projet du parc d'activités des Goucheronnes.

Et puis d'une manière générale, le monde économique nous a parlé du souci de préserver les espaces agricoles. ARKEMA ne figure pas sur ce point-là, mais il est évident qu'on a pris en compte ARKEMA et notamment la question du périmètre SEVESO.

Alors je vais pour parler surtout, enfin, je ne vais pas vous parler toute de suite d'ARKEMA, et d'EXCEL, parce que le sujet particulier d'HEXCEL, c'est celui des vibrations et ça sera l'objet d'un atelier spécifique cet après-midi.

ARKEMA, c'est le sujet de la protection des sites SEVESO et c'est également, un, l'atelier spécifique de cet après-midi.

Je vais donc vous parler du reste. Donc l'image suivante : comment avons-nous fait pour essayer de ne pas impacter les deux usines SUNKISS, et le centre d'essai PHILIPS, eh bien nous avons étudié un tracé le plus proche possible de l'autoroute. Donc on s'est rapprochés au maximum en coordination avec APRR parce que en certains endroits on

empiète au sein de l'emprise actuelle de l'autoroute, pas sur les chaussées existantes mais l'emprise.

Et donc, on a la plupart du temps étudié des profils semi enterrés donc des tranchées dites ouvertes, qui permettent en fait de faire office de mur de soutènement sur les côtés et puis de pouvoir se rapprocher de l'infrastructure autoroutière. Le deuxième intérêt de ces tranchées ouvertes c'est aussi de réduire les impacts extérieurs, notamment le bruit.

De ce fait, on ne vient absolument pas toucher les deux sites SUNKISS et puis Centre d'essai PHILIPS.

La photo suivante, c'est au niveau des sites d'HEXCEL et de CHIMICOLOR, c'est le même principe qui a été retenu, celui d'enterrer la ligne, de l'enfermer dans une tranchée ouverte contre deux parois béton, de manière à ne pas avoir de remblai qui viendrait augmenter la largeur de l'emprise et empiéter sur le territoire de ces entreprises.

Sur la partie des Goucheronnes. Alors la partie des Goucheronnes, nous avons sur le plan technique, adopté le même principe, celui de se mettre en tranchée ouverte et de rester le plus possible vers l'autoroute A42. Par contre, la sortie de la zone d'activités des Goucheronnes, se situent dans ce que soulignait Monsieur Battista qui est le virage de Nievroz dont on sera amenés à reparler. Et donc on commence à s'écarter de l'autoroute et effectivement au zone des Goucheronnes nous serons amenés à consommer un peu d'espace prévu pour le développement de la zone.

La consommation estimée aujourd'hui c'est de l'ordre de 1,5 hectare, à 2 hectares sur un total de 15 hectares. Alors deux remarques : nous restons quand même au niveau des Goucheronnes, dans ce qu'on appelle la zone soumise à l'amendement Dupont c'est-à-dire la zone non constructible. Donc on vient empiéter effectivement dans la zone industrielle mais sur laquelle on ne pourrait pas construire de bâtiment. Cet amendement Dupont ne s'applique pas au ferroviaire, donc il ne

contribue pas à repousser la limite constructible au-delà, elle reste ce qu'elle est.

Alors si on prend les ratios du SCOT d'emplois prévus au SCOT, 30 à 40 emplois à l'hectare, on voit qu'en fait cette consommation, elle représenterait un peu moins de 100 emplois. Mais si on les met en regard au SCOT BUCOPA c'est-à-dire 245 hectares de réserves hors PIPA plus 360 sur le PIPA, compte tenu du rythme actuel de commercialisation constatée en 1995 et 2000, on a aujourd'hui une réserve, entre guillemets, de consommation zone industrielle qui correspond à quelque chose entre 15 et 17 ans.

Donc effectivement, nous consommons sur les Goucheronnes. Entre 15 et 17 ans ça peut permettre de trouver des solutions pour compenser cet hectare et demi à deux hectares que l'on serait amenés à consommer à cet endroit.

Dernier sujet et on en terminera là. Les chantiers d'infrastructures de cette importance génèrent des emplois à court terme, mais des emplois qui ensuite une fois les travaux faits permettent de valoriser les entreprises locales. Par expérience puisque RFF pilote aujourd'hui plusieurs grands chantiers, ce sont plusieurs milliers d'emplois par an pendant les années travaillées.

Pour avoir le maximum de retombées économiques locales, il faut absolument anticiper cette démarche et ne pas attendre le lancement des appels d'offre avant de commencer à s'intéresser à la question des emplois. Alors cette démarche elle a plusieurs temps, nous, nous sommes prêts à travailler avec les élus, avec les associations professionnelles pour anticiper le plus possible cette démarche, et donc la balle est lancée.

Sur le plan du développement économique nous avons mis une dernière image sur le développement des TER, on a largement évoqué dans les débats qui ont précédé, donc je n'y reviens pas. Voilà, Monsieur le Préfet.

**Monsieur Comte :**

Monsieur le Préfet, mesdames, messieurs, merci de donner la parole au monde économique, dont je représente ici d'abord l'alliance logistique de la Région urbaine de Lyon qui rassemble les opérations du transport et de la logistique mais aussi les industriels distributeurs utilisant.

Le monde économique a pour habitude de s'accorder de tout, tout simplement parce que on lui demande rarement son avis. Le monde économique se développe là où sont les infrastructures. Le développement est d'abord démographique, et c'est parce qu'il y a un développement démographique qu'il y a un développement économique et si Lyon est ce qu'elle est, c'est qu'elle est un axe fluvial d'abord naturel qui se prête à nous et puis on a vu les axes routiers et aujourd'hui ferroviaires s'y développer.

En entendant le débat, et je ne connais pas spécifiquement le dossier commune par commune sur son tracé, bien évidemment, autant que les élus locaux, dont je comprends les préoccupations qui sont les leurs et ça été dit, un tracé est toujours mieux chez le voisin que chez soi.

Je voudrais simplement rappeler à Mesdames et Messieurs les élus locaux, que ces discussions me rappellent celles que l'on a toujours connu qu'on connaît encore quand il s'agit de ne plus traverser un centre village ou un centre ville pour faire une rocade, où l'on nous dit ça sera le désert économique parce que les voitures et les camions qui transitaient par le centre village apportaient leur contribution à la vie économique. Et puis on s'aperçoit qu'au fil du temps, les évolutions se font et que ces cœurs de villages, ils retrouvent un autre sens à leur vie et puis ces rocades elles sont rejetées par les communes périphériques très souvent, sauf à ce qu'on leur offre des entrées/sorties. Je prendrais pour exemple l'A46 et le Contournement Est de Lyon. On ne les voulait pas et aujourd'hui qu'est-ce qu'on s'aperçoit, eh bien, on s'aperçoit que les activités économiques se sont développées là où étaient les connexions entrées/sorties de cette rocade.

Eh bien, je crois que le fer connaîtra dans l'avenir, les mêmes constats, vivra les mêmes évolutions parce que le fer est un mode alternatif. Les transporteurs routiers ont été souvent considérés comme des Ayatollah du camion, je crois que la révolution culturelle est faite de plus longtemps, le camion est un outil, le wagon est un autre outil et le container est un outil qui utilise l'un ou l'autre des modes, de façon indifférente.

Dans ce que j'ai pu voir des différents tracés, des images, je pensais que nous étions là pour essayer de lever les freins de ce tracé A, dont il a été non pas pris une décision définitive mais où celui qui va devoir le financer semble pouvoir dire, j'y mets les moyens que je peux, dans le calendrier que je peux. La revendication que je pourrais faire, c'est dépêchez-vous à conclure. Parce que chaque année qui passe c'est une chance perdue probablement pour les élus locaux qui sont sous la pression de l'urbanisme de l'habitat. C'est du temps perdu pour les industriels que l'on effraie, face à l'incapacité qu'ils ont de prendre une décision de s'implanter car la décision de s'implanter elle n'est pas irréversible pour la nuit des temps, mais elle l'est pour l'espace d'une génération et on ne peut pas aujourd'hui, inviter des industriels qui sont dans la Région urbaine de Lyon à utiliser le fer, à lancer des investissements d'équipement de containers, des investissements d'embranchements particuliers, de configuration, d'usines ou d'entrepôts, si dans 5 ans ou dans 10 ans, on vient à leur retirer cette desserte parce qu'on sera passés au milieu des champs de maïs comme ça été dit tout à l'heure.

Alors si on était généreux, on dirait il faut les deux, certainement. Ce qui est important pour ne pas gâcher les finances publiques, c'est peut-être faire ce qui est possible rapidement. Si il y a un phasage qui est fait, c'est qu'on ne remette jamais en friches ce qui aura été investi au premier jour mais peut-être cela mérite-t-il de préparer tout de suite le transit.

Alors le transit : RFF/SNCF hier ne faisait qu'un, si je ne m'abuse. Le marché était captif mais on sait aussi ce que cela a donné ; la non compétitivité du mode par rapport aux autres. Aujourd'hui RFF est un établissement public qui

doit structurer le territoire et qui va avoir demain des clients, aujourd'hui un gros client quelques petits qui émergent, mais demain des clients.

La croissance de la demande, la croissance de l'offre qui sera mise en face ne permettra pas à tous ces clients de faire de point à point, du nord au sud, de l'Europe, pas de pot, on est au milieu de Lille à Perpignan, de Paris à Milan, de Düsseldorf à Barcelone, à tous ces clients de faire des trains directs. Donc on va devoir vivre pour le mode ferroviaire, ce que l'on vit pour le mode routier, ce que l'on vit aussi pour le mode aérien, c'est l'insertion du hub. Si j'ai bien compris aujourd'hui, l'un des trois grands hubs ou les trois seuls hubs à vocation nationale, internationale de RFF et ça n'a pas été dit et je pense que c'est important, est à Sibelin donc dans la Région urbaine de Lyon tout au sud de la ville de Lyon.

C'est probablement un point fort, qu'il est peut-être envisageable de délocaliser à l'horizon de 50 ans, mais qu'est-ce qu'on va faire pendant 50 ans. Donc commençons peut-être avec ce qui se propose en essayant de lever les freins, parce que supprimer le hub, ne gérer que le transit effectivement en l'écartant, c'est priver l'agglomération lyonnaise de la desserte dont elle a besoin aujourd'hui pour assurer sa mutation modale du tout route ou du combiné qui aujourd'hui pose problème pour des raisons de capacité, vers du tout ferroviaire si on peut.

J'ai senti tout à l'heure effectivement de la tension parce qu'effectivement, il y a ceux qui sont pour le dossier qu'ils ont présenté, qu'ils ont chiffré, qu'ils ont valorisé. Et puis il y a ceux qui effectivement vivent au quotidien. Alors est-ce qu'on ne peut pas sereinement lever tous les freins, mais au plan économique, l'équation à résoudre, c'est concilier le court terme, le besoin il est immédiat, on ne va peut-être pas attendre que le pétrole ne nous permette plus de nous doter, de nous approvisionner, et c'est pas de ma faute si aujourd'hui beaucoup de production se délocalisent et ces productions se délocalisant, et je ne parle pas simplement des délocalisations industrielles mais les sources de production sont nomades, elles vont là où il y a la matière, là où il y a les capacités, là où il y a

les effectifs, là où il y a un intérêt à produire et la consommation se fait là où sont les consommateurs.

Et notre Région urbaine de Lyon est aujourd'hui une Région qui reçoit parce qu'il y a une population qui consomme, mais c'est aussi une Région, une aggro. qui expédie. Faut-il rendre l'agglomération lyonnaise hors de la compétition qu'elle ne puisse plus sortir sa production pour servir ce qu'elle a à servir en France et au-delà, pour se dire si on avait su on l'aurait fait plus tôt. Donc la part relative des flux entrants et sortants de Lyon par rapport à l'ensemble des flux qui transitent, ça sera un point sur lequel, je pense qu'il faudrait peut-être que vous donniez l'information, parce qu'on a parlé de nombre de trains, et vous avez raison aujourd'hui en disant les trains ont peut-être augmenté en capacité, ils ont réduit en nombre parce que vous avez un client, quand vous aurez plusieurs clients, il y aura peut-être plus de trains qui seront de moins grande taille peut-être et sur l'ensemble de ces flux quelle prospective pouvons-nous faire sur les flux entrants, ayant capacité, ayant nécessité à rentrer dans l'agglomération de Lyon, par rapport à ceux qui transitent.

Sur le très long terme, quand le fret fera ce que fait aujourd'hui la route, c'est-à-dire l'inversement des proportions. Rappelons que la route aujourd'hui traite sur le territoire français 85 % des transports à plus de 150 kilomètres, sous le contrôle de Monsieur le Directeur Régional de l'Équipement, c'est à peu près cela, sans aller au renversement des tendances, mais si le fret ferroviaire devenait majoritaire probablement qu'on aurait capacité de tout point en tout point d'Europe à déterminer des trains point à point, qui pourraient transiter les grandes agglomérations et d'autres qui pénétreraient dans l'agglomération.

Mais si nous voulons rester compétitifs et pouvoir utiliser le fret ferroviaire, il faut que nous vivions, encore pendant encore une génération au moins peut-être avec la mixité des flux domestiques et de transit et puis sur certains axes avec la mixité des flux de voyageurs, et de marchandises et puis pour rebondir sur ce qui a été dit tout à l'heure parce qu'on peut faire



l'activité économique, bien sûr, à condition d'avoir des ressources humaines aussi.

Ces ressources humaines aujourd'hui sont pénalisées lorsqu'elles prennent le fret, le train pardon, par l'irrégularité, on parle toujours des trains qui arrivent en retard, il en est heureusement beaucoup qui arrivent à l'heure. Mais si chaque zone artisanale ou industrielle, si chaque commune ou communauté de communes veut sa gare, ça veut dire que ces TER vont devoir s'arrêter fréquemment. Si les TER s'arrêtent toutes les cinq minutes ou dix minutes en bloquant les voies, les frais de marchandises seront toujours placés en second rang. Placés en second rang, le mode sera plus compétitif, on reviendra à la route et on aura encore perdu une génération.

Donc je forme le vœu qu'on puisse faire vite, lever tous les freins parce que probablement qu'il est possible d'en lever. Et peut-être rassurer aussi les élus locaux et puis les associations, dont je comprends la légitimité, tout de suite d'entrevoir que les flux transitent pour le très long terme, passeront effectivement à l'extérieur et seront différenciés de ceux qui sont faits pour la desserte locale.

J'ai noté qu'il y avait une usine SEVESO, effectivement, de la tangenter doit demander un certain nombre de précautions. En revanche parce que c'est une usine SEVESO demain plus qu'aujourd'hui elle devra utiliser le fer, ou elle pourra utiliser le fer, et le fait d'avoir effectivement un réseau ferré de grand débit qui permette d'offrir des capacités et des rythmes importants devra permettre demain de positionner des utilisateurs, aujourd'hui c'est SEVESO, mais on s'aperçoit aussi que la réglementation des transports de matière se durcit de plus en plus, et le plus nous pourrons recevoir sur notre réseau ferré *in situ* les moyens d'approvisionnement et de distribution, eh bien le mieux, les utilisateurs potentiels seront encouragés à franchir le pas. Donc mon vœu c'est : faites vite. Et puis, je suis à votre disposition.

**Monsieur le Préfet :**

Bien, merci Monsieur Comte, Monsieur Gloriod et puis après la SNCF.

**Monsieur Gloriod :**

Merci de me donner la parole Monsieur le Préfet. Je voudrais dire au dernier intervenant que je ne connais pas, je pense que dans vos propos vous n'avez pas, on ne va pas lever le frein, on va se mettre debout sur le frein. Le propos est probablement un petit peu différent.

Par rapport à Monsieur Cuvillier, oui quand on parle développement économique, nous sommes d'accord, on ne vous a pas attendu. Quand vous parlez je dirais, d'un certain nombre d'emplois induit par la création d'un ouvrage de ce type, c'est effectif, ce sera vrai, mais ça ne nous intéresse pas du tout de voir une population locale qui va être gênée pendant 2 ou 3 ans par le flux des camions et des poids lourds. Ça ne nous intéresse pas du tout de voir globalement parlant, des routes qui vont être défoncées donc dangereuses pendant un temps, certes vous les remettrez en place, nous sommes d'accord.

Sur le développement économique, je vous ai dit au mois de juillet 2004, en présence de Bernard Lobietti qu'il y avait 31 ans qu'en tant élu local, nous travaillons à l'aménagement de notre secteur géographique, et avec un réel projet d'aménagement du territoire. Cela s'est continué par la mise en place dernièrement de la taxe professionnelle unique, et quand je dis, ne vous a pas attendu, nous sommes sur un secteur où la taxe professionnelle est l'une des plus basses du département, avec un coefficient d'intégration fiscale extrêmement élevé, donc ça veut dire que nous conduisons les actions.

Vous avez cité nos zones industrielles, vous avez oublié le secteur des 2B, vous n'avez pas pensé de parler de la ZAC des Prés Seigneurs II en DUP sur une surface de 72 000 m<sup>2</sup> où l'enquête publique arrive à échéance ce jeudi.

Donc, certes depuis longtemps, nous avons mis en place, une volonté d'accueillir un développement économique, à la fois pour notre territoire et à la fois pour l'agglomération lyonnaise, c'est évident. Mais attirer des entreprises, mettre un ouvrage et le placer tel qu'il est prévu parce que je trouve quand même et je le redis les dés sont pipés, on ne parle que

du A. On a parlé que de cela, un petit peu de la zone industrielle de la Plaine de l'Ain.

Donc, je crois faisons un état des lieux, mais soyons objectifs, et si on parle d'apport de population et de développement économique, n'oublions pas non plus, on en reparlera cet après-midi dans le cadre des vibrations de penser aux entreprises technologiquement évoluées, qui pourraient, et ça, ça demande confirmation, quitter le territoire parce que les vibrations deviendraient telles que ce serait complètement, je dirais, incompatible pour garder des marchés relevant de l'A380. On est bien dans l'Europe, on a franchi le cap de l'agglomération lyonnaise, gloire du 747, où il y a un marché qui se développe sur l'extérieur.

Donc, soyons raisonnables, soyons objectifs, et pour les personnes qui veulent absolument nous coller ce fuseau A, venez vivre sur notre territoire, intégrer dans l'écoute les conséquences induites sur la baisse de la valeur immobilière, n'oubliez pas, intégrer dans l'écoute les conséquences liées à la santé et au mal être des gens.

Et puis pour répondre à Monsieur Amiot, si aujourd'hui nous devons consulter l'ensemble des collectivités locales, ou territoriales qui ont émis un avis il y a quelques temps, si aujourd'hui on mettait le même vote en place, je ne pense pas que nous aurions un avis favorable pour le fuseau A. Merci de m'avoir écouté.

**Monsieur Rouche :**

Oui, bonjour Monsieur le Préfet, Jean Rouche Directeur Fret Sud Est pour la SNCF, mais je vais m'exprimer aussi un peu avec à l'esprit mes collègues des autres entreprises ferroviaires puisqu'il a été signalé à tout à fait juste titre que désormais nous sommes plusieurs entreprises ferroviaires à faire du fret ferroviaire et à le proposer donc à nos clients.

Ce que je voudrais dire, c'est d'abord que nous sommes dans une phase et ça été très bien indiqué par un intervenant, nous sommes dans une phase de reconquête du marché ferroviaire, avec une évolution à la hausse des trafics. En

2007 nous avons augmenté le trafic, 2008 est bien parti également et ceci grâce à la concurrence ferroviaire qui a été mise en place en particulier. Et finalement quelles sont nos contraintes aujourd'hui ? Quelles sont nos difficultés ?

Eh bien, nous avons des difficultés qui ont été cités en début que je voudrais rappeler parce que c'est important, je ne sais pas si tout le monde le sait. Les trains qui passent à Part-Dieu, qui passent dans le nœud lyonnais roulent en moyenne à 30 Kms/h pour le fret, élément de compétitivité extrêmement délicat vis-à-vis de nos clients. En heure de pointe à Part-Dieu, si je prends encore cet exemple-là, nous avons la possibilité de n'avoir qu'un seul train par heure, et vous avez vu le nombre de train qu'il y a à faire passer. Donc, voilà les contraintes auxquelles nous nous heurtons. Qu'est-ce que nous avons comme voies finalement...

... ferroviaire d'avoir la possibilité d'éviter les agglomérations avec un contournement fluide, facile à emprunter, et qui puisse permettre de développer le mode ferroviaire qui est particulièrement compétitif au-delà de 150 kilomètres comme cela a été cité.

Donc, voilà, nous avons absolument besoin de cela, et aujourd'hui nous nous heurtons sur la Région Lyonnaise a une difficulté majeure et quand on voit les demandes que nous avons du Benelux vers l'Espagne, de l'Allemagne vers l'Espagne, du Benelux vers l'Italie. Moi ma grande crainte, c'est que ne sachant pas par où passer et comment passer, eh bien, finalement ce sont nos voisins de l'Est qui vont en profiter, ce sont les Suisses, ce sont les Allemands, ce sont les Italiens qui construisent des nouvelles infrastructures ferroviaires fluides et nous finalement, nous aurons, j'allais dire puisque nos voisins auront capté les flux ferroviaires, nous aurons les camions pendant que eux auront les trains.

Donc, si nous voulons répondre aux souhaits de chacun qui est de faciliter le report modal, en particulier pensez à la desserte de Vénissieux ou de Sibelin qui sont des chantiers majeurs. Vénissieux a augmenté de près de 50 % son trafic de containers en 2007. Aujourd'hui, il

commence à stagner. Pourquoi ? Parce que nous n'arrivons plus à créer de nouveaux trains parce qu'il manque des heures de passage en particulier dans le nœud lyonnais.

Donc encore une fois, je me joins à l'intervention précédente, Messieurs faites vite si vous voulez que le report modal existe, eh bien, il faut pouvoir offrir des perspectives rapides.

**Intervenante :**

Juste moi deux interrogations à propos de l'intervention de Monsieur Cuvillier, tout à l'heure, précédemment, vous aviez dit, vous, me semble-t-il, que cette construction pour le fret ne générerait pas la création de gares, or j'ai fait passer un petit papier à mon voisin à quoi sert du fret ferroviaire, donc du transport de marchandises, s'il n'y a pas de gare ?

Ensuite vous nous dites, le Monsieur qui vient d'intervenir dit, il nous faut reconquérir, enfin on est en phase de reconquête du monde ferroviaire et vous parlez aussi de jumelage avec l'autoroute Monsieur Cuvillier ?

Voilà, vous parlez de reconquête du monde ferroviaire et de jumelage fret ferroviaire/autoroute. Donc à nouveau ma question : comment peut-on jumeler du fret avec l'autoroute, s'il n'y a pas de gare ? A quel moment les marchandises vont passer du train sur le camion ?

Ensuite on parle de 150 kms, moi il me semble mais je ne suis pas une spécialiste du transport que 150 kms c'est très peu, pour passer de l'un à l'autre.

Ça c'était la première chose.

Ensuite, vous avez parlé toujours Monsieur Cuvillier, de travaux qui allaient durer de 15 à 17 ans, c'est-à-dire grosso modo 20 ans. Grosso modo 20 ans, ça veut dire que pendant 20 ans, les trains de fret vont utiliser la ligne historique. Donc pendant 20 ans, on va se trouver dans des travaux et on va se trouver avec des TER bloqués, il faudra choisir, on parle aussi de l'allongement des trains pour éviter la fréquence, donc les trains seront moins

nombreux mais beaucoup plus longs. Comment va-t-on faire pendant 20 ans ?

Et toujours pendant cette période de 20 ans, *quid* de nos entreprises et de leur développement. On a des chefs d'entreprise, je vais passer le micro à Monsieur Brouder après, est-ce qu'il va développer son entreprise si des travaux vont durer autour de chez lui pendant 20 ans ?

Dernière chose et après je me tais. Monsieur Comte a dit qu'il fallait aller vite, il faut faire très vite, votre problème ça semble être un problème financier et ça le Maire de Château-Gaillard nous l'a bien expliqué tout à l'heure, eh bien, écoutez que tous ces gens qui trouvent qu'il faut faire vite, trouvent des financements pour faire des tunnels, des zones souterraines et voilà.

En tout cas, je termine juste par ça, il a été dit tout à l'heure « il faut faire vite et il faut surtout faire » on n'a jamais dit « non » au contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, et on est en train là de nous culpabiliser parce qu'on nous dit vous allez faire passer le fret chez les Suisses, je pense que ce n'est pas bien d'essayer de nous culpabiliser, on n'a jamais dit non, et comme disait Madame Cadet on n'a jamais voulu faire passer la patate chaude aux voisins. On essaye de trouver la moins pire des solutions.

**Monsieur de Mester :**

Excusez-moi, j'ai dû m'absenter un petit instant, mais il y a des points sur lesquels, je peux répondre, et puis ensuite peut-être d'autres voudront répondre sur d'autres sujets, parce que je n'ai pas compris toutes les allusions que vous faisiez.

En ce qui concerne la durée des travaux, je ne sais pas où est-ce que vous êtes allée chercher cette durée de travaux de 15 à 20 ans, ça ne tient pas debout, je ne sais pas quand la décision de réaliser le contournement sera prise, je ne sais pas à quelle date on nous dira « allez-y » mais ce que je peux vous dire, c'est que lorsqu'on nous dira : « réaliser le contournement », que ce soit sur le fuseau A, B, C, D, E, F, G, H je n'en sais rien, mais quand on nous dira « allez-y, réalisez ». A ce moment-là,

nous aurons une phase d'études projet/réalisation qui prendra de l'ordre de 18 mois à 2 ans, donc le dossier sur lequel on affine toutes les études techniques pour faire le dossier de consultation des entreprises, on aura l'ensemble des appels d'offre, éventuellement le montage financier, qui fera appel peut-être à des fonds privés comme ça été évoqué tout à l'heure, ou pas, ou le montage financier en partenariat entre différentes collectivités, je ne sais pas quelle sera la formule retenue.

Donc, ceci prendra un certain temps, disons de l'ordre de 2 ans maximum, et ensuite on commencera le chantier proprement dit, et le chantier proprement dit là non plus on n'a pas encore réalisé les études d'exécution proprement dites, mais une réalisation comme celle-là, c'est un chantier qui va durer de l'ordre de 2 à 3 ans, mais avec des impacts locaux qui sont plus réduits, puisqu'on va réaliser, bien sûr, différentes phases : du génie civil, ensuite des équipements ferroviaires, etc. mais ça n'est en aucune façon 15 à 20 ans de travaux. Enfin, si on faisait 15 à 20 ans de travaux, c'est-à-dire qu'on le fait à la petite cuillère quoi.

Non, c'est du génie civil assez classique, ensuite il y a toute une phase de travaux : montage des équipements ferroviaires, de la signalisation, etc. qui est beaucoup moins impactant, parce que c'est très discret et ça ne fait pas beaucoup de remue-ménage, mais ça prend du temps. Donc pendant tout un temps, on a l'impression qu'il ne se passe plus grand-chose sur le chantier, la phase vraiment impactante, c'est la phase terrassement et réalisation du génie civil, là où il faut faire des ouvrages ou des tranchées, etc. Mais ça ne dure en aucune façon 15 à 20 ans, enfin ceci n'a pas de sens.

En ce qui concerne les gares, Madame, il n'y aura pas de gare sur le tracé pour les marchandises, mais le concept même de gare marchandises est quelque chose qui a quasiment disparu, si vous voulez, il y aura des possibilités d'embranchements, la marchandise on va la chercher chez le producteur. Et le concept de gare marchandises c'est quelque chose qui ne se fait quasiment plus, enfin je

pense que là-dessus, peut-être les collègues de la SNCF qui sont et notamment Jean Rouche, le Directeur du fret pourra répondre de façon plus précise.

Mais ce que je peux vous dire c'est qu'il n'est pas question d'envisager sur ce tracé une gare fret. Parce que c'est un concept qui n'a pas de raison d'être. Il y aura par contre, nous étudierons, comme l'a dit tout à l'heure Denis Cuvillier, toutes les possibilités d'embranchements des industriels ou des zones d'activités qui souhaiteront l'être, mais la source du fret, à l'origine ce sera ou l'entreprise si elle a un volume suffisant, ou la plateforme qui sera au sein de la zone d'activités, mais en aucune façon une gare ou avec un hangar comme on faisait au 19<sup>ème</sup> siècle, avec un quai de chargement, tout ça, c'est fini, ça ne se fait plus, d'ailleurs vous voyez bien que toutes ces halles etc. sont en déshérences, elles ne sont plus utilisées parce que c'est vraiment un concept qui n'existe plus.

**Intervenante :**

La plateforme ?

**Monsieur De Mester :**

Oui, mais elle est à l'extérieur de l'infrastructure, elle n'est pas au bord de l'infrastructure, elle est embranchée, d'accord.

**Monsieur Guyader :**

Merci, Jean-Louis Guyader, Maire de Charnoz-sur-Ain. Ce que je voudrais dire c'est que tout le monde soit convaincu ici, qu'il n'y a pas des bons et des mauvais et que notamment, même dans un village qui avait choisi le fuseau C pour des raisons assez proches de celles qu'a développé Claude Marcou, nous sommes très attachés au développement économique de la Région, que l'on oppose à d'autres, je dirais, critères.

Alors par contre le développement économique, c'est global, ça inclut effectivement la santé des gens qui peuvent être effectivement des verrous forts au développement économique.

Alors ceci étant dit, je pense qu'on rêve tous aussi d'avoir une ville de Lyon qui soit une

grande d'Europe et peut-être que c'est l'enjeu fondamental pour nos territoires, mais maintenant, j'en reviens à notre microcosme à la vision qu'ont les gens qui vous accueillent dans notre petit territoire et qui quand même ne peuvent pas voir autrement que comme une aberration d'avoir, même si on est tous d'accord sur la création et la nécessité du contournement ferroviaire de l'agglomération de Lyon, un train qui s'engouffre dans l'agglomération finalement et notre choix, le choix du fuseau C, c'était le choix effectivement d'un vrai contournement, et aussi le choix de voir ce train comme un atout et pas comme un problème qu'on se repasse les uns les autres pour éviter qu'il passe trop près de nos administrés.

Passer au parc industriel de la Plaine de l'Ain, c'est donner peut-être une chance historique d'avoir un développement différent de parc industriel de la Plaine de l'Ain avec des entreprises peut-être plus tournées vers la recherche, je ne sais pas, vers d'autres secteurs plus porteurs, voilà, à mon avis une dimension qu'il ne faut pas oublier.

On est tous pour le développement économique, on souhaite tous que Lyon soit une grande ville d'Europe. Maintenant est-ce qu'il faut faire vite, vite, vite, moi je crois qu'il faut faire bien, bien, bien.

**Monsieur Brouder :**

En tant qu'acteur économique, je ne peux que souscrire à ce qui a été dit au plan économique, mais tous les arguments qui ont été développés précédemment par les différents intervenants sont valides pour les 4 fuseaux. On est tous d'accord. Il faut faire du fret pour demain, il faut que nos marchandises et particulièrement en ce qui concerne la matière dangereuse qui peut venir sur mon site, il est absolument nécessaire que ça passe par le fer, mais ce passage par le fer, n'influe pas le choix du A, B, C, ou D. C'est complètement indépendant, d'accord. Donc, moi ce qui m'importe de savoir, c'est que ce fret dangereux doit être bien séparé du fret voyageurs, on est tout d'accord pour dire ça.

Donc, la question sous-jacente que je pose derrière : est-ce que l'opportunité d'un phasage est intelligent ? C'est tout ce que je dis.

**Monsieur Bailly :**

Vous comprenez, pour la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Ain, ce dossier est à la fois particulièrement important et difficile, contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure. En 2005 la chambre n'avait pas voulu prendre position pour un tracé car elle estimait ne pas avoir assez d'éléments en main.

Aujourd'hui, nous e, avons davantage et je remercie RFF et tout le monde de nous avoir donné davantage d'éléments, et en pesant longuement avantages et inconvénients, elle pense comme le Conseil Economique et Social Régional, que le tracé A est le meilleur.

Je comprends aussi l'inquiétude et ça je la comprends très bien qui est légitime des collectivités, mais ne croyons pas, par exemple, qu'il soit bon de créer et c'est un des arguments que je trouve qu'on ne développe pas assez, une seconde coupure majeure dans le territoire alors que celle de l'autoroute existe déjà.

Je ne reviendrai pas sur les arguments développés par les spécialistes mais nous observons au Conseil Economique et Social Régional et à la Chambre que le tracé A pourra contribuer à une meilleure desserte de la Côtière pour les voyageurs et nous sommes prêts à nous battre aux côtés des collectivités et des entreprises, pour obtenir un meilleur service.

Les entreprises savent combien – à ce sujet je vous signale que le Conseil Economique et Social a voté aussi à l'unanimité le schéma des services de transports du Conseil Régional dans lequel, bien entendu, il y avait le point le plus important, et tel qu'un lancement du TER, donc là aussi c'est quelque chose qu'on défendra et qu'on continue de défendre – les entreprises savent combien la Chambre est attachée à leur avenir, elles l'ont vu lors de la catastrophe, je vous rappelle l'an dernier, nous avons alors immédiatement mobilisé notre service commun avec le Service Général, la mission économique de l'Ain pour créer une cellule de crise, qui est venue les aider à faire face, et bien entendu, tout à fait en complément des services de l'Etat, merci Monsieur le Préfet et de vos services, et

de toutes les collectivités locales puisqu'on avait installé cette cellule chez Monsieur Lobietti.

Aujourd'hui, nous leur disons, nous sommes vigilants et nous le serons d'autant dans le futur. Donc là, je préviens RFF, de nos exigences et on sera le gardien du temple.

Nous serons les premiers à intervenir avec vous, si les garanties données sur les protections techniques n'étaient pas vérifiées et l'ensemble des techniques, je n'ai pas uniquement parlé des protections phoniques.

J'ajouterai que la chambre a voulu réfléchir d'une manière prospective sur l'économie de l'Ain, pour cela je le rappelle elle a créé en son sein une cellule de chefs d'entreprise dont un certain nombre important de votre territoire y compris la présidente de l'association ASCOT qui est, bien entendu, élue de la Chambre et qui est aussi présidente de l'action locale et ses chefs d'entreprise sont appuyés par des experts, c'est sa délégation au schéma développement économique durable.

Ces travaux ont souligné le rôle essentiel des moyens de communication pour le développement économique, nous avons des outils comme St Exupéry, qui mettent les entreprises de la Côtière à quelques heures des grandes villes d'Europe et maintenant de New York. Nous savons que demain, il sera obligatoire que le fret soit transporté par la voie ferrée entre le nord et le sud de la France et plus largement entre le nord et le sud de l'Europe : la Hollande, la Belgique notamment et la Péninsule Ibérique, de Duisburg à Algésiras.

Qu'un nouvel équipement de cette importance suscite un débat qui est à la fois sein et inévitable. En effet, quand tout le monde est du même avis, c'est que personne ne réfléchit beaucoup, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Les collectivités et les entreprises de la Côtière ont jusqu'à présent su tirer parti d'une manière intelligente les atouts stratégiques que leur ont donné la proximité de Lyon et une desserte exceptionnelle en moyen de communication.

Nos espaces d'activités, Messieurs, sont recherchés, Messieurs les élus, j'en veux pour preuve, le taux de remplissage relevé de ces zones et le manque de foncier actuel pour l'accueil de nouvelles activités économiques et aussi pour la réponse à beaucoup de projets d'extension des entreprises installées.

J'ai bien les éléments puisque je suis quand même co-président de la MEA (Mission Economique de l'Ain) , donc c'est vrai que vous avez des zones d'activités qui marchent très, très bien avec un taux de remplissage de 90 %.

Nous sommes convaincus que demain elles sauront tirer parti d'un CFAL directement connecté à l'Allemagne, à l'Italie via le Lyon-Turin et l'Espagne, ce sera un outil directement utilisable pour les grandes zones d'activités avec ce qui a été dit tout à l'heure, 15 à 17 ans de réserve.

Mais également il permettra, vous l'avez vu tout à l'heure sur la carte, pour moi, de développer le projet des Fromentaux qui n'est pas forcément dédié à une plateforme ferroviaire. Moi je pense que aujourd'hui, et c'est pareil, la position du CESR, c'est quand même de dire, le Camp des Fromentaux, ce n'est pas forcément la meilleure position géographique pour une plateforme multimodale. Elle serait beaucoup mieux placée, peut-être plus près de l'agglomération lyonnaise. Donc voyez, nous, on éloigne aussi ce côté-là, on les ramène sur Lyon et on dit qu'à ce moment-là compte tenu de la configuration du Camp des Fromentaux ça serait idiot de laisser partir ces terrains, et de ne pas les racheter à l'armée pour en faire une zone d'activités avec un embranchement ferroviaire du CFAL et là par contre il faudra bien se battre pour avoir l'embranchement sur le Camp des Fromentaux.

Donc, je pense qu'avec un projet comme ça, l'ensemble de l'économie bénéficiera de cet apport. La richesse de ce forum et ça sera ma conclusion, c'est quand même notre diversité, on l'a vu. Toutes nos différences sont une beauté qu'il faut apprendre à voir, dans le respect des uns et des autres, ce qui était le cas jusqu'à présent, la plus grande liberté est celle qui se gagne par rapport aux idées reçues, y

compris peut-être pour nous, si l'on pose les bonnes questions, nous découvrons ensemble que des réponses. Et alors je terminerais en disant que le Grenelle de l'environnement est d'abord un état d'esprit.

**Madame Fratta :**

Merci. Madame Fratta Présidente de l'ASCOT. Je voudrais répondre à Monsieur Bailly, que je suis tout à fait solidaire de la communauté de communes de Montluel et que je suis pour un contournement mais pour un autre tracé. Et que je suis tout à fait aussi pour le développement économique et que je suis un petit peu déçue que la Chambre pense un petit peu autrement.

**Monsieur Cormorèche :**

Monsieur Cormorèche Chambre d'Agriculture de l'Ain. Je voudrais une position de la Chambre consulaire qui a été édictée en 2003. La Chambre de l'Ain en partenariat avec celle du Rhône et de l'Isère ont émis un vœu commun à savoir : c'est que les impacts des infrastructures soient les moins forts possibles et qu'on ait des notions de couloirs. Et je crois que c'est important, je veux dire, on le voit aujourd'hui sur le tracé de l'A432 qui suit la ligne LGV, que c'est déjà impactant pour notre secteur d'activités, mais que c'est quand même plus simple, entre guillemets, qu'une infrastructure nouvelle. Je crois que cette notion-là, est importante et qu'il serait important de voir des visions à très long terme, pour que notre secteur d'activités ne soit pas perpétuellement sous les contraintes de ces tracés linéaires.

**Monsieur Cormorèche :**

Pierre Cormorèche, Président de la Chambre des Métiers, et Conseil Régional, numéro 2 pour ceux qui le savent, le numéro 3 vient de parler, le numéro 1 était celui qui est décédé que beaucoup connaissent.

Oui, tout simplement une petite réflexion, je serai bref, je crois que ce projet il manque d'ambition, parce que globalement on est tous d'accord, que le transport ferroviaire, le fret se sera l'avenir du siècle, et qu'on est obligés d'y passer. Et ce que je regrette moi personnellement, c'est que là on fait du bricolage, on fait du mixage en essayant de faire plaisir à tout le monde mais on n'a pas un grand

projet d'avenir qui est capable de relier l'Europe du Nord, l'Europe du Sud ou l'Europe de l'Est parce que c'est vraiment l'avenir et tout le monde en est conscient, et en plus l'année qui vient de passer, nous démontre qu'avec ce qui se passe dans le monde le manque de matière première, l'augmentation des prix du pétrole, c'est une nécessité. Donc ce grand projet, il devrait être dessiné, je dirais, du nord de l'Europe au Sud, et on devrait, bien sûr qu'on est tous d'accord qu'il faut qu'il passe, mais après, il y a des questions fondamentales, on ne peut plus, on ne peut pas s'engager dans un grand projet, avec de la mixité, des voyageurs et des trains de marchandises qui passeront en grande capacité avec des camions dessus. Il faut carrément avoir du courage, nos anciens ont eu du courage, les grands investissements ferroviaires ils ont plus d'un siècle dans notre pays hors TGV.

Mais qu'est-ce qu'on a fait depuis un siècle, on a fait que du bricolage, on a peut-être sauvé quelques petites lignes, à part le TGV, je dis bien, mais le TGV on a du courage parce qu'on a fait des grandes lignes pour les voyageurs. Donc, je pense que là, il faut aller au bout des choses, il faut avoir du courage, dire non à la mixité, hors de question de faire passer des lignes et préparer l'avenir, parce qu'un investissement comme ça c'est pour un siècle et plus, donc il faut avoir le courage d'aller jusqu'au bout et de se donner les moyens de le faire, ça été dit ce matin. Et après, bien évidemment, quand il s'agit de choisir un tracé A, B, C, D et qu'on nous prône la démocratie participative, qu'on nous dit qu'il faut demander l'avis, etc. et qu'on consulte les populations, que les élus prennent une position qu'on ne respecte pas, ce n'est quand même pas normal.

Donc, je pense que le tracé A a beaucoup d'inconvénients, parce que quoi qu'on en dise, une grande ligne ferroviaire de fret qui va traverser l'Europe, c'est quand même inimaginable de la faire passer à côté des habitations, à côté des zones économiques, surtout qu'on a de la place, on a un camp de la Valbonne de 1 600 hectares où on a mis des moutons avec un berger, moi je pense qu'il y a la place, un petit peu au milieu où à gauche peu importe, mais on peut faire passer des trains de

marchandises qui traverseront l'Europe chargés à mort, sans que ça gêne les moutons, à mon avis, et ça sera vraiment le projet du siècle que les générations futures diront : « *ils ont eu le courage au moins de préparer l'avenir* ». Et je pense que c'est dans ce sens-là qu'il faut y aller.

Et ce que je voudrais dire pour terminer, en tant que Conseiller Régional, j'ai été très déçu de la position du Conseil Régional parce que le Conseil Régional finalement a pris une position, une préoccupation du court terme, dit finalement : « RFF va investir, ça nous permettra de faire passer des TER dessus, donc on prend ». Et ce que je regrette le plus c'est que la pression des élus lyonnais a été beaucoup plus forte que celles des élus du territoire et que quand on demande l'avis à des élus régionaux, celui qui est au sud de la Drôme ou celui qui est complètement à l'est de la Haute-Savoie entre nous, il n'en a rien cirer des problèmes du contournement lyonnais.

Donc, je pense que dans l'avis que vous avez donné Monsieur le Directeur, des fois les avis sont un peu... hein, comme on pose la question la réponse est donnée, voilà ce que je voulais dire, mais je pense qu'il faut avoir un grand projet et il faut respecter ce territoire et les populations qui y habitent.

**Monsieur Estour :**

Merci Monsieur le Préfet, Jacques Estour Président de l'Office Interconsulaire des Transports.

Donc, notre aire d'intervention c'est le grand sud est, de la méditerranée jusqu'à Dijon et non pas uniquement sur le contournement de l'agglomération lyonnaise, je ne veux pas revenir sur ce qu'a très bien dit Monsieur Comte, donc, oui pour nous le développement durable c'est à la fois l'économique, le social et l'environnement. Donc il ne faudrait pas qu'un des ces trois sujets efface les deux autres. Et comme nous, nous sommes des représentants du monde économique, on se doit de le rappeler.

Alors sur le choix des tracés A, B, C, D voire même le plus à l'Est qui a été évoqué par une

association, je laisse à nos ressortissants consulaires de cette Région, leur capacité d'expression puisqu'ils sont directement concernés.

Mais par contre en tant que OITC Aménagement du territoire, nous attirons quand même l'attention sur deux choses :

- Ne négligeons pas la construction des grands axes de transport pour ce qui nous concerne ici, Nord/Sud et Est/Ouest dans cette Europe de l'Ouest car contrairement à ce qui a été dit, la concurrence existe, les axes de transport notamment ferroviaire, mais aussi routier sur l'Est de la France sont en construction, en réalisation, ou en utilisation à croissance importante. Regardez la dernière inauguration du Lötschberg et on le constate déjà quand on voit que le trafic transalpin est en légère réduction, quand on voit que le trafic nord-sud dans cet Est de l'Europe qui est en forte croissance. Et il est certain que l'économie se développe là où les modes de transport se développent. Donc il faut faire très attention à ça et pour nous de la méditerranée jusqu'au Nord ce nœud lyonnais est effectivement un grand obstacle, il faut absolument, c'est impératif que ce que l'on appelle ici le contournement lyonnais, mais pour nous l'axe nord-sud se réalise.
- La deuxième chose, qu'on voudrait dire en tant qu'économique, c'est qu'on a besoin de clarté. On comprend bien que la France a des lourdeurs dans l'étude et la préparation des grands projets d'infrastructures. Lourdeur qui est terriblement excessive par rapport à celle de nos voisins européens. Mais même en acceptant cette lourdeur, il est important que les choix et que les décisions finales soient connues longtemps à l'avance. On peut très bien avoir besoin de décaler des investissements sur le plan financier mais si on connaît les schémas 20 ans, 30 ans à l'avance où les projets de schéma. Les investissements industriels et les investissements économiques peuvent se réfléchir.



Si par contre, on reste dans le flou permanent, il ne faut pas s'étonner si d'autres investissements se réalisent par ailleurs. Donc, ce que je voudrais dire pour ne pas revenir sur les autres points.

- Un : c'est indispensable.
- Deux : nous espérons que la décision ne va pas être repoussée une fois encore. On parle de fin de réalisation pour 2022 pour cet axe. On parle de 2025 pour Lyon-Turin, c'est très, très loin.

Donc Nord et Sud pour ces deux éléments du contournement, une décision extrêmement rapide avec calendrier de réalisation qui sera peut-être étagée pour d'autres obligations, d'autres exigences, mais qu'au moins que la décision soit connue et définitive.

#### **Monsieur Leras :**

Gérard Leras président de la Commission Transport à la Région, ni de l'Ain, ni des Côtières, ni de la Région lyonnaise, n'en déplaise à Monsieur Cormorèche, habitant à 160 kms d'ici, mais en tant que Président de la Commission de Transport et en tant que président d'un groupe de travail sur le fret, je pense que les questions qui sont débattues aujourd'hui, sont des questions majeures et donc j'ai fait les 160 kms.

Je ne pense pas d'ailleurs, que même pour ceux qui n'ont pas fait 160 kms, il soit très opportun de dire que les gens ne s'intéressent à ce genre de sujet que quand ils sont élus locaux. Je trouve ça déplaisant et un petit peu injurieux, je pense que débat il y a eu à l'époque et qu'à la Région, moi je fais grâce à l'ensemble des conseillers régionaux d'avoir voté ce qu'il pensait opportun. Je trouve ce genre d'accusation un petit peu irrecevable.

Sur le fond : je voudrais dire qu'il y a des choses importantes qui ont été dites, que je voudrais reprendre rapidement. Je pense qu'il est extrêmement important, ça vient d'être dit récemment, d'analyser le projet en termes de réponses efficaces aux différentes fonctionnalités à tenir.

En ce qui concerne le fret : je vous prends deux exemples. Il a été dit tout à l'heure des choses qui sont inexactes, tout simplement parce que ce sont des sujets dont on ne peut pas tout savoir dans le moindre détail.

Premièrement, l'implantation de Sibelin, l'importance de Sibelin, centre de triage est l'un des trois centres de triage appelé à jouer un rôle majeur en France dans les années à venir. Maintenant, on a fait des réformes importantes, on a changé de vocabulaire et on sait américaniser donc on dit 'hub' au lieu de dire triage, c'est une fonction de triage comme elle existait avant.

Sibelin est tout à fait indépendant de la localisation des fuseaux A, B, C ou D puisque Sibelin est au Sud de Lyon, et que Sibelin se raccordera à la voie choisie quelque part au niveau de Grenay.

Sibelin peut s'analyser en termes de fonctionnalités par rapport à la partie sud du CFAL, mais les quatre fuseaux répondent de la même manière à la question de la desserte de Sibelin. Donc, il faut être précis sur ces questions-là.

Deuxième exemple, ce qui vient d'être dit, aussi assez récemment par rapport au Camp des Fromentaux. Je regrette que bon, dans le cadre du groupe du travail fret, moi et les autres membres du groupe, nous avons insisté à maintes reprises pour qu'il y ait des analyses de fonctionnalités précises qui soient présentées. Le concept de plateforme intermodale est un faux concept. C'est un faux concept parce qu'il est global. Vous avez en Rhône-Alpes des containers maritimes qui remontent le Rhône et qui doivent être connectés avec le réseau ferroviaire, ils le sont à Edouard Herriot, ils le sont dans des conditions difficiles à Vénissieux, après un transfert ferroviaire ou routier surtout d'une dizaine de kilomètres, il est appelé à ce qu'il le soit au niveau de Salaise-sur-Sanne au sud, au grand sud de l'agglomération lyonnaise, tout le monde comprend qu'il serait aberrant d'envisager du côté d'Ambérieu ou des 4 chènes un centre de traitement des containers

maritimes et ça n'a pas de raison d'être en termes de fonctionnalité directe.

On n'a pas non plus, à envisager sauf à très long terme un autre centre que Sibelin au niveau du triage, puisque Sibelin est un triage moderne qui a été entièrement équipé il y a moins de 10 ans, qui fonctionne parfaitement bien, qui a des capacités excédentaires à l'utilisation actuelle. On a simplement des fonctions de relais c'est-à-dire qu'il y a aujourd'hui des trains qui s'arrêtent dans Sibelin sans donner lieu à triage, ils n'ont rien à y faire, et il est évident que le contournement ferroviaire permettra entre autres à mes yeux, qu'un certain nombre de trains qui passent aujourd'hui à Sibelin n'y passeront plus, puisqu'ils n'ont pas à être triés.

Je voudrais dire enfin, en termes de fonctionnalités, comment se pose la question d'Ambérieu ou d'une autre plateforme dans les choix qui sont actuellement posés aux collectivités locales. Pas du tout dans les termes qui ont été énoncés là. Il s'agit simplement, il s'agit simplement très précisément de créer une plateforme pour autoroute ferroviaire, c'est-à-dire pour le chargement des remorques ou des camions vers l'Italie, en complément à la plateforme actuelle qui est à Aiton à l'entrée de Maurienne et qui est une plateforme trop rapprochée du cœur des Alpes pour prendre l'ensemble des flux concernés, donc il faut trouver un deuxième lieu qui permet en plus d'Aiton de prendre des flux qui sont des flux nord/sud de la vallée du Rhône ou bien des flux au niveau de la Région lyonnaise. On n'est pas du tout à Ambérieu là non plus, à envisager ce que pourrait être une plateforme intermodale pour containers maritimes, etc.

Donc, je pense que ça, c'est quelque chose qui manque en termes de clarté pour les gens qui sont ici et qui ont envie d'être informés, si il pouvait y avoir des précisions là-dessus, j'aimerais bien.

Dernier mot pour terminer sur un autre sujet. La Région comme d'autres ici, a pris position et pas pour les raisons qui ont été dites mais la Région a pris position pour le fuseau A, pour des raisons de cohérence de fonctionnalité globale

et parce que, il était possible en prenant le fuseau A, et à condition que les études soient menées dans ce sens, or les réponses que j'entends aujourd'hui sont plutôt positives mais elles ne sont pas encore suffisantes pour qu'il y ait un avis définitif là-dessus, mais il est évident que le fuseau A, en termes de consommation d'espace, en termes de multiplication des nuisances était le fuseau qui permettait de les contraindre ou de les réduire à la condition qu'on fasse réellement les travaux nécessaires, c'est-à-dire que quand on dit que l'on jumelle à l'autoroute, on jumelle vraiment et que comme on n'a pas les mêmes pentes, il ne faut pas avoir peur de faire des passages en souterrain, de faire de l'aérien par endroit, mais dans l'esprit de la Région l'accolement souhaité est un véritable accolement. Et le traitement des nuisances, est un véritable traitement de nuisances.

C'était ça le sens de la décision régionale, j'ajoute quand même un dernier point par rapport à... ça rejoint ce point-là. Contrairement à ce qui a été dit, la Région a pris note de ce qui avait été annoncé concernant la suppression de la virgule de Beynost, qui était une décision annoncée ou proposée pour les raisons qui ont été données tout à l'heure : nuisance visuelle, difficultés techniques et les difficultés d'insertion dans le secteur. Mais la Région n'a jamais dit que la suppression de la virgule de Beynost est en soi fonctionnellement une bonne chose. Le dernier comité de pilotage a adopté un passage par l'est au niveau de St Exupéry, un fonctionnement en raquette autour du site de St Exupéry, mais le comité de pilotage à ma connaissance et j'y étais, je ne crois pas qu'il est dit qu'il était favorable à l'abandon de la virgule de Beynost, je crois que ça nous a été plutôt présenté comme une donnée, mais je peux commettre une erreur et avoir un trou de mémoire.

**Monsieur Villard:**

Monsieur par contre parlait de couloirs. Je crois que nous, avec Nievroz, on a le couloir de la nuisance. C'est tout ce que j'ai à dire. Merci.

**Monsieur le Préfet :**

Bien, écoutez, je propose que nous enchaînions parce que là, nous commençons à prendre du retard. On va passer le bruit à cet après-midi, puisque le DIREN ne peut être là que le matin donc on va faire la séquence n° 5 en point 4, donc on va traiter des espaces naturels avec une présentation par RFF, la plus concise possible, puis l'expert qu'est le DIREN parlera de façon concise. Et après il y aura un temps de débat, et après l'hypoglycémie régnante nous ferons une pause déjeuner. Voilà. RFF a la parole.

## L'ENVIRONNEMENT NATUREL

**Madame Reype :**

Bonjour, Marie-Laure Reype responsable de l'environnement chez Réseau Ferré de France.

Alors un grand projet ferroviaire, on traite vraiment tous les aspects de l'environnement. Alors si on garde le bruit pour cet après-midi, c'est de manière à pouvoir y consacrer le plus de temps possible.

Alors tous les thèmes, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, sont traités notamment l'environnement naturel.

Donc la diapo suivante, présente comment on a travaillé. Alors les principaux enjeux du patrimoine naturel ont été identifiés lors des études préliminaires, donc ce sont les documents que vous avez eus de la consultation de 2005. Ces éléments ont été recensés à partir de la bibliographie et de rencontres avec les acteurs locaux, où ont donc été inventoriés les différents sites à enjeu patrimonial fort, bénéficiant ou non de protection réglementaire. C'est ce que vous avez sur la carte.

La diapo suivante présente l'état actuel des études en matière d'environnement naturel. Donc l'étape suivante, c'est l'analyse de l'occupation du sol, en fait, on fait un diagnostic des éléments patrimoniaux intéressants afin de définir les sites devant bénéficier de prospection complémentaire. Donc, là vous avez l'exemple des milieux associés à la vallée de l'Ain, donc chacune des couleurs représentent le type de milieu naturel rencontré.

La troisième étape, ce sont les prospections approfondies sur la diapo suivante, vous avez l'exemple du franchissement de l'Ain. Là pendant plusieurs mois des bureaux d'études vont inventoriés l'ensemble de la faune, de la flore, enfin de l'ensemble des milieux naturels intéressants, afin d'identifier tout ce qui est sites remarquables et devant bénéficier de protection, qu'elle soit réglementaire ou protection simplement du fait de leur intérêt.

Donc, c'est une démarche de long terme, et à chaque niveau d'étude on entre un détail plus fin.

**Monsieur de Guillebon :**

Alors quand en 2000... Emmanuel de Guillebon Directeur Régional de l'Environnement. Quand en 2005 on nous a interrogé sur les tracés A, B, C, D, on était dans une phase un peu intermédiaire, quand on fait du développement durable, d'abord on s'intéresse à tous les sujets et notamment à l'aspect environnemental qui peut paraître secondaire *a priori* mais qui ne l'est pas, en fait, parce que les questions d'environnement c'est aussi, ça été souligné tout à l'heure, les questions de qualité de vie. Ce n'est pas uniquement pour protéger les canards ou les papillons. C'est parce que quand on protège les canards et les papillons d'un territoire, on protège aussi la qualité de ce territoire et donc la qualité de la vie de ce territoire. Donc ça c'est important d'avoir ça en tête pour donner un avis.

La deuxième idée que je voulais dire aussi, en préambule, sur ce projet et la façon qu'on a de le prendre en compte, c'est qu'il faut savoir à quel moment du débat on travaille. Est-ce qu'on est très en amont sur des grands objectifs ? On l'a vu passer du Nord au Sud, ça ne pose problème à personne. Là on avait le choix, d'abord sur des grands fuseaux, et puis ensuite il y aura à travailler sur le fuseau retenu. Et les problèmes ne s'analysent pas de la même façon.

Quand on travaille sur un choix de fuseaux : A, B, C ou D, on doit se poser des questions majeures, on ne peut pas entrer dans le détail précis de telle tourbière ou de tel site, je parle tourbière parce que c'est plutôt mon métier, mais chacun pourra le faire aussi en fonction de ces propres conceptions et de ces propres intérêts.

Ça veut dire qu'on est forcément d'abord un peu à un niveau global, le développement durable, c'est 'penser global', et puis ensuite il y aura la phase d'actions, qu'on a déjà un petit peu présenté sur les dernières diapositives qui est la réalisation concrète en tenant compte de la

réflexion précédente, c'est 'agir local'. Il faut surtout éviter de faire l'inverse parce qu'en général on se fiche dedans.

Alors il y avait dans ce secteur-là et pour choisir entre les quatre, moi je ne suis jamais fanatique de voir des infrastructures traverser des espaces naturels par nature. Mon métier c'est d'abord de les préserver, donc si on peut éviter, évitons. Mais on nous a expliqué très bien qu'il fallait, on ne pouvait pas éviter de passer. Donc où faut-il passer ?

Dans ce secteur-là, l'enjeu principal, nous semble-t-il, c'était d'éviter et c'est d'éviter le fractionnement de l'espace. Il y a déjà un tas de réseaux, est-ce qu'il faut en rajouter, et on sait que les coupures notamment par une ligne SNCF, sont des coupures majeures, comme le sont aussi les autoroutes ou des canaux.

La deuxième idée forte, c'est d'épargner les zones patrimoniales, celles qui ont un intérêt, celles que l'on doit garder, qui sont d'ailleurs pour la plupart d'entre elles inscrites ou en cours d'inscription au réseau européen.

La troisième idée c'est de respecter un document déjà acté qui s'appelle le SDAGE, (le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestions des Eaux) parce qu'on est dans un secteur inondable et qu'on ne peut pas construire n'importe quoi, n'importe comment, notamment sur une grande infrastructure qui barre un peu un paysage.

La quatrième idée, ça sera plus vu tout à l'heure mais c'était pour nous important, la limitation de l'exposition de la population aux pollutions et aux nuisances. Le bruit fait partie de ces nuisances, je n'évoquerai pas puisque c'est l'objet de votre premier atelier de cet après-midi.

Et la cinquième idée qui est importante aussi, c'est d'éviter les risques des pollutions accidentelles, parce que les trains, on ne le souhaite pas, mais quelquefois ça déraile, surtout les trains de fret qui, en général, transportent des matières dangereuses.

Voilà, donc c'est avec ces 5 critères-là, qu'on a regardé les quatre propositions et c'est la numéro A, je ne crains pas de le dire, enfin je l'ai dit, enfin mon prédécesseur l'a dit en 2005 et je le redis aujourd'hui, c'est la solution A qui paraît la moins mauvaise, sinon la meilleure. La moins mauvaise, pourquoi ? Essentiellement parce qu'elle suit déjà et de façon très fine une infrastructure qui existe et qui est déjà très structurante, aspect positif, ou coupante, aspect plus négatif.

Et donc ça c'est quelque chose qui nous a paru très important dans le débat pour les intérêts que j'avais à relever. Alors ça ne veut pas dire, qu'une fois qu'on a dit ça, on a terminé le travail, ça veut dire que dès l'instant où on a fait un choix de tracé, il faut regarder comment tous les problèmes et Dieu sait si il y en a, y compris en matière d'espace naturel, parce qu'on traverse des zones Natura 2000, parce qu'on a des problèmes de captage dans la partie Nord, parce qu'on va traverser un marais, on ne sait pas très bien comment, et que ce marais est d'intérêt européen. Comment on fera ? Ça c'est du détail de travaux qui doivent s'analyser, mais ce qui est vrai pour l'espace naturel, l'est vrai, me semble-t-il aussi, et ça sera, Monsieur le Préfet, ma conclusion en tant qu'expert, l'est vrai aussi pour les autres sujets.

Quand un tracé est à peu près décidé sur un fuseau comment ensuite on adapte localement 'agir local', comment on adapte localement les travaux et la construction pour qu'il y ait le moins de bruit, le moins de problème, le moins de soucis.

**Monsieur le Préfet :**

Bien, merci beaucoup. Y a-t-il des interventions ou des questions ? Monsieur Gauthier.

**Monsieur Gauthier :**

Rémi Gauthier *A3CFAL*. Pour effectivement reboucler sur le sujet des coupures de territoires. Il faut quand même rappeler que le fuseau C est traversé par une voie ferrée, comme on a dit jusqu'à la Centrale du Bugey. Dans la partie Sud des coupures du territoire, il y a une ligne qui est quand même très en vogue en ce moment, c'est la ligne de l'Est, jusqu'à

preuve du contraire elle va jusqu'à Pont-de-Cheruy.

Donc en termes de coupures franches de territoires, il ne faudrait pas nous faire passer des vessies pour des lanternes, les coupures franches typiquement le long du fuseau C, existent aussi, elles ne sont pas complètes à 100 %, elles existent.

Pour la partie 'pur environnement' : les avis, alors là je réponds au Monsieur qui disait tout à l'heure : « majoritairement les gens ont retenu le fuseau A », à l'évidence, ils ont retenu le fuseau A, parce tous les éléments disgracieux de ce dossier ont été enlevés.

Le fuseau A est Natura 2000, il est ZNIEFF, enfin je vous en passe et des meilleures, ce n'était pas mentionné, ce n'était pas mis en exergue dans les synthèses, premier point. Ça c'est pour la partie Natura.

Les gens ont choisi le fuseau A, parce qu'on leur a présenté que le côté plaisant du phasage, c'était de dire : « on achète au tiers de la somme, et donc on le fait dans le tiers du temps », sauf que ça fera à peu près pareil que pour nos TGV. Pour faire un peu vite, eh bien, on reporte sur ceux d'après, mais ça ne sera pas la même ligne budgétaire, les frais de : « je vous fais des murs, je vous fais des tunnels, je vous fais du confinement ».

Donc en clair, le fuseau C coûtait 200 millions moins chers que les autres. Point à la ligne.

Donc il valait moins de 1 000 millions, oui moins de mille millions, 970 millions dans l'avis marqué en 2005.

Le fuseau A à 1 170, deux cents de plus, avec le phasage il passait à moins de 500, donc on achète à 500. Sauf que nous les riverains et on gagnera dans le temps, on va vous coûter une fortune en insonorisations, en trucs, en bidules, et puis on se rendra compte que ça posera plein d'autres problèmes.

Donc au final pour ne pas acheter le fuseau le moins cher, parce que le moins long aussi, suit qui valorise le PIPA, il ne faut quand même pas,

hein, le PIPA n'est pas une zone sursaturée c'est une zone d'activités qui a du foncier, je ne dirais pas à revendre, mais à vendre, c'est le minimum qu'on puisse dire, donc on ne va pas développer l'économie dans le PIPA, on ne va pas utiliser les coupures franches qui existent déjà : la voie ferrée et la voie qui passent au Sud.

Et à côté de ça, on veut aller saboter dans la zone économique de Montluel où il y a HEXCEL COMPOSITES, qui peut nous claquer dans les doigts à tout moment, ils ont du foncier, ça fait des années que ces gens-là ne peuvent pas investir. On a parlé de CHIMICOLOR, ils sont en train de dire que les surfaces de bureaux qu'ils ont, ils vont les mettre à la place de leurs extensions d'entreprises. Un patron qui vous dit : « ça fait trois ans que j'ai gelé la création d'emplois, le développement de mon entreprise, parce que je vais déplacer les bureaux, les éloigner, de l'infrastructure en projet ». Eh bien, je veux bien entendre tout ce que l'on veut, nous on dit... Si beaucoup de gens ont voté pour le fuseau A, c'est parce qu'il y avait des arguments fallacieux, on a dit tout à l'heure la virgule, mais le phasage n'a été présenté que dans l'aspect économique, les aspects Natura..., Natura n'a pas été remis dans la synthèse.

Un chiffre encore, le dossier des avis faisait plus d'une centaine de pages, il y a soixante-dix et quelques pages, on va dire de présentation générale, il y a deux pages par fuseau et après il y a un document de synthèse qui vous balaie tout ça, et effectivement, si on ne vous donne pas les deux côtés d'une pièce, même des gens de notre secteur se sont tirés une balle dans le pied, il n'avait pas vu le phasage et la nuisance TER. Donc, il y a même des gens de notre secteur qui n'ont vu que la découpe du territoire.

Je finis avec la découpe du territoire, il nous est annoncé par RFF qu'une voie ferrée ça prend à peu près 15 mètres, alors c'est 7 mètres de voies brutes si j'ai bien compris, plus du talus autour. Expliquez-nous les plans qu'on a à hauteur de Dagneux, il y a 60 mètres à axe entre celui de l'autoroute et celui de la voie ferrée. Grosso modo on est en train de dire que pour ne pas couper le territoire, il y a 40 mètres

de terrain, donc quasiment trois fois la largeur de l'infrastructure rajoutée qui vont se retrouver orphelins.

La société d'autoroute dans son avis de 2005, dit très clairement : « Monsieur RFF, tu as intérêt de prévoir du petit personnel et des tondeuses parce que ce n'est pas nous qui allons l'entretenir ».

Et on aimerait bien effectivement, quand on compare les coûts d'infrastructure des fuseaux, quand on nous dit : « il faut profiter des infrastructures existantes » quand une autoroute peut prendre des virages à 45° en 100 mètres et qu'un train est limité et non seulement en élévation mais en virage, contourner un bassin d'évacuation des eaux pluviales d'une autoroute, ça veut dire qu'il y a une emprise de foncier énorme, le train il ne va pas longer l'autoroute, contourner le bassin et se remettre le long de l'autoroute. Sur plusieurs centaines de mètres, il va y avoir des terrains orphelins. Donc l'argument de s'adosser à l'infrastructure existante, est une jolie phrase mais qui dans le concret, fait un gâchis de foncier assez énorme parce que tous les bassins d'eaux pluviales ils existent déjà, les échangeurs autoroutiers, enfin nous dans le secteur la Côtière, pour contourner les stations d'autoroute de Dagneux, pour contourner l'échangeur de Balan de l'autoroute, non mais regardez un peu les tonnes de béton, les excavations que vous allez faire et refaire.

Le Monsieur de Jons parlait, allez visiter Jons pour faire passer une autoroute, mais on lui a pris le foncier de 4 à 5 autoroutes tellement il se retrouve dans des endroits encaissés. Donc, voilà, si en 2005 beaucoup de gens ont dit fuseau A, eh bien, c'est parce que, je suis prêt à amener des éléments qui viennent des services de l'Etat, eh bien, on leur a planqué des arguments et surtout on a enlevé les arguments en défaveur.

#### **Monsieur de Guillebon :**

Je n'ai jamais dit, et je n'ai pas écrit, entre parenthèses d'ailleurs Monsieur le Préfet, en application de la convention d'Aarhus tout le monde aura le droit de lire, l'avis du DIREN daté du 4 juillet 2005, envoyé au Préfet de Région,

parce que ça fait partie des documents qui sont diffusables, donc moi je vous le referais passer par mail si jamais vous ne l'aviez pas, il pourra être diffusé au compte-rendu de la réunion, ça ne me gêne absolument pas, c'est même tout à fait logique. Et vous verrez que dans cet avis que le tracé A perturbe les zones Natura 2000, bien sûr, il va falloir d'ailleurs que dans l'étude... et pas des moindres, et il faudra que dans les études précises que RFF va produire, il puisse aller justifier parce qu'on doit le faire devant la Commission Européenne du bon état conservé de ces territoires.

Or, je prétends, mais vous pouvez ne pas être d'accord, je prétends que le tracé, qui est prévu, enfin le fuseau A, est de ce point de vue bien moins dommageable, cent fois moins dommageables que les autres tracés, voilà, c'est tout.

Et vous avez le droit de ne pas partager ce point de vue.

**Monsieur Gauthier :**

Je suis entièrement d'accord avec vous Monsieur, sauf que le propos que vous avez et la conclusion au-delà des avis 2005, Donc, c'est juste pour dire que effectivement votre avis, on les a demandé au Préfet, il a eu la gentillesse de nous les confier, on a les 125 avis de toutes les institutions qui ont participé.

Première critique que l'on peut faire sur 125 avis, c'est que vous avez répondu tous en aveugles. Je rappelle que...

**Monsieur de Guillebon:**

Non, excusez-moi, vous êtes très gentil mais vous vous adressez à quelqu'un qui a fait un avis, alors ne dites pas que j'ai fait ça en aveugle, même si c'est mon administration.

**Monsieur Gauthier :**

Je parle vis-à-vis des 125 autres répondants.

**Monsieur de Guillebon :**

Quand on est interrogés, on répond à la question posée et un service de l'Etat il répond à la question posée en fonction de ce qu'il connaît de son expertise.

Après ça, je laisse au Préfet, le soin d'en faire ce qu'il a envie d'en faire, c'est son... c'est l'objet du débat...mais vous ne pouvez pas dire que les gens donnent des avis inconsidérément, enfin c'est dégradant pour ceux qui ont donné l'avis, c'est agaçant.

**Monsieur Gauthier :**

Non, non, si vous l'avez compris comme ça, c'est un problème effectivement. Ce que je veux redire, c'est que les gens à qui on a sollicité un avis, dont vous, donc vous avez été 125 à répondre, vous ne vous êtes pas, comme aujourd'hui il n'y a pas eu une réunion publique vous permettant d'amener vos arguments, les bons d'ailleurs, pour dire c'est Natura ici, c'est Natura là, c'est ZNIEFF là-bas. Nous ce que l'on conteste c'est que chaque individu qui a répondu, comme vous, a reçu un document de synthèse où l'aspect Natura 2000 du fuseau A, n'apparaissait pas dans ces deux pages de synthèse. Voilà.

Je ne dis pas du tout que vous avez planqué le Natura du A, du B, du C ou D, je dis seulement que dans le document de synthèse, je l'ai, je ne voudrais pas dire que je le connais par cœur mais pas loin, le mot phasage apparaît cinq fois, ce n'est que pour l'aspect économique, et le Natura 2000 est mentionné rapidement mais pas dans le document de synthèse du fuseau A. Merci.

**Monsieur Amiot:**

Je voudrais aussi rectifier quand même, parce que le phasage, à tel point qu'à un moment de la matinée quelqu'un avait compris que le phasage c'était le seul argument qui militait en faveur du tracé A, j'ai essayé d'expliquer que ce n'était pas le cas.

La décision ministérielle qui a tout déclenché, le fait que deux ans après, deux ans et demi on soit encore à débattre, celle du 26 décembre 2005, à aucun moment, elle n'évoque le phasage comme un argument. L'idée qu'il y aurait peut-être un phasage, c'est une idée postérieure qui n'a fait d'ailleurs, Monsieur De Mester l'a rappelé, l'objet d'aucune décision à ce stade, mais je rappelle que ça n'est pas sur la base, c'est un argument supplémentaire qui s'ajoute à ceux, mais en décembre 2005 sur la

base de la consultation qui avait été faite, la décision ministérielle ne s'appuie pas du tout sur l'argument du phasage pour justifier le choix du tracé A.

**Monsieur Gloriod :**

Oui, Bernard Gloriod toujours, concernant l'environnement, il y a fort à dire, mais il y a des éléments que l'on va retrouver cet après-midi concernant le bruit et l'eau. Néanmoins, nous pouvons quand même être un peu surpris, Monsieur Gauthier évoquait un certain nombre d'aspects concernant le paysage. Nous voyons, nous, en tant qu'élus les efforts que nous réalisons lorsqu'il y a des permis de construire sur l'intégration dans le paysage. Nous voyons la charge que nous demandons à nos pétitionnaires de façon à ce qu'ils nous donnent des documents qui soient opposables aux tiers, pour qu'il n'y ait pas d'atteintes à notre territoire.

Et quand nous voyons sur certains espaces, espérant que le fuseau A ne se fera pas. Mais en tout cas dans le prévisionnel, on va construire des montagnes dans la plaine, on ne peut pas dire quand même que nous ayons, je dirais en termes d'environnement, de respect de paysages, de développement de territoires, d'harmonie paysagère, des choses qui sont particulièrement réussies. Moi j'entends bien les arguments qui sont les vôtres, au niveau des fonctionnaires de l'Etat pour dire effectivement vous avez fait un travail, vous avez pris une série d'éléments qui rentrent dans la ligne d'analyse qui est la vôtre.

Mais quand même si par hasard cet outil se fait, nous aurons un paysage qui en termes d'environnement va porter une atteinte phénoménale, au côté visuel, c'est tromper un certain nombre de personnes qui sont venues s'installer dans le territoire parce que ce territoire leur plaisait.

C'est rendre, je dirais, un travail de plusieurs décennies sur une volonté d'aménagement que nous avons voulu avec nos conseils municipaux, avec une communauté de communes, donc ces deux éléments quand même j'aimerais que dans le futur, sur l'élément de décision puissent être pris en compte.

**Monsieur le Préfet :**

Bien Merci monsieur le maire de Valence. Oui Madame. Non, Balan, oui.

**Madame Cadet :**

Excusez-moi de reprendre la parole alors que tout le monde commence à avoir faim, mais tout de même j'habite Beynost avant d'être vice-présidente d'ADULA et il y a quand même un certain nombre de choses qu'on a du mal à entendre en étant à la fois élu local et habitant. Vous nous dites que le choix qui a motivé la Région et un certain nombre d'experts, c'était le jumelage des infrastructures. Vu évidemment de la lune avec un satellite, c'est 'penser global', mais quand on s'approche un petit peu plus près, le jumelage il faut vraiment y croire de manière abstraite.

J'en parle pour cause, quand vous habitez Beynost vous supportez les avions qui passent au-dessus, avec un plan d'exposition au bruit. Vous supportez l'A42 qui est carrément en bas sur la Côtière, vous supportez loin de l'A42 quand même la ligne Lyon-Ambérieu qui est une nouvelle coupure avec tous les trains, vous supportez la Rocade Est, qui n'est pas si loin, vous supportez bientôt la A432, qui à la différence de la LGV qui passe dans un tunnel n'est pas jumelée comme on pourrait le croire, parce que comme on n'a pas d'argent, on ne refait pas un tunnel, on passe par au-dessus, donc il y a complètement excavation de la Côtière, donc nouveaux viaducs, je ne parle même pas de l'esthétique, mais simplement de la qualité de vie pour les riverains. Vous avez aussi la RN 84 devenue la RD 1084 avec 15 000 véhicules/jour qui est une des plus grandes voies routières passantes sur un territoire en agglomération. J'arrête là parce que la liste est longue. Pour ma part, je n'ai pas l'impression qu'on a un jumelage mais une concentration des nuisances.

Alors j'espère que l'être humain peut muter facilement pour s'adapter à toutes ces nuisances parce que dans votre conception de l'environnement ou de l'écologie je ne sais pas très bien où vous situez l'homme comme maillon de la chaîne.



**Monsieur Guillebon :**

Oui, je n'ai jamais dit qu'il n'y avait pas de nuisance. J'ai dit que le tracé A était pour moi le moins mauvais. Mais alors vous avez posé une question qui est importante. Je ne suis pas le Préfet de Région, Madame, moi je suis chargé par l'Etat de donner un avis sur les questions environnementales et de patrimoine naturel, je le donne, et je vous ai dit pourquoi tout à l'heure.

Alors vous dites : « oui, mais derrière ça [parce que je le ressens un peu] vous protégez les grenouilles et pas les gens ».

Je vous l'ai dit au début. Le jour, enfin les gens vivent dans un environnement dans lequel il y a des grenouilles, le jour où il n'y aura plus de grenouilles, ils seront aussi malheureux. Donc le DIREN il n'est pas là pour protéger les escargots ou les grenouilles, il est là aussi pour protéger les gens, et croyez bien que je le fais. Je me bats assez avec mon voisin de droite, et il pourra en témoigner, pour le savoir, tous les jours ce sont des discussions comme du genre de celles que l'on a.

Bon, je ne suis pas lyonnais d'origine, je suis arrivé dans cette région il y a un an et demi, c'est vrai qu'on peut se poser des questions sur l'aspect tentaculaire, mais après tout c'est nous qui l'avons construit cet aspect tentaculaire, il y a des contrées partout.

Je vais vous donner un exemple, qui n'est pas pris ici, qui est pris dans le Sud, parce que je m'occupe aussi du bassin du Rhône.

Les gens râlent parce qu'ils sont dans des zones inondables. Bon, mais on construit des autoroutes en secteur totalement vides, dix ans après, eh bien, j'ai vu les photos aériennes, tout est construit auprès de l'autoroute. Où était la nuisance ? Bon, c'est une question que l'on peut se poser. On a un problème terrible de territoire, c'est vrai, je crois que c'est dans cette Région autant qu'ailleurs, parce qu'en plus on a une Région... On n'a pas de chance, on est dans une Région qui est en fort développement et qui a un patrimoine de grande qualité. Si c'était un désert comme l'Oregon on aurait fait un grand parc national avec personnes et on aurait été tranquilles. Ce n'est pas le cas, c'est une zone,

c'est une région qui est très vive, très dynamique, où il y a plein de gens qui ont envie d'y habiter vous et moi, on a envie d'y construire, on a envie d'y vivre heureusement, et puis on est au cœur d'un réseau, on nous l'a bien expliqué ce matin et je crois que tout le monde est très conscient. Je reconnais que ce n'est pas facile.

Alors, moi je vous ai dit mon choix, nous on fait à la DIREN et en tenant compte aussi, des implications sur les populations, des questions de bruit qui ne seront pas du tout à évacuer, ce n'est pas parce qu'on a dit que l'autoroute passait ou que le CFAL passe qu'on a fini de travailler. Le gros du travail maintenant, c'est comment on va réduire le bruit, comment on va réduire, alors dans le domaine qui est le mien, on traverse un marais, de part en part, est-ce qu'on va bousiller le marais ou pas bouiller le marais ? Alors ça peut être considéré comme secondaire, moi je considère que c'est important. Et puis d'abord je suis payé par la préservation des marais, s'il n'y a plus de marais, je fais un autre métier. Et les marais sont utiles, d'une certaine façon, les zones humides le sont aussi.

Comment on va passer ça ? C'est ça l'enjeu du travail maintenant avec RFF. Et on ne les lâchera pas là-dessus. De même que sur d'autres sujets, je pense que vous ne les lâcherez pas non plus.

**Monsieur le Préfet :**

je propose en revanche, que nous nous lâchions tout de suite pendant une petite heure et nous reprenons à 14 h.

Pause déjeuner

## L'ENVIRONNEMENT HUMAIN : LE TRAITEMENT DU BRUIT

**Madame Reype :**

Donc, comme je vous disais ce matin pour le projet ferroviaire tous les aspects de l'environnement sont étudiés. Mais bien entendu, la première préoccupation ça sera l'impact sur les populations et plus particulièrement l'impact sonore du projet. Alors aujourd'hui des études se poursuivent, elles ne sont pas terminées et je vais vous expliquer ce que l'on a fait jusqu'à maintenant en matière de bruit.

Pour l'identification et la prise en compte des impacts acoustiques d'un projet, on procède en trois étapes :

- La première étape, c'est d'évaluer l'ambiance sonore actuelle, donc aujourd'hui, pour se faire des mesures ont été faites chez des particuliers, des habitants situés dans le fuseau. Donc 16 mesures de 24 heures ont été effectuées de septembre à octobre 2006. Et en parallèle ont été relevées les conditions météorologiques pendant ces mesures. A partir de là, le bureau d'études a modélisé les sites avec un logiciel qui s'appelle le logiciel MITRHA. Voilà, vous avez là un exemple d'un point de mesure, alors j'ai pris l'exemple de Bèlignieux, j'aurai pu choisir une autre commune.

Alors la diapo précédente, s'il vous plaît.

Donc, là vous avez l'ensemble des points de mesure qui ont été effectués, donc c'est tout le long du fuseau à raison de un à deux par commune. Donc certains sont plus proches de l'autoroute, d'autres plus éloignés.

Et la diapo suivante, vous avez les caractéristiques relevées pour le point de mesure, donc la photo de l'habitation concernée. Les conditions météo pendant la mesure, donc ces petits graphismes au-dessus de l'extrait de la carte IGN. L'évolution temporelle au-dessus du bruit

pendant les 24 heures de mesures. Et le trafic horaire des trains puisque cette habitation est située à proximité de la ligne existante Lyon-Ambérieu.

C'est un petit peu un cas particulier parce qu'il y a à la fois la voie ferrée et la RD 1084 à proximité.

Donc, je disais cette zone ensuite a été modélisée avec le logiciel MITRHA, donc c'est un logiciel acoustique dont on verra des cartes après, et des résultats il a été... ça nous a permis de déterminer que l'ambiance sonore en l'absence de notre projet ferroviaire est en ambiance sonore dite 'modérée'. C'est-à-dire que toutes les habitations ou bâtiments sensibles – enfin ce que l'on appelle bâtiments sensibles ce sont les hôpitaux, les écoles, tous les bâtiments d'enseignement, de soins ou de santé – donc inférieures à 65 décibels, le jour, et 60 décibels la nuit, très ponctuellement nos points de mesures ont décelé des points plus bruyants mais c'est le cas des habitations les plus proches des grands axes de circulation routière.

En fait le critère ambiance sonore modérée est très important, parce que c'est lui qui va déterminer le seuil réglementaire à prendre en compte pour la contribution sonore du projet. Donc la contribution sonore du projet, c'est le bruit que fera le projet à sa mise en service et à terme.

Ce que demande la réglementation [diapo suivante, s'il vous plaît, encore, voilà celle-ci], ce que demande la réglementation c'est que RFF garantisse à chaque habitation, chaque bâtiment, d'habitations ou sensibles à un niveau d'exposition au bruit, enfin de contribution du projet en face de cette habitation de 63 décibels le jour, et de 58 décibels la nuit, et ce pendant toute la durée de vie de l'infrastructure. Donc même s'il y a une augmentation de trafic non prévue, on devra assurer 63 dB le jour, 58 décibels la nuit.

- La deuxième étape, donc c'est la diapo suivante s'il vous plaît. On a modélisé l'impact acoustique du projet, donc en fait comment, quels seront les impacts du bruit sur le projet, on parle de contribution sonore du projet. Pour cela on a superposé le projet dans le site qui avait été modélisé précédemment, et on a appliqué des hypothèses de trafic mais à très, très long terme, avec une marge de sécurité vraiment très maximaliste.

Donc, on a pris 350 trains, ce qui est énorme, ce qui est faramineux, et même difficilement compatible avec l'exploitation normale de la ligne. Donc on est vraiment dans des hypothèses très maximales. A partir de là, ont été appliquées, ont été proposées par le bureau d'études des protections, et ces protections permettant de ramener le niveau d'exposition au bruit au fameux niveau 63 décibels le jour, 58 décibels la nuit. En fait ces protections, volontairement, on a pris le parti de protection dite à la source, c'est-à-dire au plus près de l'infrastructure soit par écran acoustique, soit par merlon, un merlon étant une butte de terre. On a privilégié la mise en place de merlons donc de buttes de terre plutôt que d'écran acoustique de manière à avoir plus de facilité d'intégration paysagère.

Lorsque le merlon n'était pas possible, d'être implanté ni l'écran, pour des raisons de topographie, pour des raisons d'efficacité ou sur des bâtiments isolés, on a opté pour des... enfin on propose des protections de façades, protection façades étant du double vitrage.

La carte suivante, voilà, quand je vous parlais de modélisation acoustique avec le logiciel MITRHA, là vous avez la carte dans le secteur de la Grande Dangereuse à Bèlignieux, chaque couleur correspond à un niveau de bruit, donc là vous êtes en l'absence de toute protection acoustique, vous avez le projet ferroviaire qui est surligné par la courbe isophonique violette, voilà, tout en haut.

Donc on voit l'autoroute au Nord, le projet ferroviaire au Sud et là on a vraiment regardé que l'impact acoustique du projet. C'est pour ça que l'autoroute vous ne voyez pas spécialement de marques, de bruits autour, ce n'est pas ce qu'on a regardé dans cette étude. Donc on voit bien les grosses empreintes de couleurs et ce qui est intéressant de voir c'est qu'à l'endroit de la tranchée couverte de Bèlignieux, finalement la poche de couleurs rouge/violette elle n'existe pas puisque là il y a une tranchée couverte.

La diapo suivante, donc c'est la même diapo mais cette fois-ci avec les protections proposées, envisagées à ce stade-là. Donc au Nord un merlon de terre, au Sud un écran acoustique. Là on voit très nettement que toute la... alors ce sont des protections dimensionnées pour la nuit, la nuit étant plus favorable pour les riverains parce que les seuils sont plus bas, on est à 58 décibels et pas à 63.

A la droite de la diapo, on voit bien la différence entre sans écran et avec écran.

Alors bien entendu, il s'agit de résultats d'études qui n'ont fait l'objet d'aucune concertation pour l'instant. Donc ces résultats restent à affiner à la fois par la concertation et par des études ultérieures plus fines.

Diapo suivante, s'il vous plaît. Alors c'est vrai qu'on parle de protection acoustique par écran, par merlon et par protection de façade, mais ce qui est intéressant, aussi d'avoir en tête c'est que les études prennent, enfin dès la conception du projet il y a eu déjà des améliorations par rapport à ce que l'on a pu connaître, il y a quelques dizaines d'années en matière de conception de la voie, puisque aujourd'hui, la voie est plus performante pour l'acoustique, de par l'utilisation des longs rails soudés.

Alors c'est vrai qu'avant le train c'était tac, tac, tac, ce sont des rails courts et entre chaque bout de rail, enfin le trou entre

guillemets, générerait un bruit. Les longs rails soudés permettent d'avoir une continuité.

De la même façon, aujourd'hui les voies sauf très ponctuellement, pour la conception de la voie on utilise des traverses en béton, alors que pour des raisons de... enfin antérieurement c'étaient des traverses bois, maintenant les traverses bois sont réservées à certains usages ou en réfection de lignes existantes. Ce que l'on a noté, c'est qu'entre des traverses bois et des traverses béton, on a de trois à six dB d'écart, à l'émission. Donc ce qui constitue un progrès par rapport à ce que l'on voit sur certaines lignes existantes non refaites depuis longtemps.

La diapo suivante vous présente en fait des résultats d'études toujours sans la moindre concertation actuellement, parce que les études sont en cours elles sont à peine finalisées. Aujourd'hui sont envisagés 8 480 mètres linéaires de merlons de hauteur variable, 7 800 mètres linéaires d'écrans acoustiques et une vingtaine d'isolations de façades, isolations de façades qui viennent pour la plupart en complément des écrans acoustiques ou merlons, donc ça de Nievroz à Ambronay.

Donc la carte suivante, c'est vrai que tout à l'heure la modélisation acoustique avec le logiciel MITRHA c'est quand même pas très facile à lire. Donc vous avez sur cette diapo, la localisation des protections envisagées dans le secteur de la Grande Dangereuse sur Bèlignieux, donc le merlon au Nord, l'écran au Sud.

Donc la diapo suivante, c'est assez abstrait puisque c'est vrai que ce sont des simulations aujourd'hui, en l'état actuel du projet, donc vous avez l'autoroute, premier plan, le contournement ferroviaire, à l'arrière, avec les premières esquisses d'aménagement paysager. Voilà.

Donc la Grande Dangereuse étant au fond, et on est dos à la tranchée de Bèlignieux. C'est un exemple, oui, c'est un exemple, ça

n'a pas été discuté pour l'instant, notamment avec la commune de Bèlignieux, se sont tous des points à rediscuter bien sûr.

**Monsieur le Préfet :**

Bien merci, est-ce que Monsieur Miège, notre expert, va compléter ce qui a été dit.

**Monsieur Miège :**

Bien merci. Bonjour à tous, rapidement je me présente Bernard Miège, donc je travaille au Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement. Et donc je vous propose, histoire de fixer un certain nombre de grandeurs, parce que bon c'est une discipline qui n'est pas toujours à quantifier. Le bruit il y a des éléments qui ne sont pas toujours simples.

Deux petits supports : un premier support donc pour lequel je vais rappeler brièvement la réglementation, mais voir également quelles sont les limites de la réglementation. Et puis un second support sur lequel on parlera plus des paramètres d'émissions et de propagation et surtout des paramètres de propagation.

Alors la réglementation acoustique, [on peut passer à la diapo suivante, très bien], la réglementation acoustique donc en France sur les infrastructures est basée sur la loi bruit de 92, donc ce sont des textes qui commencent à être déjà anciens, et qui dit textes anciens, dit donc une certaine technicité donc derrière, un certain retour d'expérience surtout, sur toutes les études qu'on peut avoir sur les impacts sonores donc des infrastructures. Et donc, aujourd'hui, vous avez la liste des différents textes qui s'appliquent, certains ont été versés dans le code de l'environnement, et puis on a également des arrêtés et des circulaires qui ont précisé la façon dont on pouvait avoir certaines conditions pratiques d'application de ces textes.

Alors les principes, quelques fondements généraux pour engager donc, pour voir un peu ces textes là, le principe de base est que le maître d'ouvrage de l'infrastructure, donc, doit limiter la contribution de son projet d'infrastructure, alors pas uniquement du projet d'infrastructure, puisque la réglementation porte

également sur les modifications d'infrastructures existantes. Là en l'occurrence, on a principalement à faire, donc à une création d'infrastructure et donc il y a effectivement, un certain nombre de conditions à respecter et notamment des seuils à ne pas dépasser en matière de contribution d'infrastructures.

Alors un élément important, cette réglementation, c'est qu'il n'y a pas d'obligation de moyens mais il y a une obligation de résultats, pour le maître d'ouvrage, et cette obligation de résultats donc cette obligation de respecter le seuil réglementaire, elle s'applique pendant toute la durée de vie de l'infrastructure. Donc, au moment où on établit donc notamment les hypothèses sur lesquelles on va baser donc l'impact, le calcul de l'impact, il faut prendre en compte, donc un certain nombre de précautions.

Tout à l'heure on vous a exposé donc des hypothèses de trafic qui étaient prises en compte, donc ça, ça contribue justement à prendre en compte, donc sur une situation effectivement de très long terme, l'impact acoustique que pourrait avoir une infrastructure.

Diapo suivante. Alors le problème du bruit des infrastructures de transport, de manière générale et notamment des infrastructures ferroviaires, c'est qu'on a un bruit qui est éminemment fluctuant au fil du temps et donc pour pouvoir se référer donc à des seuils réglementaires, le législateur a été obligé donc de définir ce que l'on appelle un indicateur de gêne, indicateur de gêne sur lequel on arrive à quantifier donc l'émission sonore que produit une infrastructure en un point donné.

Alors, cet indicateur de gêne, il n'est pas spécifique à la France, puisque tous les pays européens ont pratiquement basé leur réglementation sur les mêmes types d'indicateurs. Les périodes changent un petit peu mais le principe est toujours le même. C'est-à-dire qu'on a affaire donc à un niveau de bruit énergétiquement moyen sur une période donnée. Donc en France on a deux périodes : une période sur le jour qui va de 6 h le matin à 22 h le soir, et puis une période de nuit 22 h – 6 h.

Alors, ces indicateurs sont évalués non pas pour des périodes particulières, mais c'est pour des périodes on va dire, de long terme, c'est-à-dire qu'en gros on évalue ces indicateurs sur une journée moyenne d'une année donnée. C'est-à-dire qu'en fait, pour vraiment être dans les clous de la réglementation il faudrait pouvoir se permettre de faire pour vérifier que la réglementation est bien respectée, c'est-à-dire mettre un point de mesure et le laisser pendant 365 jours et faire la moyenne et puis voir effectivement si on est en moyenne. Ça c'est vraiment si on est dans les clous de la réglementation. Ça c'est un principe de base de la réglementation.

Alors pour illustrer cet indicateur-là, diapo suivante, voilà, donc vous avez sur ce graphique, une illustration sur une période de temps donné, donc là c'est une période relativement courte, puisque vous avez à peu près une quinzaine de minutes, vous avez donc en dessous de la courbe, une certaine quantité d'énergie qui a été perçue donc par un point récepteur donc. Cette quantité d'énergie c'est la partie rose donc qui figure sous la courbe. Donc en fait, l'indicateur que l'on prend en compte, [on peut activer un petit coup de souris dessus, pour mettre en place l'animation, ça ne se fait pas mais enfin ce n'est pas grave, si voilà, très bien], donc en fait la quantité d'énergie qu'on a vue qui était inférieure à la courbe, eh bien, on fait comme si cette quantité d'énergie est toujours la même mais on fait comme si elle avait été produite par une source qui elle est permanente et constante au fil du temps. Et donc si on agite encore un petit coup l'animation, on obtient normalement le résultat sur le niveau et LAUQ donc le niveau énergétiquement moyen sur la période donnée.

Donc en fait la moyenne, c'est vraiment une moyenne énergétique. Ce n'est pas une moyenne arithmétique c'est une moyenne énergétique ce qui complique un petit peu le discours qu'on peut avoir en termes d'additions, d'indicateurs, voilà. Donc le principe de base, c'est qu'on est basé sur ce type de d'indicateur LAUQ.

Donc vous avez, diapo suivante. Donc un tableau sur lequel je ne vais pas m'étendre trop,

puisqu'on en a déjà parlé, vous avez là les seuils réglementaires à respecter donc, sur les différents projets d'infrastructures, donc là on est dans la situation qui est plutôt sur la droite, donc, où on a des obligations donc de ne pas dépasser 63 dB en LAUQ/jour et 58 dB en LAUQ/nuit, ce qui a été dit juste avant.

Alors diapo suivante. La réglementation malheureusement, aujourd'hui on constate qu'elle ne permet pas de répondre parfaitement à la demande et notamment à la notion de gêne, puisque c'est toujours un compromis. Les seuils réglementaires sont toujours un compromis en termes de santé, en termes d'économie, etc. Et bon en matière d'infrastructures, oui des infrastructures, on a quand même pas mal d'histoire derrière nous et donc on a notamment un certain nombre d'enquêtes de gêne qui ont été produites par des organismes français ou européens, et depuis 25 ans le constat que l'on peut faire c'est qu'en gros, la sensibilité au bruit d'une personne, elle est la combinaison de trois paramètres.

Elle est d'abord donc en partie une combinaison du bruit effectivement qui gêne cette personne, mais c'est également, donc une des combinaisons, une autre combinaison paramètre, donc c'est son vécu sonore global, et également des critères beaucoup plus subjectifs, des critères culturels, des critères contextuels, des critères voire personnels etc. Et finalement le bruit donc qui gêne effectivement cette personne, dans le meilleur des cas, il ne dépasse jamais un tiers de l'explication finale. Donc on a de toute façon, on se retrouve avec des gens qui sont très gênés à des niveaux de bruit extrêmement faibles, et des gens pas gênés du tout à des niveaux de bruit très importants. Donc, là il y a un côté subjectif, c'est vrai qui n'est pas facile à gérer pour le législateur, notamment.

Voilà, ce que je pouvais vous dire d'un point de vue réglementaire. Donc là on va passer à l'autre...

#### **Monsieur Miège :**

Très bien, merci. Donc ici, vous avez un premier exemple, c'est en fait ce qu'on appelle une

signature, c'est-à-dire qu'ici vous avez le temps qui s'écoule et ici vous avez le niveau de bruit, et là par exemple pour un TGV, donc un TGV de type, [je suis à peu près à la limite du fil], un TGV qui circule à 220 km/h eh bien, voilà l'enregistrement sonore qu'on peut avoir en bordure d'une voie à peu près à 25 m du bord de la voie.

Donc, vous voyez que le bruit monte progressivement, il passe par un niveau plafond on va dire et puis après progressivement il rebaisse. Donc pour un TGV qui circule à 220 km/h, grosso modo, le niveau max. ici, le niveau maximum il est de l'ordre de 87 décibels, à 25 mètres du bord de la voie, et ça dure à peu près pendant 3 secondes. Si on passe maintenant à un TER, on a cette courbe-là, donc là quelque chose de beaucoup plus... d'abord de moins important, le TER là roule à 140 km/h ce qui est à peu près conforme au matériel qu'on a l'habitude de voir donc sur le type TER.

Le niveau atteint est de l'ordre de 80 décibels à peu près, ça dure à peu près une seconde et demi, puisque le TER est beaucoup plus court que le TGV. Et puis là vous avez un exemple de train fret, qui circule à 120 km/h et là vous voyez tout de suite que d'une part on a un niveau de crête qui est un petit peu supérieur au TGV. Donc en gros un train de fret qui roule à 120 km/h ça fait à peu près le même bruit qu'un TGV qui roule à 220, mais surtout ça dure plus longtemps, parce que là ça dure 23 secondes.

Et quand je vous ai expliqué tout à l'heure que le niveau de bruit, il était résultant à la fois du niveau maximum au passage également de la durée pendant lequel le bruit était présent, on se rend compte que ce rôle-là est très important en termes de LAUQ, voilà.

Alors maintenant en termes de propagation, on a 4 grands paramètres qui rentrent en ligne de compte. On va voir successivement donc l'effet de distance, après on parlera de ce qu'on appelle le profil en long, c'est-à-dire la position relative de la voie par rapport au terrain naturel. Ensuite on parlera des effets de masque, de relief, mais enfin très brièvement et puis on finira par la partie qui est souvent la plus sensible, la

partie météorologie, donc ça va vous permettre de fixer un certain nombre de choses.

Alors en matière, de distance, là on va dire que les choses sont assez simples à quantifier, un train ça peut être assimilé donc à une source linéaire mais qui est de longueur limitée. Cette source linéaire donc va se propager dans l'espace et donc chaque fois qu'on va doubler la distance par rapport à cette source-là, on va avoir une diminution du niveau de bruit et la règle est assez simple, puisqu'on a à peu près une diminution de 4 décibels chaque fois qu'on double la distance, donc un élément de quantification.

Alors, quand on dit doublement de distance, quand vous êtes proches de l'infrastructure ça a beaucoup d'influence, mais dès que vous commencez à être loin de l'infrastructure, eh bien, il faut vraiment se reculer, énormément pour pouvoir avoir un effet de distance qui rentre en ligne de compte, donc, ça c'est le premier point, l'effet de distance.

Là, vous avez une illustration, diapo suivante, sur donc cet effet de distance, vous avez ici donc une coupe, dont vous voyez la façon dont le bruit s'atténue, donc ce matin à un moment donné quelqu'un a dit que le bruit montait, quand on regarde ça, on n'a pas tellement l'impression que le bruit monte. En réalité le bruit il rayonne dans toutes les directions, alors il se trouve c'est vrai que vers le bas, le rayonnement est souvent limité un peu par le sol, mais on a donc ce type de propagation assez classique.

Et puis en ferroviaire on a un cas un peu particulier qui se présente, c'est que au-dessus de la voie proprement dite, on a nettement moins de bruit, alors vous me direz, ce n'est pas très, très intéressant parce qu'il n'y a pas beaucoup d'habitants en général qui se perchent sur les ponts de chemin de fer. Mais enfin ça c'est une particularité des trains. Vous savez une certaine, ce qu'on appelle, une directivité qui est variable donc en fonction de l'angle par rapport au sol.

En ce qui concerne maintenant, le profil en long, donc là vous avez une première, un premier

exemple, où la voie se situe au niveau du terrain naturel, c'est-à-dire qu'on n'a absolument pas de talus entre le terrain naturel et la voie, et là donc on a une propagation qui s'effectue selon des rayons qui sont rectilignes et ces rayons comme en fait on a les constructions qui sont en vue directe, eh bien, on a une atténuation qui est extrêmement faible, entre la source et le récepteur.

Donc, là on va dire ce sont des situations qui sont plutôt comment dire, favorables à la propagation du bruit, défavorables pour le riverain. Il y a un petit paramètre par contre qui rentre en ligne de compte dans cette situation, ce sont les petits nuages que j'ai mis là, c'est ce que l'on appelle l'effet de sol, puisque en fonction du type de terrain on peut avoir une certaine atténuation du terrain, donc sur les rayons qui sont les plus proches du terrain. Et donc ça, cet effet de sol à longue distance il peut commencer à avoir pas mal d'importance. Donc il vient en sur... en ajout, par rapport aux 4 décibels que je vous indiquais tout à l'heure par de longue distance.

Au niveau du remblai maintenant, donc là on est dans une situation où on a donc toujours des rayons en vue directe, donc là relativement favorable en cas de la propagation du bruit, mais en plus comme les rayons sont un petit peu plus distants du sol, eh bien, on a un effet de sol qui est plus faible. Donc dans une situation de remblai on aura finalement, une contribution acoustique qui sera plus importante que dans la situation terrain naturel, on le verra tout à l'heure en termes de quantification.

Troisième cas de figure, donc là c'est la situation en déblai, vous avez la voie donc qui est enterrée par rapport au terrain naturel, et là on a un effet direct de protection créé par le talus, donc là on a ce qu'on appelle une diffraction, c'est comme si on avait un écran, une butte, en bordure de l'infrastructure qui réduit fortement, la propagation, et puis en plus comme les rayons sont très proches du sol, on a également un effet de sol qui est important. Donc, là on cumule deux phénomènes qui sont très favorables à freiner la propagation du son.

Alors pour quantifier tout ça, maintenant, je vous propose, diapo suivante, petite illustration, donc là vous avez une carte, c'est à peu près le même code de couleur que celui qu'on voyait tout à l'heure sur les simulations donc qu'on vous a présentées. Vous avez une carte sur laquelle on retrouve, [je vais reprendre le micro merci], donc là vous avez une infrastructure donc ferroviaire et sur laquelle j'ai placé à peu près une puissance qui correspond sensiblement à celle du futur donc CFAL, quel que soit le fuseau, on sait à peu près qu'en termes de puissance acoustique on aura à peu près 100 décibels qui vont être émis par mètre linéaire de voies.

Donc, là vous avez ici une situation en remblai, en grand remblai donc 8 mètres au-dessus du sol et la limite donc qui correspond sensiblement à la limite réglementaire sur la période de nuit, donc les isophones 55 décibels se retrouvent à plus de 1 000 mètres du bord de la voie.

Donc dans cette situation-là grand remblai, on considère que l'emprunte à l'intérieur de laquelle on est en dépassement d'essai réglementaire, elle peut dépasser 1 000 mètres, ce qui est très important. On est au limite de ce que les modèles acoustiques, pour lesquels... On est aux limites sur lesquels les modèles acoustiques sont étalonnés.

En ce qui concerne maintenant, ils vont à peu près jusqu'à 12 000 mètres les modèles acoustiques, ils sont validés on va dire jusqu'à 12 000 mètres. Là on est dans une situation où on a des remblais qui sont un peu plus faibles, un remblai de 4 mètres, remblai de 2 mètres, et vous voyez là que les distances sont sensiblement les mêmes autour de 1 000 mètres.

Ici, on a la situation de terrain naturel, donc en terrain naturel la courbe isophone est un peu plus proche puisqu'elle est à 750 mètres. Et puis dans cette partie-là, on a des situations de déblai donc ici un déblai on va dire relativement faible, 2 mètres, 4 mètres et ici 8 mètres, et là vous avez les distances qui chutent de manière très rapide, donc on est entre 280 et 75 mètres du bord de la voie. Donc vous voyez que cet

effet-là est extrêmement important. Le profil en long est extrêmement important.

Donc on peut très difficilement dire à partir du moment où on compare par exemple des tracés, dire : « bon voilà, je vais estimer, par exemple, la population présente à l'intérieur d'un fuseau et puis à partir de là je vais en déduire l'impact acoustique que peut avoir ces fuseaux ». Eh bien non, derrière il faut quand même un certain nombre d'éléments, il faut notamment des éléments de profil en long, savoir un petit peu comment on va construire une infrastructure parce que ce n'est pas parce qu'on fait passer une infrastructure dans un fuseau qu'on aura un impact qui sera connu. Il faut vraiment savoir précisément comment on fait passer cette infrastructure dans le fuseau.

Donc, là en termes d'effet de masque maintenant, quelques principes simples, parce que là, en plus, on est dans une situation où on a une infrastructure et puis certains reliefs qui peuvent se développer en fonction des fuseaux sur lesquels cette infrastructure va se développer.

Il y a des situations qui sont plutôt favorables et d'autres qui sont plutôt défavorables, alors il y a une situation qui est relativement défavorable, quand je dis défavorable c'est pour le riverain, ou favorable à la propagation du bruit, c'est la situation donc où les bâtiments sont dominants par rapport à l'infrastructure. On se retrouve comme si on était donc avec des bâtiments perchés, une infrastructure en contrebas, donc typiquement les situations de Côtiers ou des situations de vallées, eh bien, à ce moment-là, on a énormément de difficultés donc à traiter le bruit, puisque le bruit se propage assez loin du sol et donc il n'y a pas d'effet de serre.

Par contre, lorsqu'on a une situation inverse, le projet est plutôt un peu perché par rapport aux habitations, là on est plutôt dans une situation favorable.

Et puis on va finir par les paramètres météorologiques. On a deux grands paramètres météorologiques qui rentrent en ligne de compte, donc le premier, je suppose que vous



l'avez tous en tête, c'est le vent : force et direction. Donc, là vous avez une représentation schématisée, c'est vrai qu'on n'est pas dans de la théorie d'acoustique là, on est dans une visualisation donc de certains phénomènes, donc vous avez une source de bruits, ici, vous avez le vent qui souffle dans cette direction et on retrouve en fait sous l'effet du vent, eh bien, les rayons sonores sont perturbés et ils sont incurvés, ils s'arrondissent, en fait, et on se retrouve avec des zones sous le vent, ici, qui sont protégées et puis des zones sur le vent ici, qui sont beaucoup plus exposées ; bon ça on va dire c'est relativement classique.

Là, on retrouve un autre paramètre, qui est très important, c'est le gradient de température, c'est-à-dire c'est l'étagement des températures dans les 50 premiers mètres au-dessus du sol. Habituellement, donc on est plutôt dans la situation de droite, ici, où vous avez un rayonnement solaire donc le sol est plus chaud que l'air, enfin c'est classique et donc on a des rayons acoustiques qui sont plutôt incurvés vers le haut, qui tentent à créer en fait des espèces de zones d'ombre sur les extrémités. Et plus de temps en temps, à certaine période, donc ça ce sont des conditions qui sont défavorables à la propagation du son donc plutôt favorables pour le riverain.

Et inversement, donc on a le petit graphique de gauche où là on est dans, ce que l'on appelle, des inversions de températures, donc typiquement les nuits d'hiver, le petit matin lorsqu'on retrouve des zones de brouillard par exemple, au niveau du sol et je pense que dans la région il doit y en avoir pas mal, on se retrouve dans des inversions de température, et là on est dans des configurations météorologiques extrêmement favorables à la propagation du son. On retrouve donc des rayons qui sont incurvés vers le bas, et qui peuvent même carrément franchir des obstacles très importants, franchir des collines, franchir des éléments vraiment importants. C'est typiquement cette situation-là où on arrive à entendre à 3 km la cloche d'une église, sous ces conditions-là.

Alors ça on va dire, c'étaient les principes de base. Alors au niveau, [diapo suivante, merci],

au niveau français donc à partir du moment où on a décidé effectivement de prendre en compte les effets météorologiques dans toutes les simulations qu'on faisait, il a fallu construire une méthode et aujourd'hui, alors il y a plein de programmes de recherches qui se font, mais en matière de programme abouti pour une utilisation au niveau de l'ingénierie, on va dire classique, eh bien, on a une méthode qui n'est pas basée sur des données précises, c'est-à-dire qu'on ne simule pas des situations météorologiques précises c'est plutôt une approche qui est basée sur une approche de type statistique.

C'est-à-dire qu'au fil du temps ici, vous avez donc un enregistrement sonore et puis vous avez des situations donc qui se succèdent favorables, défavorables à la propagation du bruit. Et donc c'est cette succession de périodes qu'on va analyser donc on peut activer l'animation, donc pour chaque période ici, on va faire une moyenne défavorable. En défavorable, on va considérer qu'on est dans des situations qui sont complètement neutres au niveau du bruit, donc on est plutôt dans une situation on va dire, où on augmente artificiellement le niveau de bruit. Et puis au final on fait une moyenne entre les situations favorables et les situations défavorables en fonction de ce que l'on constate réellement sur le terrain.

Et donc ce que l'on constate sur le terrain, c'est la diapo suivante, et c'est la dernière, donc là vous avez en fait, c'est Météo France qui détenait un certain nombre de données météorologiques dont sur l'ensemble de l'hexagone et il y a 40 stations météorologiques qui ont été traitées donc, sur la période de jour, sur la période de nuit, et là on retrouve ce qu'on appelle des 'roses d'occurrence' favorables à la propagation du bruit, c'est-à-dire ce sont les conditions dans lesquelles le bruit se propage du centre vers l'extérieur de manière favorable.

Donc là on se rend compte que sur Lyon on a à peu près 25 % du temps le jour où le bruit se propage de manière favorable et ce quelle que soit la direction quasiment. La nuit vous voyez que la rose est beaucoup plus importante, c'est-à-dire que la nuit en général, sur Lyon, on a des

conditions très favorables à la propagation du bruit.

Donc du coup si on a effectivement des sources qui sont prédominantes en situation de nuit, il faut vraiment se préoccuper des effets météo sur la nuit.

Et donc pour conclure simplement ces deux roses là sont très différentes de la petite rose qui est au milieu qui est plus classiquement la rose des vents c'est-à-dire l'orientation des vents sur une zone donnée. Donc là on a des choses qui sont complètement perturbées par rapport au simple vent et c'est justement les gradients thermiques qui jouent là-dessus.

Voilà, ce que je pouvais vous présenter donc au niveau, on va dire au niveau généralités et donc si vous avez des questions, je suis prêt à y répondre.

**Monsieur le Préfet :**

Bien merci Monsieur Miège, la parole est à la salle, Monsieur Gauthier.

**Monsieur Gauthier :**

Oui, j'avais cru comprendre, qu'il y avait pour les TGV déjà deux sources de bruit, une les rails, mais aussi la liaison caténaire qui est une source, elle est beaucoup plus en hauteur et qui montre un autre mode de propagation. Et un deuxième point dont vous n'avez pas parlé c'est les trains de fret ont cette particularité c'est d'être pour beaucoup encore avec des patins de freins en amiante, non en métal, qui abiment le métal lui-même, qui marquent le rail et du coup ça augmente de 3 à 5 décibels, ce n'est pas anodin ce que je dis, augmente de 3 à 5 décibels, le niveau de bruit à la source. Donc l'exploitant doit régulièrement raboter ces rails pour diminuer le niveau de bruit au niveau de la roue.

Donc, il apparaît effectivement que l'on peut effectivement qualifier une voie en disant, elle est neuve, elle est belle, elle marche bien, elle est certifiée 58 la nuit et 63 le jour. Et nous on dit, quelle est notre garantie que l'exploitant qui devient multiple, je le précise, enfin c'est RFF le propriétaire mais je ne sais pas qui va faire le

rabotage, c'est une contrainte, ce sont des coûts, sachant que les wagons de fret, ne sont quasiment la propriété que du privé et que le privé, enfin même l'Europe butte à faire changer les plaquettes de freins et vous leur dites : « mettez au moins des plaquettes de frein sur ces fichus machins », qui sont des appareils roulants métalliques sans suspension, sans amortisseur, donc quand on compare un TGV qui est un truc conçu pour ne pas être bruyant, ni dehors, enfin pas dedans, donc *a priori* aussi pas dehors. Un train de fret n'a vraiment pas été conçu dans l'optique de diminuer son empreinte sonore, je vous dis à tel point l'Europe peine à faire changer les plaquettes de freins pour ne pas marquer le métal.

Donc avez-vous une réponse sur ça, Monsieur Bussereau lui-même nous a dit que le problème des plaquettes de freins, ça paraît une niaiserie quand je l'évoque mais c'est un vrai problème, c'est une question européenne.

**Monsieur de Mester :**

Alors je peux apporter une réponse simplement sur un point. C'est que la personne qui sera chargée de l'entretien de la voie, sera RFF. Donc maintenir un bon niveau d'entretien et notamment de remplir les obligations en termes de bon état du rail, pour qu'il ne fasse pas de bruit, c'est notre responsabilité.

Après effectivement, pour la question de la réduction du bruit à la source, on a en face de nous différents interlocuteurs, différentes entreprises ferroviaires et vous avez raison, une multitude de propriétaires de wagons de marchandises. Mais je pense que là-dessus peut-être, plutôt la SCNF pourrait apporter une réponse plus précise que je ne pourrais le faire.

**Monsieur Adroit :**

Adroit François direction du fret. Donc en matière, de bruit, effectivement, c'est la rugosité de la roue et du rail qui... la roue n'est pas ronde, c'est un polygone et donc c'est le martèlement des facettes du polygone qui produit le bruit. Ce que l'on a pu constater de manière expérimentale, c'est que aujourd'hui, la majorité des wagons sont équipés de semelles de fontes, et non pas d'amiante et que lorsqu'on

équipe certains wagons avec des semelles composites, la surface des polygones est faible et donc l'émission de bruit est faible.

Donc le changement des semelles de fontes par des semelles composites permet un abaissement de 12 à 6 décibels selon l'état de rugosité du rail que l'on a en face. Donc la question est suivie au niveau de la communauté européenne tout wagon mis sur le marché depuis 2007 doit répondre à un certain nombre de spécifications techniques d'interopérabilité concernant le bruit. Par contre effectivement, il y a un problème de rétrofit, il y a disons un coût économique à rétrofiter des centaines de milliers de wagons qui courent en Europe.

Je reprendrais tout de même l'exemple de la Confédération Helvétique qui est souvent en avance sur ces problèmes environnementaux. Donc aujourd'hui la Confédération Helvétique subventionne les détenteurs de wagons suisses pour leur permettre de rétrofiter rapidement les semelles de wagons, mais la Confédération Helvétique a annoncé que plus tard dans quelques années elle contraindrait les usagers trop bruyants à un sur péage.

Donc c'est plus par des contraintes économiques que les choses s'accéléreront.

**Monsieur le Préfet :**

Monsieur Gauthier ça répond à votre question.

**Monsieur Gauthier :**

C'était bien pour montrer l'articulation problématique, c'est que... ce n'est pas le 'cochon nuisant' qui, enfin ce que j'ai compris, c'est que l'Europe a de la peine à contraindre le nuisant, le propriétaire des trains à se mettre conforme à cette réglementation et donc d'un côté celui qui génère le bruit on a de la peine à le contraindre et par contre celui qui doit entretenir les voies, lui les coûts sont bien à sa charge.

Alors depuis ce matin ça fait deux fois qu'on nous parle de l'exemple helvétique, j'en suis vraiment ravi, je rappelle seulement que chez les helvètes, les camions sur les autoroutes ce n'est pas tellement un problème parce que les camions de pur transit sont vivement contraints

à monter sur les trains. Ce qui n'est pas du tout la situation du couloir rhodanien jusqu'à preuve du contraire. Mais avec l'augmentation, oui, voilà rien n'est immuable Monsieur de Mester, vous avez raison, avec l'augmentation linéaire et bien observée de tous du prix du carburant, on peut quand même se poser la question de ce CFAL, un beau jour aura à son bénéfice une contrainte réglementaire disant « les camions de pur transit je ne sais sur 700 kilomètres, vous montez sur un train sinon vous ne traversez pas notre belle région ».

Ça leur pend au bout du nez. Et pour conclure après ce propos, ça veut dire que le CFAL, eh bien, le phasage vous allez dire que vraiment c'est un sujet qui me plaît beaucoup, mais paraît difficilement envisageable parce que quand on va mettre une contrainte réglementaire pour dire les camions vous quittez les autoroutes. Il y a des camions qui font plus de 700 kilomètres d'un trait à travers la France, c'est quand même ???

**Monsieur de Mester:**

Je souhaiterais apporter une précision complémentaire, c'est que actuellement à ce qui a été dit par la SNCF, l'état du parc et des wagons de fret n'est pas très bon pour les raisons qui ont été indiquées et ce sont généralement des matériels anciens, voire très anciens, donc il y a le problème du freinage, que vous avez souligné avec les répercussions sur les qualités du roulement, donc fer/fer dans les conditions qui ont été expliquées, qui sont défavorables. Mais aussi, un certain nombre d'autres bruits parasites qui sont liés au vieillissement du matériel et notamment lorsque les wagons sont vides.

D'ailleurs c'est un sujet qui a été assez largement abordé lors des tables rondes du Grenelle de l'environnement, puisque la question de la réduction du bruit ferroviaire à la source, est un des sujets importants qui a émergé au fil des débats et qui parce que cette question a été soulevée quand on a évidemment mis en avant le développement du fret ferroviaire, oui mais il y a cette question urgente de l'état du matériel.

Pour donner une note positive quand même que cet aspect des choses, qui nous préoccupe bien sûr beaucoup, c'est que ce matériel étant vieux, voire très vieux, on va assister dans les années qui viennent aussi à un renouvellement accéléré. Et si on se réfère, le seul exemple vraiment que j'ai sous la main, de matériel très neuf c'est celui de l'autoroute ferroviaire Modalohr qui circule entre Aiton et Orbassano, c'est un matériel neuf qui au niveau bruit est très performant.

Donc, si le matériel de demain est réalisé dans ces conditions-là, je pense qu'on pourra dire qu'on a fait un grand chemin en faveur du développement du ferroviaire.

**Monsieur Gauthier :**

Juste un dernier mot, est-ce que les propositions sonores qui nous sont simulées sont faites à l'état justement d'une voie neuve parce que je disais 3 à 5 et vous me dites de 6 à 12 décibels, est-ce que les simulations 58 et 63 ont été faites dans une condition moyenne d'état de rail, si vous voulez ça n'apparaît pas, alors quand on me dit, ce n'est pas moi qui est..., j'ai bien dû l'entendre, de 6 à 12 décibels, on est en train d'exploser les scores, en clair. C'est est-ce que les simulations faites avec le logiciel MITRHA arrivent à ces 58 et 63 ambiance modérée en partant d'un rail neuf, ou une simulation sur rail neuf. La question à mon avis mérite largement d'être posée.

**Monsieur Miège:**

Donc, là-dessus, toutes les données d'entrées là sont des données qui ont été établies donc en 2006 par RFF et SNCF, issues de mesures en fait, et ces mesures correspondent en fait à des moyennes de ce qu'on constate réellement donc aujourd'hui sur le territoire.

Donc en termes d'infrastructure, par exemple, les rails, les longs rails soudés, bon il y a une valeur forfaitaire qui est rentrée qui correspond à une moyenne de ce que l'on constate aujourd'hui sur les longs rails soudés.

Ce n'est pas la voie telle qu'elle a ses caractéristiques le jour où elle est mise en service. Là-dessus c'est à peu près sûr, enfin ce

n'est pas à près sûr, c'est sûr. En ce qui concerne maintenant le matériel, c'est pareil, quand je vous montre la signature, c'est la signature d'un TGV moyen, d'un train de fret moyen, on sait après qu'il y a un certain nombre d'hétérogénéité en matière de mesures, mais bon, là on est sur des niveaux qui sont effectivement moyens, donc voilà.

Et je vous rappelle également l'obligation de résultat, donc on a parlé beaucoup de matériel qui pouvait être effectivement plus bruyant au fur et à mesure qu'il vieillit, il y a quand même une obligation de résultat derrière.

**Madame Cadet :**

Une autre question mais plus de néophyte, dans certains secteurs on a vu qu'il y avait une concentration des nuisances et pas simplement olfactive, mais également sonore.

Est-ce que les mesures que vous avez qui vous sont imposées pour le jour ou pour la nuit, sont des mesures liées uniquement à l'infrastructure ferroviaire ou à la totalité additionnée des nuisances sonores qui existent déjà sur un territoire et auquel vous êtes soumis au maxima toute addition confondue. Ça c'est la première question.

La deuxième, sur le PLU de Beynost mais on ne l'a pas achevé, on a une demande de la préfecture qui a été effectuée, qui nous a demandé de bien vouloir établir une carte de bruit sur notre secteur. Alors c'est assez rigolo parce l'Etat français met du temps à transposer la directive et quand elle a été transposée, nous, il aurait fallu petite commune qu'on ait fait notre carte de bruit pour la veille donc inutile de vous dire qu'elle n'est pas achevée, on a fait appelle je crois au CETE pour nous aider et j'aimerais savoir si ces cartes de bruit qui sont donc demandées par l'Europe seront intégrées au PLU, et seront donc opposables à tout nouvel intervenant : RFF ou autres qui viendraient nous faire une infrastructure nouvelle sur notre secteur. Merci.

**Miège :**

Oui, moi je peux prendre la main sur les deux questions.

Donc, en ce qui concerne la première question, donc, éventuellement le cumul de sources, c'est la contribution sonore du projet qui est réglementée, donc il n'y a pas, en acoustique, en acoustique il n'y a pas de niveau, on va dire, de niveau de confort, enfin une notion de santé publique qui existe aujourd'hui dans la réglementation française.

Contrairement, par exemple, à la qualité de l'air, où là donc on a un cumul de toutes les sources qui peuvent produire un certain nombre de gaz polluant et c'est effectivement le résultat global qui compte. Au niveau acoustique, ce n'est pas le cas. Par contre, au niveau de la réglementation on tient compte du fait qu'il peut y avoir d'autres infrastructures qui sont déjà présentes sur le site.

Donc, là en l'occurrence quand même la principale infrastructure présente, c'est l'A42, c'est une infrastructure donc qui a été construite sous la réglementation acoustique, donc elle-même, elle est assujettie à une réglementation acoustique. Alors ce n'est pas parce qu'on respecte la réglementation acoustique, effectivement, qu'il n'y a pas de conséquences désagréables, mais bon, on est dans cette situation-là. Donc ça c'est la première question.

Et deuxième question, donc à propos de la directive européenne, donc c'est un petit peu éloigné quand même de notre propos, mais bon, la directive européenne vient se superposer en fait, à la réglementation française sur une partie seulement de la réglementation française, elle ne modifie absolument pas les données en matière d'impact des projets d'infrastructures. Donc elle n'a pas d'effet direct sur les projets d'infrastructures qui sont actuellement à l'étude. Par contre, une des conséquences directes de cette directive, c'est effectivement de fournir des cartographies des situations d'exposition aujourd'hui, sur l'ensemble des territoires des grandes agglomérations le long des grands axes. Et donc l'idée derrière c'est de communiquer toutes ces informations au public, donc effectivement, il y a eu un petit retard, on va dire au niveau des publications de ces résultats-là, mais je pense que courant 2008, tout ça sera rentré en ordre. Et donc l'objectif final de la mise en œuvre de cette directive,

c'est de mettre en place des plans de prévention, quand on dit prévention, ce sont des plans également de traitement des situations critiques.

Donc, là on rejoint tout à fait les situations dites de point noir du bruit, qui existent, le long des réseaux existants, et donc l'objectif de cette directive, c'est effectivement de couvrir, enfin que les gestionnaires prennent en compte, communiquent ces informations et prennent en compte des solutions et les exposent donc à la population.

Alors les conséquences sur les documents d'urbanisme ça ne crée aucune servitude, la directive européenne ne crée pas de servitude. Par contre, elle donne tout un tas d'informations, et les élus peuvent tout à fait s'en saisir pour adapter leur document d'urbanisme et faire en sorte, par exemple, qu'il n'y ait pas des zones d'urbanisation future, vouées à l'habitat qui se développe dans des zones trop bruyantes.

Donc, l'idée c'est principalement quand même dans un premier temps un diagnostic.

**Monsieur le Préfet :**

Il y avait le maire, oui Monsieur et Madame après.

**Intervenant :**

Oui, donc au niveau des aménagements acoustiques là tout à l'heure, il a été noté et dit, que cela concernait les nouvelles infrastructures et éventuellement les modifications. Donc dans le cadre du phasage ce que je voudrais savoir, c'est est-ce qu'il y aura des aménagements prévus, est-ce qu'il y a une obligation en la matière ou pas ? Sur la voie historique, bien entendu.

**Monsieur de Mester :**

Alors si on s'engageait dans une solution phasée, s'agissant d'une modification substantielle de la situation présente, nous serions tenus de réaliser des aménagements sur la voie existante.

**Madame Couturier :**

Madame Couturier association *A3CFAL*. J'ai une petite question, quand l'A42 a été construite

APRR a mis quand même 25 ans à mettre des murs antibruit, alors ma question c'est : est-ce que RFF compte mettre les murs antibruit dans un tel délai ?

Et puis on nous parlait de bruit, de mettre du double vitrage des choses comme ça, dans notre région, nous sommes à la campagne, nous vivons dehors, au niveau des nuisances on a déjà donc l'autoroute, les avions, enfin on a quand même notre quota de bruits, donc la majorité des gens sont déjà équipés en double vitrage. Qu'est-ce que vous comptez faire pour les gens qui quand même voudraient profiter de leur jardin, parce que si on habite à la campagne, ce n'est pour pas vivre entre 4 murs comme en ville. Donc je voudrais savoir qu'est-ce que vous proposez ?

**Monsieur de Mester :**

Oui, alors, en ce qui concerne donc la question du traitement de... ce qu'on appelle du traitement de façade qui consiste en fait à mettre des doubles vitrages sur l'ensemble des parties vitrées des habitations. C'est un véritable problème, c'est-à-dire qu'on a recours à cette solution lorsque nous sommes en présence d'habitations isolées. C'est-à-dire lorsqu'il y a une maison seule qui ne justifierait pas qu'on réalise un écran, ou lorsque la situation ne permet pas de réaliser, pour des raisons X ou Y, j'ai connu dans d'autres contextes ce genre de situation, on ne pouvait pas techniquement réaliser l'écran ou le merlon, donc à ce moment-là on l'a en recours.

Mais c'est vrai que c'est une situation qui n'est pas très satisfaisante, c'est pourquoi nous cherchons à la limiter au maximum et vous avez vu qu'en première approche donc avant toute concertation ou tout échange sur le sujet, puisque aucune des cartes de bruit n'a encore été présentée aux différents maires des communes concernées. Nous avons un nombre très limité d'habitations concernées par ces traitements de façade comme on dit.

Mais je pense que l'on peut encore certainement améliorer les choses sur ce plan.

La première question que vous m'avez posée, c'était ? Le délai. Ah oui 25 ans, ah, oui d'accord.

Oui, ben comme ce matin je vous dirais « non », je pense que le contexte de réalisation de l'autoroute était certainement, un contexte réglementaire, certainement différent de celui qui est le nôtre. Nous, nous sommes, je me permets, Monsieur Miège y a insisté tout à l'heure, mais je le redis parce que je ne peux pas dire mieux, ni plus. Nous avons une obligation de résultat, donc les protections contre le bruit font partie du projet, font partie intégrante du projet. Le projet c'est une infrastructure ferroviaire et ses protections, il n'y a pas de protection, protections de toutes sortes, c'est-à-dire, contre le bruit, protections de la ressource en eau, protection des milieux naturels, c'est l'ensemble qui forme le projet et nous sommes tenus de réaliser le tout, donc il n'est pas question d'attendre 25 ans, c'est interdit, c'est illégal. Donc on se conforme à la loi, nous sommes quand même là pour ça.

**Madame Plathier :**

Oui, bonjour Madeleine Plathier maire adjointe à Balan. Je suis en train, peut-être de faire un peu comme vous toutes et vous tous, de me réveiller et c'est un vrai cauchemar que je suis en train de vivre là. On est en train de poser des questions relatives à un projet d'infrastructure quasiment bouclé. Je voudrais attirer l'attention des élus de la Côtière, il n'est pas question qu'on accepte des protections antibruit sur Béligneux ou sur Balan puisque pour nous le projet n'est pas viable, tel qu'il est présenté. Donc, je réveille le débat, je dis : « attention, ne nous laissons pas enfermer dans des réflexions au sujet très technique et qu'on ne maîtrise pas forcément ». Je voudrais qu'on réagisse et qu'on dise : est-ce que vraiment quand on va avoir fini cette journée, nous en serons pour nos frais. Est-ce qu'on aura vraiment débattu de ce pourquoi on est venu débattre aujourd'hui, ici ?

**Monsieur Gloriod :**

Oui, Bernard Gloriod, concernant cette notion de bruit, on nous annonce des choses intéressantes, ce sont des éléments sur un plan Côtière que nous avons déjà abordés à

plusieurs reprises, pour un autre mode de transport qui est l'aviation. On a longtemps débattu sur le bruit concernant les vols de jour, les vols de nuit.

Nous sommes repartis sur un débat qui est à peu près identique, sur 63 décibels le jour, 58 la nuit. On nous parle de LAUQ, on a des niveaux de bruit, mais on sait très bien que dans ce domaine-là, ce sont des moyennes et que les amplitudes de bruit à la hausse ou la baisse, si c'est à la baisse c'est tant mieux, si c'est à la hausse, forcément c'est insupportable. Quand on parle d'avions, et qu'on est réveillés 10 fois dans la nuit, on sait que ça perturbe et il faut trouver le temps de se rendormir. Quand on sera dans notre fret, inévitablement ces bruits seront de temps en temps plus forts encore. Et si on va un petit peu plus loin par rapport à ce que j'ai entendu, on nous a parlé des 'roses d'occurrence', pour avoir on les a sous les yeux, pour connaître nos secteurs géographiques, nous sommes au Côtière en bordure de Côtière, vous venez de démontrer par A + B que le positionnement géographique tout au moins pour une partie du fuseau A, est pour nous ravageur. Ravageur parce que en pied de Côtière, ou ravageur sur des espaces qui sont complètement dégagés. Là on est dans une situation impensable, et je pense que globalement parlant sur notre territoire, les habitants l'ont bien compris puisqu'à ce jour nous avons déjà 3 000 signatures de pétitions, qui s'élèvent et qui se prononcent contre.

Donc, là il y a des documents qui sont tout à fait intéressants, qui nous sont prononcés, mais je dirais, la population de base a déjà largement anticipé le phénomène pour dire que le fuseau A, on n'en veut pas.

**Monsieur de Mester :**

Oui, je voudrais simplement apporter une dernière précision, c'est d'une part, dire à tous les maires ici concernés par le projet que nous tenons à leur disposition, les cartes, parce que Monsieur le maire de Balan dit « nous voyons ce que ça... » non, je pense que avant de pouvoir vraiment tirer les conclusions que vous ???, il faut que vous regardiez les simulations qui ont été faites en termes d'impact de bruit, donc nous avons ces documents et vous pouvez, on peut

vous les communiquer, et vous les expliquer parce que ce sont des éléments quand même assez techniques, mais qui peuvent être tout à fait accessibles, néanmoins, mais qui méritent quelques explications, avec protection, sans protection., amélioration des protections bon ce sont des choses que l'on peut regarder avant de vous prononcez définitivement en disant : « c'est pas possible, c'est insurmontable », car les choses qui ont été exposées tout à l'heure par Monsieur Miège, bien sûr, ont été prises en compte. C'est-à-dire que les conditions de propagation, les effets d'émergence etc. ont été intégrés dans les approches et donc je pense que ça mérite d'être expliqué.

La deuxième chose, c'est que je voulais vous signaler également que nous avons parallèlement, parce que c'est la réglementation aussi qui nous le demande, réaliser les études de bruits sur la ligne existante.

Donc, nous avons actuellement et là aussi elles sont susceptibles de vous être montrées, réalisées, les études de bruit et moi ce que je peux vous dire, c'est que, aujourd'hui, il y a une ligne sur laquelle circule des trains qui provoquent du bruit et qui gêne beaucoup les habitants parce que cette ligne passe dans vos villages, que demain il y aura une infrastructure sur laquelle on fera passer l'essentiel du trafic et qui elle sera protégée et donc vous gênera moins. Je pense que ça, quand même, il faut en avoir conscience.

Mais si, mais si, puisque actuellement, il n'y a aucune protection, mais nous avons donc recensé l'ensemble des points, ce qu'on appelle les points noirs du bruit, c'est-à-dire l'ensemble des habitations qui sont impactées par le bruit ferroviaire aujourd'hui. Et sur la côtière ce nombre est assez élevé, donc ces informations ont été communiquées à Monsieur le Préfet de l'Ain, qui dans le cadre de l'observatoire départemental du bruit, sera amené donc à traiter ce sujet.

**Monsieur Battista :**

Oui, deux éléments complémentaires, s'agissant du bruit, Monsieur de Mester, vous nous dites que les études acoustiques ne sont pas terminées, alors soit j'ai rêvé, soit j'ai lu des

documents qui étaient de faux documents, mais vos services nous ont fait passer des documents et des études acoustiques assez copieuses, d'ailleurs, parce que elles sont quelques dizaines, voir centaines de pages, enfin je pense que d'autres les auront vues. Et puis surtout, elles ne présentent pas complètement ce que vous nous avez montré en visuel tout à l'heure, c'est que vous nous avez dit : « CFAL sans protection, CFAL avec protection », mais ces mêmes études dont je parle et j'espère ne pas avoir rêvé en les lisant, il y a aussi une carte supplémentaire qui précise la situation acoustique, or avant CFAL, et croyez-moi avant CFAL et après CFAL même avec protection acoustique, il y a une vraie distorsion et de vraies divergences, donc celles-ci il faudra les regarder d'un tout petit peu plus près.

Ces documents, je vois quelques têtes bougées, je ne pense pas que je les ai rêvés, ces documents reliés A3, estampillés RFF, et organismes divers.

Juste une petite question et là je m'adresse à Monsieur le Préfet, j'en profite, comme ça je ne vous ennuierez pas tout à l'heure. C'est Madeleine Plathier qui m'a un petit peu réveillé, merci Madeleine, je l'évoquais entre midi et deux, avec quelques collègues, je pense que si on veut aller au bout de la transparence de cette journée, les 12 débats, il y aura un reporting qui sera fait et une note de synthèse, il me paraîtrait, alors c'est une demande, elle sera recevable ou pas, utile et agréable, que finalement le reporting, que vous Monsieur le Préfet de l'Ain, ferez certainement au Préfet de Région, et que le Préfet de Région fera au ministère compétent, au-delà du verbatim, qu'on puisse en avoir la teneur pour éventuellement mettre un avis, vu sans observation si on est d'accord sur le contenu de la note de synthèse.

Et le cas échéant, s'il y a des désaccords qu'on puisse au moins faire apparaître nos désaccords sur le reporting. Ça nous permettrait d'avoir une garantie de transparence et de fiabilité, au moins quant au travail qui aura été fait ce matin. Alors je ne sais pas si ça intéresse beaucoup de monde, mais ça me paraît intéressant d'avoir cette restitution, alors bien sûr à chacun des

participants, c'était une évidence, mais merci, autant le redire et le dire, il serait utile qu'on puisse avoir accès à ce genre de document pour être sûrs. Alors, on ne doute pas de la qualité du reporting que vous ferez Monsieur le Préfet, je le dis assez sincèrement mais on a vu à d'autres moments, d'autres reportings de fait avec quelques distorsions majeures.

Et s'agissant du bruit, effectivement on peut mettre des protections acoustiques, ça n'apparaît pas dans la journée mais il y a aussi, il y aura quelques démolitions, il ne faut l'oublier, ce n'est pas évoqué, ce n'est pas à l'ordre du jour, je rappelle que sur Nievroz certaines maisons seront démolies, certaines maisons ou certaines propriétés feront l'objet ici, d'une double peine, parce que certaines avaient été expropriées voire démolies à l'occasion du tracé A432 ou LGV, on ne les a pas fait reculer très loin, donc finalement ils sont encore un peu dans le périmètre et à l'occasion du CFAL, ces mêmes familles, ces mêmes personnes, ces mêmes foyers, vont faire l'objet d'une double peine, d'une double expropriation et d'une double démolition. Je pense que ça sera aussi à évoquer à un moment. Alors ce n'est pas traité dans l'ordre du jour, mais je profite de l'occasion, puisque bruit me fait penser voisinage et voisinage me fait penser démolition, ça n'a pas encore été évoqué.

Et tout à l'heure je pense que j'aurai l'occasion de reprendre la parole, si vous me l'a donnée bien, sûr la problématique des inondations quand on parlera de la problématique de l'eau. Merci Monsieur le Préfet.

**Intervenant :**

Oui, Monsieur Battista, vous soulignez, effectivement, parce que vous avez une commune qui est particulièrement concernée par la question du bruit.

**Denis Cuvillier :**

C'est ce qu'on retrouve aussi au niveau de la zone industrielle de Montluel, mais au niveau de Nievroz ce n'est effectivement plus possible parce que nous ne pouvons plus franchir le Rhône qu'au niveau de l'infrastructure autoroutière actuelle.



Et là effectivement, il y a un sujet très difficile à traiter qui est celui de la protection du bruit sur votre commune.

Alors cette commune, nous vous avons transmis les documents qui était une première phase d'étude, nous avons depuis beaucoup avancé. Alors on peut vous transmettre ces documents, mais aujourd'hui, est-ce qu'on fonctionne ne s'envoyant réciproquement des documents et des courriers, parce que sur votre commune la problématique étant complexe, il n'y a pas qu'une seule solution, nous avons à étudier des combinaisons de solutions.

Tout à l'heure Marie-Laure nous a parlé de merlon, elle nous a parlé d'écran, on combine en fait ce faisant, à la fois des insertions paysagères, des protections contre le bruit, il n'y a pas qu'une seule solution, ce sont les combinaisons de tout cet ensemble, qui nous permettent de donner à la fois la meilleure protection contre le bruit et la meilleure insertion paysagère. Alors où on le fait, je dirais, tout seul, et on nous reprochera de le faire dans notre tour d'ivoire, ou alors on le fait ensemble et à ce moment-là, on essaiera d'arriver à la solution ensemble, la mieux partagée et la mieux acceptée par les riverains.

**Intervenante :**

Si une commune est particulièrement impactée, pourquoi s'obstiner à passer sur cette commune alors que sur cette commune seulement un fuseau y passe, on en revient toujours au même problème, on ne veut pas du fuseau A. C'est quand même pas très compliqué.

**Intervenant :**

Sachant que les merlons en zone inondable, on va avoir quelques soucis. Parce que les merlons en zone inondable, de toute façon on va, merlon en zone inondable.

Dans vos documents de synthèse, également, on voit apparaître que ces merlons ou toute l'infrastructure d'ailleurs du CFAL fera perdre à la commune de Niévroz, et là je regarde bien Monsieur le Préfet, puisqu'on était récemment ensemble, sur un travail, sur la rupture du barrage de Vouglans donc on parlait

d'inondation gravissime, certes, pas à la hauteur, on nous écrit quand même qu'on va perdre 5 hectares de champ d'expansion des crues. Imaginez ce que ça va faire en montée d'eau dans le village de Niévroz hein, donc on aura l'occasion d'en reparler aussi.

**Monsieur le Préfet :**

Oui, je laisse la parole à Monsieur qui a levé la main. Juste pour le compte rendu Monsieur Battista, il n'y a pas formellement de rapport que je vais faire moi au Préfet de Région, puisque cette réunion je la tiens pour son compte, puisque c'est lui qui est l'autorité gestionnaire du dossier du CFAL à la fois dans sa partie nord et dans sa partie sud, lui en revanche va faire un rapport au ministre qui lui a commandé cette organisation de ce forum.

Et je vais lui poser la question, qui est celle que vous avez posée, autrement dit : quel niveau de communication aura ce rapport qu'il va faire au ministre ? Pour l'instant la réponse, je ne l'ai pas, elle est entre ses mains, mais je la lui pose dès ce soir, d'accord. Et pour ce qui est des débats de cet après-midi, comme je l'ai indiqué ce matin, il y a un verbatim par définition exhaustif, qui fera l'objet d'une diffusion à qui le souhaite. Mais moi je ne fais pas formellement de rapport au Préfet de Région, donc je ne peux pas dans l'immédiat répondre à votre question, voilà.

**Monsieur Drogue :**

Monsieur Drogue maire de La Boisse. Je voudrais juste dire une chose, je suis sur une commune particulièrement impactée par des ouvrages importants, je vais assister dans quelques mois au démarrage du viaduc autoroutier A432 pour lequel je suis très étonné de dire, que la Côtière a été placée dans le SCOT BUCOPA dont la présidente était là tout à l'heure, je ne sais si elle est là maintenant, mais on protège, je dirais, tout ce qui est les zones boisées et côtières, malheureusement cet ouvrage va nous déboiser quelques hectares, et va faire une saignée formidable en sommet de Côtière.

Donc, je trouve que l'Etat se dédouane pas mal de ce qui est effectivement dit. Je dirai aussi que je suis impacté par un plan de prévention des

risques, voilà, au niveau eau. Il faut être très vigilants à cela, moi je rejoins mon collègue Battista, lorsqu'il dit : « comment est-ce que l'on peut concilier dans des zones alors inondables bien sûr, et en zone de plan de prévention, des merlons de 5 mètres de haut », mais je n'ose même pas imaginer ce qui peut se passer. Donc ça j'aimerais bien, aussi que l'Etat ne se dédouane pas de ces obligations-là. Alors vous allez me dire, on a fait des études, moi je veux bien, mais enfin quand un pauvre, je dirais, pékin moyen administré d'une commune a la prétention de faire un petit mur de clôture d'un ou demi moellon et qu'on va lui foutre la police au cul, je trouve quand même que vous avez l'air malin avec votre merlon de 5 mètres relevé d'un mur de béton de 5 mètres.

**Monsieur Protière :**

Oui, Pascal Protière à nouveau. Je reviens sur, à la fois sur le fuseau A, parce que effectivement on parle si peu des autres fuseaux que je ne vois pas comment cette journée d'aujourd'hui pourrait, je dirais, dans l'esprit des services de l'Etat amener à une remise en cause.

Donc, je reviens sur le fuseau A et sur l'obligation de résultat, dont parlent les experts, et qui fait obligation à RFF et sur la problématique du phasage du fuseau A. Parce que on ne sait pas, vous nous dites on ne sait pas si on va phaser ou pas phaser. Dans l'optique d'un phasage qui présente, l'intérêt économique et notamment le barreau Dagneux/Grenay, quid de l'obligation de résultat sur la voie historique entre Dagneux et Ambronay. C'est-à-dire que si on faisait un phasage, est-ce que le maître d'ouvrage RFF aurait sur la voie historique qui serait donc utilisée pour le fret à mettre en œuvre, en même temps que la première phase du barreau, les protections phoniques sur la voie existante.

**Intervenant :**

La question m'a déjà été posée tout à l'heure par Monsieur le Maire de Villieu, oui, la réponse est oui.

**Monsieur Protière :**

Alors je n'ai peut-être pas tout à fait bien compris la question et la réponse. C'est-à-dire qu'effectivement, si on en est là, ça veut dire, enfin, c'est l'hypothèse même du phasage, qui doit être rejetée en bloc, parce que à partir du moment où on aura, on aura dépensé en plus, dépensé de l'argent public pour protéger la voie historique : est-ce que véritablement l'opportunité de remettre 600 ou 700 millions d'euros pour faire la deuxième phase verra le jour. Et auquel cas, eh bien, le territoire aura probablement tout perdu, et le potentiel de développement du fret, mais aussi le potentiel de développement du TER.

Donc, moi je voudrais aussi dire assez fortement ici, sur la question du phasage que si le fuseau A, devait être entériné par l'Etat, les services de l'Etat, je veux dire, mon opposition au phasage et le souhait qu'il soit réalisé en une seule phase.

**Intervenant :**

Cet élément sera effectivement à prendre en compte dans la décision à cet égard.

**Monsieur le Préfet :**

S'il n'y a pas d'autres questions sur ce point, nous passons donc au point suivant qui a été un peu évoqué par Monsieur le maire de La Boisse, donc il me permet de faire la transition facilement donc nous allons parler de l'eau après le bruit. Je demande à chacun des orateurs d'être le plus concis possible, RFF d'abord, Monsieur Fallon ensuite.

## LA RESSOURCE EN EAU

**Madame Reype :**

Donc parmi les sujets environnementaux à étudier, donc on a également le sujet de la ressource en eau. Donc, là je vous parlerai que de la ressource en eau, donc les sujets hydrogéologiques, les sujets hydrauliques sont en cours, donc tout ce qui concerne les zones d'inondation, c'est en cours, ça nous servira à dimensionner les ouvrages hydrauliques. Et lorsque c'est utile d'adapter le projet en conséquence.

**Intervenant :**

Comment on peut décider, ???.

**Marie-Laure Reype :**

C'est bien pour ça que nous n'avons pas décidé.

**Intervenant :**

Ça pour ça que le thème de l'eau est retenu quand même.

**Marie-Laure Reype :**

Donc au niveau des études, nous avons distingué trois niveaux d'enjeu à partir d'éléments bibliographiques, de prospection sur le terrain, d'échange avec des spécialistes, et des études. Trois enjeux : fort – moyen – et faible.

L'enjeu fort concerne les captages EP, donc les captages pour l'alimentation en eau potable : captage de Chane à Béliigneux, le captage des Fromentaux, le captage du Bois des Vernes. Sont également en enjeu fort le franchissement de cours d'eau pour lesquels les captages EP se trouvent en aval, donc le Rhône, bien sûr, le Venaz, l'Ain, l'Albarine et le Seymard ; en enjeux moyens, les déblais profonds et la zone sanctuaire du SAGE ; et en enjeu faible, tous les autres secteurs. A chaque niveau d'enjeu a été défini un niveau de protection.

Nous nous sommes attardés ici sur les secteurs à enjeu fort, pour lesquels nous proposons à ce stade une imperméabilisation de la plateforme. Donc en fait une imperméabilisation de la plateforme ça consiste à déposer, donc c'est...

vous voyez, c'est le trait rouge que vous voyez sous la couche de forme, sous la coupe de la voie, donc c'est une membrane étanche.

Un réseau de collecte séparatif étanche qui permet de recueillir les eaux et de les diriger vers un point situé en dehors de la zone sensible.

En fait, ces eaux sont collectées et conduites vers le point bas de l'infrastructure où se trouve un système de bassin. Et vous avez également sur cette photo le troisième rail, donc le troisième rail, vous l'avez en haut sur la photo et vous l'avez également sur le croquis. Le troisième rail étant, comme ça été évoqué ce matin, sert à éviter qu'en cas d'accident, le train ne déraile.

Chacune des mesures que vous avez sur cette diapo, sont des propositions et feront l'objet de concertation notamment avec les syndicats et services en charge à la fois de la gestion et de la police de l'eau.

La diapo suivante présente l'exemple justement du captage de Chane. Donc sur la diapo vous avez l'A42, le projet ferroviaire au Sud, vous avez, vous avez un croquis qui présente le projet, les zones en rouge sont les zones de remblai, les zones en jaune, elles ne se voient pas très bien à l'écran, les zones de déblais. Et vous avez au niveau de l'échangeur autoroutier le point bas, dont je parlais tout à l'heure où sont orientées les eaux.

Donc vous avez la partie imperméabilisée c'est le trait bleu que vous avez en bas. Donc, en gros correspond la partie au droit du périmètre de protection du captage jusqu'au point bas.

Au point bas se trouve, donc ce sont les ronds jaunes, rouges et verts, le rond rouge c'est le bassin de confinement des eaux usées ou éventuellement souillées, le rond jaune bassin d'écrêtement, et le rond bleu le bassin d'infiltration, donc les eaux après traitement sont infiltrées.

De la même façon sur la diapo suivante, vous avez un autre exemple, qui est celui du captage du Bois des Vernes, avec à nouveau le captage

donc le périmètre rouge, c'est le périmètre de protection immédiat et rapproché, et le périmètre bleu, le périmètre éloigné, donc là le projet passe dans le périmètre éloigné. Donc il est prévu de la même façon une imperméabilisation de la plateforme, avec bassin, confinement, écrêtement et infiltration.

Donc à ce stade-là, comme je l'ai dit tout à l'heure ça doit encore faire l'objet de discussion avec les services et les collectivités.

**Monsieur Fallon :**

Merci, donc Gérard Fallon directeur départemental de l'agriculture et de la forêt. Quelques mots de commentaires par rapport à cette présentation rapide. On est dans un secteur où lorsqu'on aborde un projet d'infrastructure, on doit évoquer à la fois des enjeux d'ordre qualitatif, des enjeux d'ordre quantitatif, et puis leur combinaison en termes d'impact sur les milieux. Alors ce dernier point ayant été évoqué, au moins en partie tout à l'heure.

Sur l'aspect qualitatif, pardon, les préoccupations en matière d'alimentation en eau potable, paraissent à l'évidence des enjeux prioritaires de l'ensemble du périmètre d'étude, d'ailleurs quel que soit le fuseau.

Avec un certain nombre de préoccupations qui mériteront d'être regardées très, très près, au moment de travaux plus précis. Des préoccupations évidemment en termes de préservation de la qualité des eaux d'alimentation en eau potable, enfin des eaux potables avec un risque d'une part de pollution diffuse au moment même des travaux. Mais avec, bien évidemment, un risque de pollution majeure en cas d'accident ferroviaire. Et là, il nous paraît évidemment, nécessaire, lors de l'avancement des études, de pouvoir disposer d'une modélisation qui permette d'apprécier véritablement ce risque et puis surtout d'y apporter une réponse comment dire, proportionnée.

Un risque particulier également, puisque l'origine de cette ressource en eau potable, c'est la nappe de l'Ain. Vous savez que dans le

Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux, le SAGE, cette nappe a été considérée comme une nappe patrimoniale, a été sanctuarisée. Et donc il est impérieux de la protéger à travers la multiplicité des usages dont elle fait l'objet et certaines opérations au moment des opérations de génie civil peuvent induire un risque d'atteinte de cette nappe, en gros, il peut y avoir lors de surcreusement important, un risque de croiser la nappe ou de la recouper et donc de l'altérer, ce risque-là, devra être pris avec beaucoup de vigilance.

L'approche qualitative croise également l'approche quantitative, et puis les préoccupations de préservation des milieux, notamment lorsque l'on aborde le franchissement des cours d'eau, on a vu les différentes préoccupations de franchissement du Rhône, selon les cas de l'Ain, selon les hypothèses de travail, ces franchissements sont des... comment dire, des opérations qui présentent un double risque : un risque environnemental on l'a évoqué ce matin, on sait que tout le corridor du Rhône est pratiquement, zone, comment dire, d'intérêt environnemental, en particulier classement Natura 2000. Mais également ces ouvrages de franchissement des cours d'eau comportent le risque d'altérer la transparence, ce qu'on appelle transparence hydraulique, c'est-à-dire risque de freiner les écoulements et puis donc de créer des préoccupations qui viennent d'être évoquées en termes d'inondation.

Donc, là encore sur ces questions-là, il nous est difficile pour l'instant d'aller plus avant dans les préconisations des services de l'Etat, puisque tant que nous n'aurons pas le détail disons des ouvrages à réaliser, il sera un peu difficile de se prononcer sur l'impact notamment en termes d'inondation, voilà.

**Monsieur le Préfet :**

Bien merci Monsieur Fallon. Monsieur Marcou sur ce point de l'eau.

**Monsieur Marcou :**

Merci, Monsieur le Préfet. Depuis ce matin, tous les intervenants s'évertuent à vous dire que fuseau A n'est pas la bonne solution. Je rajoute

le fuseau n'est pas la bonne solution, je l'ai dit ce matin.

Maintenant à propos de l'eau, je reprends ce qu'a dit Monsieur Protière tout à l'heure, à savoir que si le fuseau A, malgré l'opposition de tout le monde, si le fuseau A venait à être la solution définitivement retenue, et on voit bien, ça été dit aussi, que l'intérêt tel qu'on le ressent du fuseau A, c'est l'aspect économique par le phasage.

Si malgré, tout ce que l'on dit, c'est le fuseau A, et si malgré tout ce qu'on dit, on en vient à une partie de phasage, ce qui me paraît presque évident, le phasage conduit à circuler sur la voie historique et notamment sur Villieu-Loyes-Mollon, où là il y a les puits de captage de Villieu-Loyes-Mollon qui alimentent quelque chose comme 12 000 - 15 000 habitants qui sont particulièrement sensibles, vous le savez, parce qu'on a eu à traiter les problèmes de pollution par la trazine etc. et on est encore sur ce dossier-là. Alors quelles sont les mesures qui seraient prises par rapport à ces puits de captage eu égard à l'aggravation de la sensibilité par un trafic beaucoup plus important sur la voie historique.

**Philippe de Mester :**

Alors nous ne sommes pas dans le même cas de figure que pour le bruit. Donc ici, nous ne sommes pas dans un cas de figure où il faudrait procéder à des aménagements, la voie existe actuellement. Il circule en moyenne 150 trains par jour actuellement, vous avez vu tout à l'heure que si, dans l'hypothèse d'un phasage, qui donc relierait avec un premier élément qui relierait les deux lignes comme je l'ai expliqué, Lyon-Grenoble – Lyon-Genève. Dans ces circonstances-là, vous avez vu que le niveau de trafic auquel on pourrait accéder n'est pas supérieur, il n'y a pas de différence sensible par rapport à celui qu'on avait, il y a... en 1984. Le maximum c'était 1984<sup>1</sup>, donc on est dans une situation qui est la situation actuelle. Voilà ce que je peux vous dire sur le sujet, dans cette hypothèse-là. Alors c'est... je ne sais pas comment sont protégés actuellement ces captages ? Comment sont protégés les champs captants afférents, je ne sais rien de la situation

---

<sup>1</sup> Il s'agit de 2004 et non de 1984.

actuelle relative à la ligne historique ? C'est un sujet que je n'ai pas personnellement étudié.

Et je ne sais pas si on s'y est penché ou si vous vous y êtes penchés récemment.

**Monsieur Marcou:**

Mais malgré tout deux poids, deux mesures, parce que pour le bruit, vous avez reconnu que vous êtes dans l'obligation de faire des protections et pour les puits de captage vous nous dites que vous n'êtes pas dans l'obligation de le faire.

**Monsieur Gloriod :**

Parce que actuellement, je suppose que, mais là c'est plutôt les services en charge de la police de l'eau qui pourraient le dire plus que moi, je suppose qu'il n'a pas été identifié qu'il y avait de risque particulier ou que l'infrastructure ferroviaire en tant que telle, présentait un risque particulier pour ces captages. Alors je ne vois pas, je ne sais pas du tout de quelle nature il pourrait être ce risque. Alors qu'en ce qui concerne le bruit, je vous ai expliqué tout à l'heure, que nous avons dès à présent une situation de surexposition au bruit, d'une part importante de la population. Donc on serait tenus de se mettre en conformité, donc les situations ne sont pas les mêmes.

**Monsieur de Mester :**

Oui, toujours concernant l'eau, bon un certain nombre d'éléments ont été identifiés comme étant des espaces à risques de captage. Si on va un petit peu plus loin et pour nous protéger d'abord, on pourrait dire que le transport ferroviaire est relativement fiable. Si par contre, nous admettons l'hypothèse d'un accident ferroviaire, et si nous admettons l'hypothèse de l'accident, dans l'espace que nous traversons sur le secteur de la Côtère, je pense que le risque de pollution a été sous-évalué.

Regardons le puits de captage de l'Est lyonnais, qui est à proximité : 70 000 habitants. Le secteur du captage de la communauté de communes : 20 000 habitants. Le captage de la défense nationale sur la Valbonne : 3 000 à 5 000 personnes selon les périodes. Nous sommes dans une démarche où je trouve que c'est un petit peu regrettable, qu'à la phase

d'avancement de l'étude, on n'ait pas plus de données par rapport à cela.

Le deuxième élément, nous sommes dans des espaces qui sont submersibles, soit en niveau A, soit en niveau B, submersibles par le Rhône, considérant l'emprise qui est faite au sol, des montagnes que nous allons créer dans la plaine, pour pouvoir mettre cet ouvrage à l'abri de l'eau, des inondations. Je trouve là aussi que un stade qui est proche de l'APD, Avant-Projet Détaillé, au moins pour certaines zones, il est dommage qu'on n'est pas pu avoir un communiqué fiable, avoir une étude fiable, pour dire un petit peu ce à quoi nous étions exposés, d'une part, et quelles mesures de compensation nous pouvions mettre en face. Voilà, les observations sur lesquelles je voulais attirer votre attention.

**Denis CUVILLIER :**

Par rapport à ça, je crois qu'effectivement ça nécessite une explication complémentaire. En ce qui concerne donc les risques liés à l'hydrogéologie. Et donc tout ce qui est lié à la ressource en eau, nous avons actuellement terminé les études, qui permettent donc de mettre en sécurité les points de captage et globalement la ressource en eau, la nappe sur le tracé étudié, donc là on nous a montré tout à l'heure, Marie-Laure nous a montré à titre d'illustration ce que l'on pouvait faire comme genre de protections sur une infrastructure, mais quel que soit le fuseau, ce genre de problème se poserait et même sur d'autres fuseaux de façon bien plus aigue que sur le fuseau A.

Donc, il faudrait faire ce même type d'aménagement, c'est-à-dire qu'on se prémunit contre le risque maximum envisageable d'accident, c'est-à-dire un convoi qui quitterait le rail et qui pourrait verser par exemple, des produits dangereux, donc avec une plateforme étanchéifiée, un système de recollement des produits qui s'écouleraient tels que... on considère que l'on met la chose en sécurité.

La catastrophe énorme, qui entraînerait je ne sais quoi, sortie du... d'une part, elle est difficilement envisageable parce qu'elle ne s'est jamais produite donc il y a zéro occurrence sur

ce type de lignes. On peut toujours envisager des situations mais là, ça ne s'est jamais avéré, donc par contre des wagons qui sortent des rails, ça peut arriver de temps en temps et en ligne, ça arrive, une fréquence extrêmement faible, mais ça peut arriver avec une... mais là aussi une occurrence extrêmement, extrêmement faible, qui est à peine mesurable, quoi. Mais, je rappelle que quand on parle des accidents sur du fret, souvent ce sont des voies de manœuvre, qu'il y a beaucoup de problèmes de déraillement, de bogies qui sortent des rails, etc. Mais on est là dans un tout autre contexte de vitesse et de dangerosité.

En ligne, enfin je pense que mes collègues de la SNCF ne me démentiront pas, mais je ne serais même pas capable de vous citer un exemple, sauf de catastrophes vraiment très retentissantes et la Région a pu en connaître dans le passé, mais qui étaient vraiment dans des conditions, très particulières.

Donc, moi je considère que les systèmes d'étanchéification de la voie, ils couvrent la problématique et ils prémunissent la ressource en eau contre ce risque-là, qui mérite, bien entendu, d'être traité avec la plus grande attention.

Sur le deuxième sujet, vous vous étonnez qu'on ne soit pas aujourd'hui, qu'on ne vous présente pas davantage de résultats sur les aspects hydrauliques. C'est que nos études ne sont pas terminées sur ce point, donc nous n'avons pas... notre bureau d'études n'a pas terminé, donc nous ne sommes pas en mesure aujourd'hui de vous produire le résultat. Ce que je peux vous dire, c'est que bien entendu, contrairement à ce que dit Monsieur Battista, ce sujet est bien entendu, est traité, il est étudié et que de solutions, parce que là aussi nous sommes obligés au regard de la loi sur l'eau, de l'ensemble des contraintes législatives et réglementaires, qui s'opposent à nous, nous sommes obligés d'apporter des réponses, totalement satisfaisantes aussi bien en termes d'impact, de l'ouvrage sur les champs d'inondation que sur les transparences hydrauliques, etc. tout sujet sur lequel on est là aussi enfermés dans un cadre réglementaire et

législatif qui est très précis et qui s'impose à nous. Nous n'avons aucun motif pour nous en affranchir, bien entendu, d'ailleurs ça ne serait même pas possible de déclarer d'utilité publique, un projet qui ne prendrait pas en compte ces éléments-là. C'est très, très clair. Il n'y a même pas de doute là-dessus.

**Intervenant :**

Deux petits points complémentaires, vous avez évoqué sur le sujet de l'EP, enfin l'Eau Potable, que la totalité des études étaient réalisées, c'est ce que vous avez dit il y a quelques instants, je ne me trompe pas.

**Intervenant :**

Oui, mais nous n'avons pas encore eu l'occasion de vous les présenter.

**Monsieur Battista:**

Non, mais ce que je veux dire, c'est que j'ai reçu le 10 mai, le 10 mai c'était avant-hier, en mairie de Niévroz, un document signé de Monsieur le Préfet, de Monsieur Pierre-Henri Vray, qui nous dit, il faut mettre en enquête publique, enfin en tout cas à disposition du public un document, qui va permettre et seulement permettre, de créer les piézomètres pour aller faire ensuite les contrôles, ne serait-ce que de l'état des lieux et du suivi *a posteriori* du projet. Donc comment, comment pouvez-vous me dire que l'étude sur le sujet est terminée alors que les piézomètres ne sont pas percés. Là je ne comprends pas tout, mais enfin ça, ça n'est pas grave. Ça c'est le premier point.

Mais on a l'habitude avec Monsieur De Mester, et après me dire, alors là arrêtons, excusez-moi Monsieur le Préfet, je vais être un peu en colère, mais me dire qu'on peut faire un choix de fuseau alors que les études hydrauliques sur la problématique des inondations en sont pas faites, soit vous prenez le ministre pour un abruti, soit vous lui racontez de sérieux mensonges, mais là il sera intéressant d'être clair auprès de lui, parce que là je ne comprends pas, on lui fait prendre une décision majeure, lourde de conséquences, sans avoir le rendu des études, excusez-moi du peu, mais là c'est vraiment se foutre de notre figure et des populations notamment, et là on est sur la problématique de sécurité publique, on l'avait déjà dit, on notifiera ces choses-là, vous ne

serez peut-être plus là le jour où il y aura une catastrophe majeure mais si vous êtes dans votre tombe, Monsieur De Mester, on ira vous chercher, croyez-moi, parce que là ça devient catastrophique ce que vous nous racontez, inacceptable, inadmissible. J'insiste lourdement.

Après les études, je rappelle quand même qu'il y a déjà trois viaducs, trois franchissements sur le canal de Miribel qui franchissent le Rhône, en mettre un quatrième et me dire que ça n'aura pas d'effet, c'est fort de café, et j'insiste, vos propres études, alors là encore, sûrement des études sur lesquelles j'ai dû rêver, comme les études acoustiques, que j'ai reçu signées de vos services et largement identifiées qui précisent qu'on va perdre très certainement au minimum 5 hectares de champs d'expansion des crues. Alors me dire que le travail n'est pas fait, là vous me prenez pour un imbécile, mais on aura l'occasion d'en reparler aussi. Excusez-moi, du peu, je suis un peu en colère, désolé Monsieur le Préfet, mais il y a des limites à l'exercice, quand on parle de la sécurité des biens et des personnes, il y a peut-être des limites à l'exercice. Mais nous dire qu'il n'y a jamais d'accident, avec ce qui s'est passé soit dans l'Ain en matière de transport ferroviaire, en matière d'accident, soit sur la Côte d'Azur en matière d'accident avec des risques chimiques, ne me dites pas qu'il ne se passe jamais rien, c'est vrai qu'on est passés du déterminisme à d'autres modes de calcul plutôt probabiliste. Mais enfin, la probabilité le jour où elle arrive, c'est une de trop. Alors on a un moment des choix à faire, avec la problématique du principe de précaution, on aura l'occasion d'en reparler aussi, je pense que votre fuseau en plein milieu dense, peuplé et industriel, il n'a absolument pas sa place, mais alors vraiment pas sa place. Mais je pense qu'il n'y pas que lui qui n'a pas sa place.

**Denis Cuvillier:**

Je ne sais pas si ça amène une réponse, enfin si l'expression qui vient d'être faite amène une réponse.

Monsieur De Mester l'a rappelé tout à l'heure et je crois que Monsieur Fallon pourra le confirmer, nos études on ne les fait pas en vase clos, elles sont soumises à la validation des services de l'Etat, elles seront portées à votre concertation,

lorsqu'on pourra venir vous les présenter, vous trouverez à ce moment-là dans nos dossiers des éléments techniques pour répondre, sur lesquels ensuite se fonderont les services de l'Etat pour préciser, valider, vérifier, imposer les prescriptions qui permettront ensuite au projet d'aller jusqu'à l'enquête publique.

Donc, on ne travaille pas comme ça dans l'absolu, on ne travaille pas tout seul Réseau Ferré de France dans nos bureaux, on travaille en coordination et sous contrôle d'une réglementation.

**Intervenante :**

Moi je veux revenir sur les propos de Monsieur Battista, moi je ne vois pas comment on peut présenter un projet à un ministre, qu'un ministre signe quelque chose comme ça, si on ne proteste pas, on se retrouve avec un projet qui est à moitié ficelé où les études ne sont pas faites intégralement. Enfin vous nous prenez vraiment pour des benêts, ce n'est pas possible.

**Monsieur Maisonnier :**

Madame, nous sommes aujourd'hui à une date donnée, à un certain stade d'avancement de nos études. Nous avons fait des études préliminaires qui ont identifié un certain nombre de problématiques, de sujets, nous sommes maintenant en train de réaliser une deuxième phase d'étude, qu'on appelle les études d'avant-projet sommaire, qui ne sont pas encore terminées. Donc lorsque ces études seront terminées on aura tous les éléments d'appréciation. Et on ne demande pas au ministre de décider maintenant, tant qu'il n'a pas toutes les études sous les yeux. Donc, je veux dire ça fait partie du processus normal, que beaucoup de monde ici connaît, d'élaboration des infrastructures.

**Intervenante :**

Alors moi je voudrais savoir pourquoi toutes ces études n'ont pas été faites sur les 4 fuseaux. Comme ça le projet qui aurait été présenté au ministre, ils auraient tous été sur les mêmes données et avec les mêmes avancées de projet.

**Monsieur Maisonnier :**

Je vais reprendre ce que j'ai exposé tout à l'heure. Comment un ministre peut-il décider avant d'avoir les études ? Mais ce qu'a décidé le ministre c'est simplement de lancer la phase suivante d'études, c'est pour ça que la lettre, la décision ministérielle choisissant le fuseau A, n'a pas été annulée par le Tribunal Administratif, c'est une lettre qui commande des études. Ce n'est pas une lettre qui choisit. Alors ça veut dire que, mais non, mais c'est pour ça que la décision est progressive et à chaque étape, il y a une vérification qui est faite, et la réunion d'aujourd'hui est précisément dans cette vérification, c'est bien ce qu'a rappelé Monsieur De La Verpillère ce matin, le ministre a demandé que l'on regarde, si à la lumière des études faites aujourd'hui, il y a une possibilité ou non de continuer sur le fuseau A.

Le risque existe à chaque étape, qu'il y ait une impossibilité, auquel cas effectivement on s'est trompé et les études prennent du retard. Mais la procédure normale, c'est qu'on prend une décision à un moment donné avec les éléments qu'on a, et on lance les études à un niveau plus approfondi pour vérifier, si la décision qui était prise pouvait être poursuivie. Donc on est bien dans cette décision, qui est de lancer la phase suivante des études.

**Intervenant :**

On revient à la démonstration du jeu de cartes évoqué pertinemment ce matin.

**Intervenante :**

On vous propose le A, vous dites oui pour le A, le A c'est le bien, le A c'est ce qu'il y a de mieux et puis éventuellement à la fin vous prenez le A et en plus vous dites merci.

**Monsieur le Préfet :**

Monsieur le maire, vous souhaitez. Allez-y.

**Monsieur le maire ??? :**

J'ai un petit peu le sentiment justement que cette avancée des études dont on parle depuis tout à l'heure même si elles ne sont pas toutes terminées, a engagé tellement de finances que aujourd'hui, la marche arrière est complètement impossible et finalement c'est en se retranchant en faisant un simili, une simili discussion,



finalement un seul fuseau a été étudié, les sommes engagées sont telles, qu'aujourd'hui, ben financièrement parlant on a vraiment l'impression que personne ne veut faire marche arrière, et que finalement bon on discute pour rien et que c'est purement le fuseau A qui nous est proposé, point barre.

Donc je trouve ça un petit peu dommage. Et on s'aperçoit qu'on parle que des études au niveau du fuseau A, on a parlé aujourd'hui à aucun moment d'études sur les trois autres fuseaux.

**Monsieur Ravasseau :**

Jean-Philippe Ravasseau, président du syndicat de la basse vallée de l'Ain. Le syndicat s'est déjà prononcé, en faveur des fuseaux qui évitaient la rivière d'Ain, non seulement évitaient la rivière d'Ain, mais tâchaient d'éviter aussi la nappe d'accompagnement de la rivière, qui fait partie d'une nappe sanctuaire et puis en qualité et en quantité. Donc on a une nette préférence pour les fuseaux qui évitent la rivière, évidemment, donc les fuseaux C et D, l'évite davantage que A et B.

Malheureusement, les fuseaux sont obligatoires, la ligne l'est peut-être, et il serait dommage qu'on ajoute encore, des difficultés à cette rivière d'Ain qui s'en voit bien avec ses barrages, qui va s'en voir encore plus avec des ponts. Un pont c'est un passage obligé pour une rivière, donc qui perd son identité forcément, puisqu'il faut l'obliger à passer sous le pont, alors que la rivière par nature, ce qui fait son succès divague au fil des ans.

Donc, pour nous, syndicat, les fuseaux A et B ne sont pas de bons fuseaux, on a une préférence pour les autres.

**Monsieur Journey :**

Oui, bonjour Pierre-Henry Journey, donc maire adjoint de Villieu-Loyes-Mollon. J'aimerais intervenir sur toujours le problème de l'eau, sur le hameau du Buchin au pont de Chazay, on va encore traverser une route nationale déclassée en départementale avec un pont. Au niveau de l'autoroute, nous avons encore deux ponts d'autoroutiers et comment vous allez passer cette voie encore, de la voie nouvelle à travers une gravière qui est sur Chazay. Comment vous

allez couper l'autoroute avec notamment les deux retournements des haltes de Chazay qui sont sur l'autoroute A42. Toute cette problématique de l'eau va nous poser un problème et actuellement, avec Monsieur le Préfet, le Préfet du Jura, la mise en place du PPI pour le barrage de Vouglans. Comment on va intégrer aussi les ruptures de barrage dans la gestion des risques, parce que c'est un problème important dans le domaine de la sécurité civile, de la protection des personnes et des biens.

Donc toutes ces problématiques vont nous compliquer la situation et ce fuseau n'est pas un bon choix. Donc le pont de Chazay est un point important, et notamment le hameau du Buchin où actuellement il y a accroissement de la population, puisque 14 nouvelles maisons viennent de s'implanter, qui ont été accordées avec l'accord de vos services. Donc ça c'est important de prendre en considération, de l'élévation de la population sur ce hameau, voilà.

**Monsieur Cuvillier:**

Effectivement, le hameau du Buchin et le pont de Chazay, c'est un endroit difficile, où on a les problématiques un peu similaires, un peu similaires à celles du franchissement du Rhône, avec nécessité de rétablir des transparences hydrauliques et puis de mettre en place, donc de s'élever, et de mettre en place des mesures de protection efficaces contre le bruit.

Donc ça été un endroit justement, où les études ne sont pas finies, mais on avance et sur lesquelles on phosphore beaucoup. Voilà.

**Intervenante :**

Oui rebonjour, Madame Cadet. Ce matin, j'évoquais donc l'image de la pièce de monnaie, je pourrais la reprendre en disant que pile c'est le fuseau A, face c'est toujours le fuseau A, mais là, moi j'aime bien qu'on appelle un chat un chat, vous nous avez expliqué ce matin qu'il y avait eu une décision de justice, qui avait été évoquée sur la question de la décision du ministre, pour finalement nous dire que ce n'était pas une décision, donc on ne pouvait pas l'attaquer, c'était juste une lettre politique.

Votre collègue qui ce matin était à votre table, nous explique maintenant que c'était quand même une décision puisque ça engageait derrière le choix des études, ce qui est loin d'être anodin, sur le fuseau A uniquement, à charge pour nous membre d'association, élus locaux, administrés de démontrer ce que l'on ne peut pas faire, parce qu'on n'est pas ingénieur, on n'est pas spécialiste d'environnement sauf exception, de vous démontrer par A + B, que le fuseau A n'est pas techniquement viable, pour un certain nombre de raisons.

Donc, on ne joue pas dans la même cour, parce que vous, vous avez tous les moyens de l'Etat, pour prouver que le fuseau A peut passer, ingénieurs à l'appui, finances à l'appui, nous on a que les moyens de notre imagination, nos neurones, pour essayer de vous démontrer que c'est sûrement pas le bon fuseau et qu'il faudrait peut-être en réexaminer d'autres. Donc c'est le pot de fer contre le pot de terre depuis ce matin, c'est un petit peu inéquitable dans la démarche.

Le deuxième point, je n'ai qu'un seul exemple à mon actif, parce que je ne suis pas élue depuis longtemps, mais c'est quand même l'A432, là c'est encore mieux, il n'y avait pas un choix de A, B, C ou D. C'était A432 ou pas A432. Les élus se sont battus pendant près de 30 ans, maintenant on arrive à une décision quasi définitive de faire passer la A432 en urgence, déclaration d'utilité publique. Et puis sur Beynost vous avez des ingénieurs de l'A432 qui viennent, qui nous expliquent par A + B, qu'ils ne vont pas nous faire nos bassins de protection, parce que ce n'est pas eux qui font pleuvoir, alors il crée une infrastructure, il savent pertinemment que le maire a une autorité pénale lourde en matière d'inondation, mais en définitive, il nous propose gentiment, loi sur l'eau à l'appui, faute d'étude d'impact, maintenant de peut-être nous aider à construire les bassins.

Et là moi ce que je crains, c'est que votre discours aujourd'hui c'est de tout amener pour nous faire croire que le fuseau A est le meilleur, donc on va acter le fuseau A. Et demain vous viendrez nous expliquer que sur la ligne existante, avec le phasage, finalement les trains ils passaient déjà, donc il n'y avait pas de mur

antibruit, donc vous n'êtes pas tenus d'en faire, puisque ça ne fait pas tellement plus, puisqu'il y a un phasage, on va se limiter à 95 % TER, un petit peu plus de fret et la pilule va passer.

Pareil pour l'eau, vous nous dites, il n'y a pas de normalisation, il n'y a pas de réglementations qui vous a imposées du fait même que vous, vous avez calculé vos fossés de part et d'autres pour votre infrastructure, il n'y a donc pas plus de danger, et pas plus d'impact.

Donc moyennant quoi, l'administré ou l'élu se retrouve entièrement soumis au risque le plus fort, soit-il, en matière d'infrastructures sur le secteur et je ne crois pas qu'un jour, ça soit une hypothèse d'école, d'imaginer un train, on a eu le camion de fraises qui s'était basculé depuis la Rocade Est. Mais un jour depuis ces viaducs A432 autoroutiers, on aura peut-être un camion qui va se basculer sur la voie ferroviaire qui créera des morts sur la A42 ou autres, ce n'est sûrement pas une hypothèse d'école dans le long terme. Et qui sera responsable ? L'élu local. Mais qui va payer ? Comme d'habitude celui qui est pollué, les populations locales.

#### **Monsieur Gauthier :**

Sur l'eau encore, parce qu'apparemment je n'entends pas de réponse venir. Juste pour dire un point de détail, on a un cours d'eau qui passe dans Dagneux et qui va aller couper le projet, le Cottey, ça paraît encore une niaiserie de première, il faut le passer en siphon sous le projet, parce qu'il a déjà à moins quelques mètres si j'ai bien compris et on n'a le droit qu'à un pourcent de pente pour faire passer les trains de fret. Donc vu qu'on est déjà passé à moins de sept mètres à côté de CHMICOLOR et les stations d'autoroute de Balan, on est déjà bien enfoncés, donc on est obligés de faire un montage en siphon pour passer ce Cottey, bon évidemment, il a des crues et tout ça.

Donc dernière question qui pourrait être un petit peu rigolote. Qui paye le plongeur qui chaque année va enlever les cailloux au fond du siphon ? Parce que moi, mes éviers, en tout cas régulièrement, je vide les siphons, c'est quelque chose d'assez courant, eh bien, là on fait un siphon à plusieurs mètres d'un cours d'eau et à

quelle fréquence ? Qui paye ? Qui fait quoi ? Pour vider ce siphon qui doit passer sous l'infrastructure. Ou alors vous m'expliquez que le train il est passé de moins sept mètres à plus douze mètres et on a fait passer le Cottey gentiment en dessous, mais ce n'est pas le cas.

**Monsieur Simond :**

Le Cottey n'est pas du tout traversé en siphon, on passe en remblai au-dessus du Cottey, donc il n'y a pas de rétablissement du Cottey en siphon.

**Intervenant :**

Le Cottey, qui je ne connais pas loin de chez moi, vous êtes en train de nous expliquer qu'il passe en dessus ou en dessous de l'infrastructure.

**Monsieur Simond :**

Non, on passe au-dessus de l'infrastructure. Enfin l'infrastructure passe au-dessus du Cottey.

**Intervenant :**

C'est peut-être un détail entre techniciens, on peut le régler à part.

**Monsieur Simond :**

Vous parlez de la solution profil enterré. Vous confondez.

**Intervenant :**

Alors, je vais bien revoir ce point de détail qui n'en serait forcément pas un.

**Intervenant :**

On pourrait le voir ensemble oui, il n'y a pas de...

**Intervenant :**

Ok, je veux bien merci.

**Monsieur le Préfet :**

On termine sur l'eau provisoirement, on passe aux vibrations maintenant, puisque je vois que l'heure tourne, il faut qu'on traite le reste des sujets. Alors, je sens que les vibrations sont déjà dans la salle donc on va compléter au micro, c'est ça, que vous vouliez que je dise, voilà. Allez-y.

## LES VIBRATIONS

### Monsieur Suisse-Guillaud :

Oui, bonjour, pour ceux qui ne me connaissent pas je m'appelle Denis Suisse-Guillaud et je suis le chef du projet du CFAL Nord.

Donc effectivement les vibrations au même titre que l'acoustique doivent être prises en compte et pas seulement, bien que les élus nous aient signalé le problème HEXCEL, pas seulement pour cette raison-là, mais pour des raisons réglementaires de prise en compte.

Voilà, cette diapo était faite pour vous montrer la propagation des vibrations, et en particulier la source effectivement, mais tout le système de transmission des vibrations. Et en particulier, il y a une fonction qui est assez importante, c'est l'atténuation des vibrations.

Voilà, c'est une première transmission puis une deuxième transmission. Vous verrez tout à l'heure que ça nous sert à protéger éventuellement les transmissions.

Alors, c'était ça que je voulais vous montrer, c'est la notion de décroissance spatiale, c'est-à-dire que... ou décroissance linéaire, c'est-à-dire qu'en gros entre la source et l'impact, eh bien, la distance est assez importante et on verra tout à l'heure pour HEXCEL c'est un facteur qui explique qu'il n'y ait pas des conséquences irrémédiables.

Et autre chose aussi, c'est qu'il y a des vibrations existantes à l'arrivée, qui existent, et donc tout ça s'assemble de manière assez complexe, et il faut analyser tout ça pour pouvoir dire, d'où vient la vibration finale qui a un éventuel impact sur HEXCEL ou sur la maison ici. Voilà.

Donc ça c'est ce que je vous ai montré là, ce sont les bruits réémis par la structure, tout ça dépend de la nature de la construction, des types de construction, du couplage seul bâtiment, et en particulier ce point-là est assez important, on l'a étudié assez longuement chez HEXCEL.

Alors on a fait, avant de commencer chez HEXCEL même si dans le temps, ce n'était pas dans l'ordre, puisque les élus de la Côte d'Azur nous avait signalé ce problème HEXCEL et que nous l'avons étudié un petit peu avant les autres. C'est qu'on a repéré tous les endroits susceptibles d'être impactés par les vibrations et on en a regardé 9.

Pourquoi 9 ? C'était la proximité évidemment des installations et je prendrais un exemple, à titre illustratif, c'est bien évidemment, le restaurant à Leyment, le restaurant de Monsieur Panutchou, Madame le Maire est là, pour lequel il avait fait montre à la fois d'une extension et de demande particulière, il est à 8 mètres de la ligne existante. Donc évidemment, nous on est quand même de l'autre côté, on ne passe pas entre le restaurant et la ligne, on est de l'autre côté, le CFAL mais il fallait regarder puisqu'on est à une douzaine de mètres de ce restaurant, quinzaine de mètres.

Alors sur ces neuf sites, sur ces neuf sites, nous avons procédé à des calculs, on a enregistré les niveaux de vibration existants et puis on a calculé un petit peu comme pour l'acoustique tout à l'heure, les vibrations attendues. Et donc calcul des niveaux vibratoires attendus, et on mesure, on regarde l'écart entre les deux. Alors dans 8 cas sur 9, eh bien, l'état initial était plus pénalisant qu'après l'arrivée du CFAL, donc là on considère qu'on n'a pas d'impact sur les 8 sites.

Par contre, effectivement on a un impact assez non négligeable sur la laiterie de Leyment, je vous informe que nous passerons à 5 mètres ou à 7 mètres de la laiterie de Leyment, donc évidemment la proximité que là, il y avait un impact significatif. Alors comment on peut se protéger, [la diapo suivante s'il vous plaît] dans le cadre du CFAL contre les vibrations, eh bien, c'est en mettant un tapis antivibratoire, soit sous les traverses, soit sous le ballast, soit évidemment dans un caisson en béton.

Donc, là évidemment la solution n'est pas tranchée, simplement, dans nos préconisations qu'on fera à l'Etat, on dira : « au droit de

Leyment, et au droit de la laiterie de Leyment et de la pizzeria, il faut telle solution » et puis on montrera que cette solution-là, qui est évidemment, développée à la construction permet de répondre à la question de la vibration, voilà pour la ligne courante, voilà les vibrations comment on les a traitées.

Alors en ce qui concerne HEXCEL on a été à la fois plus précis et plus détaillé, c'est-à-dire qu'on a regardé, on a d'abord défini avec l'industriel un niveau vibratoire acceptable. Et on a pris le maximum de précaution puisque pour lui l'acceptation, c'est qu'il ne devait pas y en avoir. Ça ne devait pas être mesurable, donc c'est celui-là qui a été retenu, c'est-à-dire qu'il ne faut pas qu'on puisse, dans la vibration existante percevoir le CFAL, donc ça c'est un niveau comme disent les ingénieurs très sévérant.

Deuxièmement on a fait une campagne de mesures *in situ* avec à la fois des poses de capteurs au pied des machines en fonctionnement et à l'arrêt, donc il faut remercier, là l'entreprise HEXCEL, qui nous a fait bénéficier durant les vacances de Noël de cette année d'une autorisation d'entrée spéciale par laquelle nous avons pu mener nos investigations.

Ensuite, évidemment, à la suite de ça, on a calculé les niveaux vibratoire et après on a fait un peu ce qu'on a fait précédemment c'est qu'on a comparé les niveaux existants avec les niveaux mesurés.

Le site vous le connaissez sans doute, le site HEXCEL de la manière suivante : l'autoroute, le CFAL, Monsieur Gauthier qui démarre, on est à moins un mètre ou à moins deux mètres ici, puis tout doucement on descend pour être à la fin d'HEXCEL à moins 5 mètres, 4,5 mètres, on n'est pas très profond, mais enfin, on s'enterre tout doucement et donc les sites de production d'HEXCEL, les principaux, c'est cette tour-là, ce secteur-là, qui est à 195 mètres du CFAL. Nous avons pris aussi en compte, ce point-là qui est le point de rencontre sur le parking actuel, la photo aérienne date un petit peu, elle date d'un an, ils ont fait le parking depuis, c'est la limite de constructibilité d'HEXCEL, ici par rapport à l'axe de l'autoroute, c'est 100 mètres et donc c'est

son point extrême de constructibilité, et donc nous avons pris en compte cette demande puisque Monsieur Benier, enfin Monsieur HEXCEL a éventuellement un projet plutôt de bureaux ici, et peut-être un peu de production ici. Donc ça été étudié.

Donc pour se faire nous avons effectivement mis en place des systèmes de captages, de mesures en points extérieurs. Donc ça c'est le point à 85 mètres qui est le point de rassemblement sur le parking HEXCEL pour ceux qui connaissent, les gens de la Côteière connaissent, et puis là à l'intérieur nous avons mis des capteurs, enfin nos prestataires au pied des machines et sur les machines.

Et puis évidemment pour mesurer la fonction de décroissance de ce que je vous présentais en introduction tout à l'heure. On a fait un impact ici, et on a mesuré la décroissance de cette façon-là. Donc effectivement, vous voyez que ça s'atténue au fil de la distance.

Tout à l'heure l'expert pourra peut-être vous en parler un peu plus sur ce sujet-là, parce que c'est effectivement très technique.

Je pense qu'on va passer directement au résultat et j'aurai finis. Donc ça a fait l'objet d'un rapport complet qui va être disponible, sur les bâtiments à 195 mètres tel que ça l'est aujourd'hui, nous n'avons pas pu détecter les niveaux vibratoires engendrés par le CFAL, nous sommes à 195 mètres. Donc le critère sévérant qu'on avait retenu, eh bien, il est rempli. Donc pour l'instant on peut affirmer que le passage du CFAL ne génèrera aucune gêne vibratoire pour les zones sensibles actuelles.

Pour l'instant, on peut affirmer que le passage du CFAL ne générera aucune gêne vibratoire pour les zones sensibles actuelles. C'est d'ailleurs là où sont mis les nappeuses pour ceux qui connaissent.

Sur le futur projet d'un bâtiment à 85 mètres, plus proche, les niveaux simulés sont toujours inférieurs au bruit de fond, c'est-à-dire qu'on ne voit pas apparaître de simulations donc il faudra au fil de l'eau, donc en particulier si HEXCEL a un projet assez rapidement, mais même. J'ai

oublié de dire là-haut que ça c'est vrai sans protection et sans commune mesure en termes de distances, avec la laiterie de Leyment. On est dans un rapport de 1 à 10 en distance.

Là, on est à 195 mètres, la laiterie de Leyment, on est de l'ordre de 10 mètres, 1 à 20 même. Donc, en ce qui concerne ce projet-là, où on est à 85 mètres, on constate qu'on est toujours dans une absence de conséquences. Simplement, on préfère attendre le projet de l'industriel, c'est-à-dire que type de bâtiment il aura, bon on pense qu'il aura le même bâtiment industriel, et là on verra et l'Etat aura à nous dire éventuellement « écoutez le bruit de fond on s'en rapproche un petit peu, je vous demande de mettre en place une protection antivibratile du type tapis antivibratile ».

Voilà Monsieur le Préfet, ce qu'on pouvait dire sur cette question, assez rapidement.

#### **Monsieur Leblond :**

Bonjour, Jean-Jacques Leblond du laboratoire des Ponts et Chaussées de Clermont Ferrand où je suis expert en vibration pour le compte du laboratoire central des Ponts et Chaussées.

Je ne vous ai pas préparé de Powerpoint vous montrant la réglementation sur les vibrations, tout simplement parce qu'elle n'existe pas. Cette réunion aurait même eu lieu il y a 5 ans, je pense que le thème des vibrations n'aurait pas été abordé, le thème des vibrations est un thème relativement récent. C'est quelque chose qui ressemble beaucoup au bruit mais qui se transfère par le sol au lieu de se transférer par l'air.

Aujourd'hui, donc il n'existe pas de réglementation, simplement une obligation de faire des études. Donc, on ne peut juger de la qualité des études qui sont faites, je dirais, qu'à travers les règles de l'art et la manière dont le sujet est abordé, ce que je peux dire par rapport à cette étude, c'est qu'*a priori* elle a été abordée telles que les règles de l'art le définissent aujourd'hui, à travers, des textes généraux, des normes internationales qui ne sont pas reprises dans la normalisation française.

Les conclusions sont conformes *a priori* à l'avis, qu'on peut avoir sur la question par rapport aux quelques études antérieures qui ont été faites. Donc pour votre information, la première étude de risque vibratoire liée à une future voie ferroviaire a été faite en 2003 pour la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux. Et à la date d'aujourd'hui, j'aurais du mal à vous dire si ces études sont vraiment efficaces, puisque que aucune ligne ferroviaire ayant fait l'objet d'une étude vibratoire n'a encore été construite. Donc à la date d'aujourd'hui, on ne peut que, je dirais, se fier aux modèles qui ont pu être établis mais qui ne sont pas des modèles établis sur des voies ferrées. Ce sont des modèles qui existent vis-à-vis de la circulation routière, les idées générales que l'on peut en retenir quand même c'est que la principale différence entre les vibrations et le bruit c'est que vis-à-vis des personnes, le bruit dérange, la vibration a une autre particularité c'est qu'elle inquiète.

Derrière la notion de vibration il y a une crainte pour la pérennité des structures. Je vous dirais que les enquêtes qu'on a pu faire aujourd'hui en France montrent que environ 90 % des plaintes de riverains liées à des problèmes de circulation qu'elles soient routières ou ferroviaires émanent de propriétaires. Or, un français sur deux est propriétaire. Ce qui signifie bien que derrière la plainte de vibration, il y a une peur pour son patrimoine et il y a une peur d'endommager la structure.

Donc, simplement lorsque ces études auront été terminées, vous verrez que le sujet dommages aux structures a été abordé, les valeurs limites qu'on peut fixer en termes de dommages aux structures sont environ 20 fois supérieures aux valeurs limites en termes de gênes aux riverains.

Or, la référence qui a été prise pour le CFAL, est une référence de gêne aux riverains puisque en fait la vibration est considérée comme une vibration continue, qui va durer longtemps, donc on est obligés d'intégrer dans nos modèles, la notion de gêne. Donc ce qui signifie bien qu'à partir du moment où on a la conviction qu'on a pris en compte la gêne des riverains, ou tout au

moins qu'on est capables de prendre en compte, dans le dimensionnement du projet puisque le projet pas entièrement dimensionné la gêne des riverains, on s'engage à des niveaux de vibration qui sont 20 fois inférieurs au niveau connu comme pouvant générer des dommages.

Voilà, ce que je pouvais vous dire sur le principe des vibrations. Je n'ai pas donc de réglementation à vous montrer, par contre je peux répondre à vos questions par rapport à la connaissance que j'ai de ces problèmes.

**Monsieur De La Verpillière :**

Charles De La Verpillière, Député. Je voudrais revenir sur le premier exposé, qui nous a été fait, donc on nous a expliqué qu'il y avait 9 sites qui avaient été recensés, comme pouvant être exposés spécialement à des vibrations et qu'en définitive sur les 9 il y en avait 8 pour lesquels la présence de l'infrastructure améliorerait plutôt la situation. Alors j'avoue que ça m'a un peu étonné. Et un pour lequel, effectivement, il y aurait des problèmes c'est la laiterie de Leyment.

Est-ce que tout ceci a été montré aux industriels concernés ? Parce que pour le coup, ils sont parfaitement capables d'avoir une discussion technique et je pense notamment à HEXCEL. A partir des dernières informations que nous avons localement, je n'ai pas le sentiment que les dirigeants d'HEXCEL soient aussi convaincus que ce qu'on nous a dit, donc est-ce qu'on pourrait en ce qui concerne HEXCEL nous dire, si ils ont vu ces études et s'ils sont d'accord avec les résultats.

**Monsieur Suisse-Guillaud :**

Oui, Monsieur le Député, sur le premier point, évidemment si vous avez compris cela, ma langue a fourché, ça n'améliorera pas la situation, mais le CFAL n'apparaîtra pas, dans la situation.

En ce qui concerne HEXCEL, nous sommes en relation constante avec Monsieur Bénier, il a copie de ce Powerpoint, donc voilà, je n'ai pas eu de remarque particulière de sa part, il est aux Etats-Unis.

Bien évidemment que dès que la mission est remplie, donc l'étude initiale plus la mission de contrôle de Monsieur Leblond, eh bien, nous lui faisons parvenir, bien évidemment.

**Intervenant :**

Non simplement, ce que je pourrais rajouter par rapport à HEXCEL c'est que globalement les niveaux de vibration simulés par rapport au passage des convois donc les plus contraignants sur le CFAL, se situent à environ un niveau 5 fois inférieurs du niveau du bruit existant, à l'intérieur des bâtiments d'HEXCEL, et sur les machines quand les machines sont en fonctionnement.

Donc *a priori* on a un niveau, bruit vibratoire, on émerge, le CFAL n'émerge pas mais de très loin du bruit de fond des machines en fonctionnement, c'est-à-dire que les machines elles-mêmes quand elles fonctionnent sont des sources vibratoires et sont des sources vibratoires finalement relativement importantes.

**Monsieur Gloriod :**

Je ne sais pas si le représentant de l'établissement HEXCEL est arrivé. Non. Mais j'ai eu Monsieur Bénier et ses services vendredi à trois reprises. Donc effectivement il est pour partie à l'étranger, et aujourd'hui s'il n'est pas là, c'est qu'il reçoit des étrangers pour la fabrication de ces produits, donc merci pour notre balance des paiements.

La position de Monsieur Bénier, elle est claire, il dit : « Le CFAL tel que, il est irrecevable pour nous ». Les vibratoires sont inacceptables dans le cadre des qualifications qui sont nécessaires avec l'ensemble de ses clients. Nous avons employé un terme lorsque Monsieur Bussereau est venu pour dire que tant qu'on n'aura pas, je dirais, des oppositions contradictoires sur les résultats des analyses, la situation est rédhibitoire. En d'autre terme, le CFAL est inacceptable.

Les discussions que j'ai pu avoir, ça veut dire aussi que Monsieur Bénier dirait : « Le CFAL est acceptable à partir du moment où un, nous sommes assurés qu'il n'y a pas de risque, dans les concepts et dans la technologie de

fabrication des produits, et pire encore, nous pourrions accepter à partir du moment où pour le cas où il y ait dégénérescence sur événement imprévu, perturbation dans nos process, que l'Etat en la personne s'engage pour prendre l'intégralité de la responsabilité, à la fois des dommages causés par perte d'exploitation, par manque à gagner, voire le cas échéant en fonction des événements, les choses pourraient intervenir sur l'extension possible de l'entreprise ».

Voilà, les éléments que je tenais à porter à connaissance aujourd'hui et qui sont des éléments, je dirais, qui ne sont pas nouveaux, mais qui ont quand même été confirmés fin de semaine dernière.

**Monsieur Gauthier :**

Donc, nous sommes nous ici, on est vraiment dans le même secteur, donc nous avons rencontré Monsieur Bénier, qui nous a dit que effectivement, ce qui vient d'être énoncé en termes de mesures vibratoires, il veut l'entendre. Il veut bien entendre que effectivement, la vibration n'est pas, ne va pas aggraver, et ça ne va pas faire trembler le sol. Il dit quand même deux choses : « Si je crée des nouveaux bâtiments » et Monsieur Suisse-Guilaud, en a parlé, cette nouvelle dalle de béton ferrailée va mieux propager le son, enfin l'onde vibratoire vers le bâtiment qu'il ne veut surtout pas.

Mais son plus gros problème à la limite c'est surtout la perte de confiance vis-à-vis de ces clients. Il est dans une démarche qualité aéronautique, militaire, dans tout ce qui se fait de plus contraignant sur terre. Ses clients, je dirais, ils s'en fichent des deux ou trois ou douze décibels de plus de moins, ils ont la crainte, ils vont voir leur fournisseur, c'est un fournisseur unique, je dis bien unique, pour des pièces aéronautiques, des pièces de très haute technologie, on parlait de la balance commerciale, ce n'est pas anodin en France. Ce Monsieur dit : « si mon donneur d'ordres perd la confiance, vient seulement visiter ce site et se pose la question, j'ai entendu parler d'un projet de train, le long de votre bidule », il dit : « moi je suis responsable par mon niveau de qualité,

d'informer mes clients de toute modification du processus ».

Le CFAL est effectivement un nouvel événement qui arrive en périphérie de son entreprise. Donc pour lui le risque il n'est pas anodin ; il doit parce qu'il est contraint par les normes de qualité aéronautique, informer ses clients qu'il va y avoir cette infrastructure qui peut apporter une vibration et le seul doute d'un client entraîne la délocalisation de l'entreprise. Sinon, il faudra qu'il fasse requalifier la totalité de son outil industriel, et quand il dit « requalifier l'outil industriel dans des conditions aéronautiques on n'est pas en train de parler en milliers de francs. On l'a dit, je crois ce matin, c'est une société qui est tenue par des fonds de pensions américains, je ne voudrais pas les diaboliser mais ils n'ont pas non plus la vocation d'être des anges et ils auront peut-être plus facilement fait de déménager une entreprise de 30 kilomètres, si jamais ils perdaient la confiance, que de continuer à vivre en se posant des questions.

L'aspect technique est non négligeable, il semble dire qu'il est plutôt en faveur du projet, ce que dit Monsieur Bénier et la société HEXCEL c'est : « je suis redevable de maintenir la relation de confiance avec mes clients, cette confiance est menacée, je risque la rupture et la conséquence, elle est économique, lourde et plus que probable ».

**Monsieur le Préfet :**

Bien, merci Monsieur Gauthier, est-ce qu'il y a d'autres interventions sur ce point des vibrations ? Non. On passe au dernier point de l'ordre du jour, le site SEVESO de Balan donc ARKEMA dont on a un peu parlé et Monsieur Brouder est resté parmi nous. Je laisse RFF présenter. L'expert sera Monsieur Vasseur, tous les deux seront très brefs.



## LE SITE SEVESO DE BALAN

### Monsieur Suisse Guillaud :

Voilà, alors, de par la réglementation effectivement, dans le cadre, de l'élaboration de ce projet, nous sommes tenus de prendre en compte les périmètres, les installations classées pour l'environnement et *a fortiori* les périmètres SEVESO, donc je vous rappelle l'état du site.

Vous avez ici, le péage et les installations autoroutières de Balan, vous avez le CFAL qui est en jumelage ici, et voilà le site ARKEMA, Monsieur Brouder, me pardonnera de parler de sa société et voilà la boule qui détermine le centre des périmètres SEVESO.

Alors vous allez avoir sur la seconde diapo, les périmètres actuels, et ce sont ceux-là que nous avons pris en compte. Nous n'avons pas pris les nouveaux, enfin les futurs plus exactement, bien évidemment, puisqu'ils sont à l'étude.

Donc un premier site centré sur la boule que je vous ai dite, là, une première distance de 940 mètres, dites Z1 sur lequel, eh bien, pratiquement tout est interdit. Et puis une zone Z2, dans lequel, qui est à 1 580 mètres, 940,15 mètres, toujours à partir du même point du centre, et donc là s'inscrit là-dedans. Et là peuvent se développer un certain nombre de projets, et dont les infrastructures routières et ferroviaires.

Donc, voilà, la raison pour laquelle nous avons tenu compte de ces zones et donc le CFAL qui est là-haut, effectivement, avec ces raccordements éventuels évidemment, en cas de phasage, eh bien, ils sont situés dans le Z2, sauf une petite partie qui est dans le Z1 ici, voilà.

Et comme l'avait dit Christian Maisonnier à une époque, c'est un point de fragilité du dossier, enfin un sujet de préoccupation. Voilà.

Voilà la zone actuelle SEVESO Z1 et Z2.

### Monsieur Vasseur :

Alors pour compléter la signification de ces Z1, Z2, les boules, ou la boule dont a parlé

Monsieur Suisse-Guillaud, ce sont les sphères de stockage de Chlorure de Vinyle Monomère, CVL dans notre jargon, sur lesquelles sont centrées ces cercles.

A quoi correspondent-ils ? Ils correspondent à un scénario d'accident majeur que nous appelons le BLEVE, pour imaginer c'est la boule de feu, suite à une explosion d'une sphère, et les effets thermiques qui vont résulter de cette boule de feu.

La zone Z1 correspond à la limite de la zone à l'intérieur de laquelle, on va trouver..., avec ce qu'on appelle les effets létaux, on va trouver des morts à l'intérieur de cette zone. et ensuite la zone Z2, c'est la zone intermédiaire qui correspond à des brûlures significatives irréversibles, et au-delà de cette Z2, on considère que les brûlures ne sont pas significatives et les effets sont réversibles.

Alors ces zones résultent d'une étude de danger qui date déjà, puisque ça été établi en 1990, ça a fait l'objet d'un projet d'intérêt général du Préfet de l'Ain à l'époque. Il faut quand même se rappeler qu'à l'époque, en 1990, c'était vraiment les tous débuts de l'ère Seveso si je puis m'exprimer ainsi, et qui conduisait à définir des règles de maîtrise d'urbanisme sous cette forme. Donc, voilà à quoi correspond ce tracé.

On peut peut-être passer à la diapositive suivante, Monsieur Suisse-Guillaud, parce que là il y a un point essentiel, sur lequel je voudrais apporter des précisions. Vous voyez apparaître vous avez entendu dire, future Z1, future Z2. La future zone Z1 sera réduite à environ, je dis bien environ 700 mètres et la zone Z2 à environ 900 mètres, toujours sur le même scénario qui est le BLEVE.

On n'a pas changé, il n'y a pas eu de disposition de sécurité supplémentaire, ce calcul résulte de la mise à jour de l'étude de danger, qui est récente de 2006, faite par l'industriel, et la validation par l'administration est en cours, sur la base d'une circulaire ministérielle, le ministère de l'écologie de juillet 2007, et ça il faut vraiment se mettre ça à l'esprit parce que c'est vrai que ça serait tentant de dire « oui, c'est un calcul qui a été fait pour faire plaisir au projet CFAL ».

Absolument pas, c'est un concours de calendrier, mais c'est basé sur un retour d'expérience de toute l'analyse des phénomènes de BLEVE connus par le monde depuis toujours et plus particulièrement depuis 1990, d'études faites par l'INERIS, et ça s'applique à l'ensemble des stockages de gaz liquéfié qui permet donc de réévaluer par modélisation des méthodes plus fines d'évaluation des effets de ce type d'évènements, qui conduit à une réduction prévisible donc de ces distances.

Pourquoi je dis environ, c'est parce que au jour d'aujourd'hui, la DRIRE n'a encore pas officiellement bouclé l'étude de danger, validé l'étude de danger qui a été réalisée par l'industriel, c'est en train de se faire et dans les prochaines semaines, quand je dis prochaines semaines ce n'est pas 10 ou 15 semaines c'est avant l'été, avant les vacances d'été. La DRIRE proposera au Préfet de l'Ain un nouveau porté à connaissance des distances Z1 et Z2, sur la base de ces scénarios.

Alors on constate quoi ? C'est que le tracé du CFAL maintenant, il est en dehors de la zone Z2, donc nous, du point de vue de la DRIRE, par rapport aux questions de risque majeur, ne pose plus de problème.

Le phasage a été abordé longuement et là effectivement, il y a une difficulté, enfin, une préoccupation, je dirais, sur laquelle il conviendra de se pencher et là, le calendrier tombe tout à fait bien, puisque s'il le phasage devait être confirmé, le Préfet de l'Ain va très prochainement engager la démarche de mise en place du PPRT, du Plan de Prévention des Risques Technologiques, autour du site ARKEMA, une réunion du CLIC est programmée pour le 20 juin et c'est une instance, je dirais, de concertation la plus totale qui a également non seulement vocation de traiter sur le plan informatif des choses, mais également d'un point de vue technique, et c'est à cette occasion-là que les effets du phasage sur le transfert éventuel sur la voie historique que vous voyez apparaître. La carte fait apparaître qu'elle est en limite de la zone Z1, c'est toujours l'épaisseur du trait près, aujourd'hui je ne peux

pas vous dire si on est juste dans la Z1 ou juste de l'autre côté. Donc c'est tout ce travail qui serait mené dans l'hypothèse du phasage, avec l'ensemble des participants, du Comité Local d'Information et de Concertation, dans le cadre de la préparation du PPRT. Le PPRT, dont je précise aussi, qui le moment venu fait l'objet d'une enquête publique, avant une décision du Préfet.

Donc le phasage par rapport à ce problème, si il est maintenu, sera traité en termes de faisabilité ou pas dans le cadre du PPRT, en accord avec l'ensemble des acteurs.

**Monsieur le Préfet :**

Bien, Merci Monsieur Vasseur, c'était important de préciser effectivement l'évolution des études et des cercles de Z1 et de Z2 par rapport au projet que nous examinons aujourd'hui. Est-ce qu'il y a des questions ou des remarques, sur ce point ? Monsieur Brouder est-ce que vous souhaitez compléter ?

**Monsieur Brouder :**

Oui, pour compléter ce qui a été dit et je souscris totalement à ce qu'a dit Monsieur Vasseur concernant les hasards du calendrier qui font que la réduction des risques est arrivée concomitamment avec le CFAL, et il faut vraiment dissocier ces deux problèmes.

Néanmoins, vous avez compris à travers mes interventions de ce matin, que j'avais une certaine opposition par rapport au phasage. Alors cette opposition, elle vient simplement du fait et ça se voit sur la carte, c'est que le phasage ne résout en rien ma problématique de concomitance des risques. On le voit sur la carte, ça c'est un premier aspect.

Le deuxième aspect, j'ai essayé de l'aborder ce matin, c'est qu'on va ramener sur la voie historique, non seulement le trafic existant aujourd'hui, mais aussi on va ramener un certain nombre de trafic fret supplémentaire, ce qui va occasionner une fréquence beaucoup plus élevée sur cette voie historique, et vous constatez à l'extrême droite de la photo qu'il y a des passages à niveau sur cette voie historique. Et lorsque que j'ai posé un certain nombre de

questions récemment à RFF, quand je dis, moi me parler du phasage, sans qu'on me parle des passages à niveau, je ne peux pas le comprendre. Or, on vient me dire que le passage à niveau : « ah, ça ne dépend pas du projet CFAL », du moins du projet tracé A phasé, parce que ce sont d'autres compétences, ce sont d'autres financements, pour moi, ça ne fait qu'un, c'est vraiment typiquement des aspects du projet qu'il faut prendre en compte si on parle de tracé A phasé.

Enfin, qu'en est-il de l'embranchement ferroviaire qui alimente, dont je me sers pour transporter des matières dangereuses, qui viennent alimenter l'usine et qui sont vitales. A ce jour, je n'ai aucune assurance de la part des exploitants, à savoir si faire le phasage, conduire une augmentation de fréquence des convois, va pouvoir en même temps me garantir l'approvisionnement de l'usine. Autant de questions, qui à ce jour, sont restées complètement lettre morte.

Et c'est là où, excusez un peu mon verbe, mais je suis un peu en colère, que ça fait deux ans que je suis directeur de cette usine, et qu'à aucun moment, je n'ai vu les gens de RFF sauf il y a trois jours parce que j'ai fini par crier, qu'on essaie de m'apporter des réponses à mes questions.

**Monsieur Cuvillier :**

Nous avons effectivement eu des contacts avec votre prédécesseur mais jamais avec vous, c'est une erreur, et donc on a taché d'y remédier donc on est venus vous voir rapidement et on gardera le contact.

Je ne sais pas si ça peut vous rassurer mais les chiffres de ce matin, dans l'hypothèse où nous réaliserions que le premier maillon montrent que le niveau de trafic remonterait au mieux sur cette ligne, au niveau où il était en 1984, c'est-à-dire à 110 trains de fret. Alors je ne sais pas si vous avez eu des difficultés de fonctionnement en 1984 avec ce niveau de trafic, vous connaissez la réponse, moi je n'en ai pas entendu parler, mais on a un premier élément de réponse, mais encore une fois, rien n'est décidé au niveau du phasage.

Quant à la question des passages à niveau, il est évident que si jamais cette solution devait être phasée, la ligne existante, dans sa configuration actuelle sera reprise tant au niveau des points noirs bruits, c'était le discours de Philippe de Mester lorsqu'il était là, qu'au niveau de la suppression des passages à niveau.

**Monsieur Gauthier:**

Je vais emprunter un pointeur laser, j'ai vu que Monsieur Suisse-Guillaud, m'en prêterait volontiers un. Merci.

Donc, juste pour situer, on est en train de dire que ça c'est la voie historique, Lyon-Ambérieu, ça c'est l'ancienne nationale. Tout ça c'était l'autoroute, et donc le trait rouge c'est la version non phasée et tout ça c'est la version phasée avec un gros bidule là.

Alors ce gros bidule on s'est fait confirmés ce matin, en partie, enfin ce qui m'a beaucoup étonné ce matin, c'est d'entendre, il faudrait qu'on me relise mes notes, mais quelqu'un ce matin a très clairement dit que ce point resterait un point de maillage ou de phasage quel que soit l'état du dossier, ça été, Monsieur De Mester, j'ai fait prendre note ce matin. Alors je vais être un petit peu technique, enfin, je vous demande de m'en excuser mais quand même un petit peu. Donc là on va dire qu'on est à niveau de sol, on va dire imaginons que ça c'est zéro. L'autoroute est déjà plus 7 mètres, on est obligés de passer au-dessus de cette fichu voie ferrée historique donc pareil encore, il faut qu'on soit au niveau de l'autoroute.

En clair un train qui arrive d'ici, il a à grosso modo plus 7 mètres, et ici il faut qu'il revienne à quasiment niveau 0. On a toujours le droit qu'à un mètre de pente au 100 mètres. Donc, jusque-là, tout ne va pas trop mal.

Maintenant, si on dit ce projet n'est pas phasable. Ça veut dire qu'il est continue à son plus 7 mètres joliment. Si je reprends avec ce qu'a dit Monsieur De Mester ce matin, c'est un point de maillage, alors je sais moi aussi j'ai eu un peu de mal au début, mais on est obligés d'y passer. Donc quand on dit point de phasage, ça veut dire, je ne fais pas le tronçon restant et donc je n'ai juste qu'à faire passer mon train,

quand il va dans le sens vers Lyon, il est élevé, il monte, et il vient se mettre sur l'infrastructure, les trains n'ont évidemment pas le droit de se croiser, quand ils sont deux cents par jour.

Dans l'autre sens, il part, et il prend cette voie-là, donc cette voie-là est dédiée dans le sens Ambérieu-Lyon, et celle du bas dans le sens Lyon-Ambérieu. Mais si on admet que ce trafic-là est fait, donc il n'est pas phasé mais que ça c'est un point de maillage, ça veut dire que non seulement je dois monter à plus 7 mètres, mais je dois passer au-dessus du projet CFAL pour aller me raccorder un petit peu plus loin par là. Je dis par là, c'est une vue de l'esprit, je ne sais pas comment ce sera fait. Mais on est en train de dire que ce petit, cette bretelle ne va plus monter à plus 7 mètres, mais plus 7 mètres, plus au moins 7 mètres de hauteur de caténaire de voies.

Donc ce n'est plus du tout le même ouvrage, il a toujours le droit qu'à un pourcent de pente, donc il n'est plus de cette hauteur, ni de cette longueur, il va aller beaucoup plus loin et il n'a évidemment pas le même coût. Les ouvrages d'art, ce n'est pas de la bagatelle, ça ne se fait pas comme ça est ça coûte excessivement cher. Un pont d'autoroute c'est déjà un peu cadeau, mais là on est en train de parler d'une voie ferrée sur des zones courbes qui va monter à plus 14 mètres d'un coup, pour redescendre de 7 mètres un peu plus tard. Eh bien, nous on a quand même des questions c'est : qui a chiffré ? Et quelle est la différence entre point de phasage donc je ne finis pas, hein, la partie n'est pas faite tout de suite ou on va dire dans une échéance assez longue. Et quelle est la différence de coût si j'en fais un point de maillage sur un projet non phasé. Alors excusez-moi pour ceux qui n'ont pas pu suivre, mais encore une fois, ce n'est pas de la bagatelle on est en train de parler de dizaines de millions d'infrastructures qui ne semblent pas évaluées aujourd'hui.

**Monsieur Suisse-Guillaud :**

Merci, vous m'avez expliqué donc je vous ai compris au téléphone, là Monsieur le Président. Donc, si on fait un point de maillage, donc c'est-à-dire une espèce d'itinéraire de secours, cette

chose-là n'existera plus. Et là on aura plus que cet itinéraire-là, et évidemment que comme c'est un raccordement de secours ou de deuxième ordre si vous voulez, eh bien là, on traversera la voie évidemment, et il y aura un franchissement, un niveau à chacun des choses. Est-ce que je me fais comprendre ?

Vous êtes... il y aura deux aiguillages si vous voulez ici, et puis on partira, si on veut envoyer on traversera, il y aura un sectionnement, dans notre jargon, c'est-à-dire qu'en gros, on pourra traverser la voie, cette voie-là qui monte viendra... ce sera une voie unique toujours pour des raisons de coût, et donc effectivement pour aller à Ambérieu, il n'y a pas de problèmes, et puis c'est du bon côté parce qu'on circule, non c'est plutôt l'inverse, c'est plutôt l'inverse, excusez-moi.

**Intervenante :**

Il faut en choisir un autre définitivement, le A est vraiment trop compliqué.

**Monsieur Suisse-Guillaud :**

Non, mais je réponds au président de l'*A3CFAL*, qui nous construisait une usine à gaz. Donc, là, non mais je vous l'accorde il faut détendre en fin d'après-midi, les gens.

Non, reprenez l'idée président que ça, ça n'existe pas, que ça c'est une voie unique qui est utilisée par les trains dans chaque sens, c'est-à-dire qu'en gros ici, eh bien, les trains qui vont à Lyon, ils traverseront la voie et puis pareil ici. Donc on n'aura pas besoin.

**Intervenant :**

Il n'y pas cisaillement des deux sens de circulation.

**Intervenant :**

Oui.

**Intervenant :**

Alors on est justement, c'était pour ça que je revenais reprendre la parole, on est bien en train de dire qu'en termes de dimensionnements, il faut quand même se rendre compte, qu'en Europe, enfin jusqu'à preuve du contraire, sur une paire de voie, enfin ça s'appelle des projets

d'infrastructures ferroviaires à très grand gabarit. A ma connaissance, il n'y a pas de normalisation au-dessus.

Donc on est en train de nous dire que si il y a maillage, donc à la limite, si j'ai bien compris quand même beaucoup de gens ici, le premier point à reprendre, c'est « on ne veut pas du phasage », ça paraît quelque chose d'assez facile à admettre. « On ne veut pas du phasage », parce que effectivement, il passe dans des périmètres, il impacte des gens et on fait à moitié prix, donc ça laisse la porte ouverte à la seule justification économique.

Et après on nous dit : « oui mais si on fait qu'un point de maillage, on vous le fait au rabais ». Donc on est toujours sur une infrastructure à très haut débit, où bizarrement, il y a quand même un moment où dans le très haut débit, il y a un train, il va changer de voie, passer devant l'autre et puis passer de l'autre côté, non mais j'exagère, j'aime bien blaguer moi aussi. Mais on est quand même en train de dire, que dans une infrastructure, je vais faire une autre image, on est une autoroute, et vous êtes en train de me le dire, il y a un petit chemin vicinal, une fois par an il faut que j'y aille, eh bien, on va couper le terre-plein central et hop, je passe de l'autre côté, personne ne m'a vu, ni vu ni connu. On est à peu près, l'analogie me paraît assez proche quand même, et j'ai quand même l'impression qu'on ne met pas les moyens à hauteur des enjeux, et de la sécurité. Quand on nous parle de statistiques de risques, un croisement de voies sur un truc à très grand gabarit, quand je formule j'ai quand même l'impression qu'il y a quelque chose de pas pertinent.

**Intervenante :**

Juste un mot Monsieur le Préfet et sans micro, c'était le nœud des îles, c'était votre collègue de Lyon, mais c'était le nœud des îles la semaine dernière avec tout notre coin de l'Ain, et toutes les autoroutes bloquées suite à l'accident d'un camion qui transportait des matières dangereuses et qui a permis un blocage complet de toute la Côtière, de tout Lyon et de la Côtière, jusqu'à... Voilà. Donc on ne veut pas du fuseau A.

**Monsieur Cuvillier :**

Je voudrais répondre sur cette question de maillage ou de....

**Intervenant :**

La vitesse des voitures ça peut quelquefois provoquer des bouchons, mais c'est pour une situation temporaire. Ce qu'a voulu dire Denis tout à l'heure, c'est exactement la même image. Lorsqu'on a la chance, l'opportunité d'avoir des intersections de voies ferrées entre elles, on se réserve toujours la possibilité d'établir une liaison entre ces voies ferrées mais une liaison, dans notre jargon dit 'non capacitaire', mais vous voyez que ce que ça veut dire, une liaison de secours pour en cas de situation perturbée sur le réseau ferroviaire et ça existe, les usagers du TER le constatent de temps en temps, pour pouvoir quand même ne pas bloquer complètement le réseau, mais offrir des opportunités au train pour s'échapper.

Mais on est évidemment plus dans les critères, de capacité des voies à grand débit, on est dans des situations transitoires, qui en principe, ne durent pas, des situations de secours. Voilà ce que l'on peut vous répondre.

**Intervenant :**

Juste un mot pour conclure pour ma part. Vous l'avez compris depuis ce matin, moi je suis en tant qu'acteur économique absolument favorable au CFAL, qu'il soit A, B, C ou D, vous l'avez compris. En tant que citoyen et payant des impôts, depuis ce matin, vous nous emmenez tout doucement dans ce que j'appelle un entonnoir et l'entonnoir du tracé A phasé, parce que vous n'avez pas la franchise de dire que de toute façon, vous serez obligés de phaser, parce que si vous choisissez le A, vous serez obligés de phaser, parce que les finances de l'Etat ne permettront pas d'avancer plus vite.

Et au bout du compte comme l'a dit Monsieur Gloriod, ce matin, on aura au niveau de l'Europe, non pas un ouvrage structurant mais pendant 15-20 ans, je ne sais pas la durée de ce phasage avant qu'on puisse continuer l'autre barreau manquant, ça peut durer 15 ou 20 ans, on aura une solution bricolée où on va passer le maximum de trains que pourra supporter la ligne historique, puis advienne que pourra.

Mais pendant tout ce laps de temps, vous aurez résolu votre problème actuel, qui est d'éviter la Part-Dieu et dieu merci, on aura résolu ce fameux problème qui nous réunit finalement de manière sous-jacente ici.

Moi j'ai qu'une chose à vous dire, il faudrait être ambitieux aujourd'hui, il faudrait être ambitieux et raisonnable et puis avoir le courage de chiffrer totalement ce que va vous coûter le tracé A phasé, ou le tracé A tout court.

Et le chiffrer de manière économique, de façon à pouvoir le comparer avec vos estimations des autres et en tant que citoyens qui payent des impôts, je ne sais pas de quel côté devrait peser la balance.

**Monsieur Gloriod :**

Concernant cette notion de directive SEVESO. Pour être maire de cette commune depuis quelques années, Monsieur le Préfet avait signé le premier arrêté qui définissait les périmètres de construction autour d'usine à risque. Et aujourd'hui, je tiens à m'en féliciter parce que, avec une volonté évidente le contenu a été respecté à la lettre.

Je voudrais aussi dissiper l'idée qui pourrait dire, qu'il y a modification du périmètre parce que il y a le problème du CFAL, je crois que... Monsieur Brouder l'a dit c'est un pur hasard de coïncidence, je tiens personnellement à le souligner, pour avoir, je dirais, depuis plusieurs années, abordé cette éventualité avec les services de la DRIRE et je parle sous contrôle de Monsieur Vasseur.

Concernant cette notion de phasage, je disais ce matin, me référant à une étude prédite, qui dit que si on veut avoir des ouvrages qui soient performants et pour les transports de personnes et pour les transports de fret. C'est deux unités différentes qui sont nécessaires, dès lors naturellement qu'une volonté politique, dès lors qu'il y a un trafic potentiel, l'économie est assurée s'il y a rapidité de déplacement d'un point à un autre et s'il y a confiance dans les opérateurs.

Quand on parle phasage aujourd'hui, je crois que nous sommes en train de tuer tous les deux, et le TER et le phasage, en voulant absolument s'appliquer à utiliser la ligne historique pour faire une espèce d'embryon de nouvelle chose, qui va coûter fort cher, mais comme elle va donner satisfaction à moitié on va dire on la garde, et comme elle ne donnera pas satisfaction à suffisamment, on n'aura pas le courage de la mettre par terre et on va se retrouver sur quelque chose qui va ressembler mi-figue mi-raisin pendant des périodes et des périodes.

J'aimerais que le bon sens l'emporte, je ne voulais déjà pas me porter sur la notion de conclusion, mais quand il y a mobilisation, des élus de terrain que nous sommes, quand nous avons eu la volonté de concerter, de dialoguer et d'échanger, avec les ministres qui se sont succédés, l'un étant à l'écoute, l'autre ne l'étant pas. Je voudrais aussi que les hauts fonctionnaires de l'Etat, en tout cas nos dignes représentants soient franchement des gens qui aient les capacités d'écoute, pour faire en sorte que les élus de terrain qui sont attachés à l'aménagement des territoires, puissent être écoutés et faire remonter les réels problèmes de terrain en haut lieu, et les décliner sur des ouvrages, je redis mon terme, qui soient des ouvrages structurants qui apportent quelque chose à notre territoire.

Je ne voudrais pas que nous partions, et quand je dis 'nous' j'associe tout le monde, ici, sur une gabegie des fonds publics, qui un jour vont faire appel aux 3P, c'est peut-être une chance parce que si on fait appel aux 3P, Partenariat Public Privé, quand l'étude sera faite, ayant la contrainte de l'utilisation de la voie historique, je pense que Partenariat Public Privé, va faire demi-tour pour dire on n'y va pas ce n'est pas rentable. Si par contre on va à la véritable conduite d'un fuseau A, digne de ce nom, où les choses sont bien identifiées, je crois qu'alors tout le monde pourra jouer gagnant gagnant sur la conduite des projets.

Un dernier élément, c'est un élément que nous avons promis d'aborder, sur la notion de semi-enterrée, semi-ouvert et compagnie, nous

avons évoqué à un moment donné la possibilité de voir un ouvrage qui soit semi-enterré à partir du péage, enterré ou semi-enterré mais avec une préférence enterrée, sur le secteur du péage de Meximieux, c'est un élément qui aujourd'hui n'a pas été réabordé, nous souhaitons qu'il soit pris en compte de façon à être sûr qu'on sauvegarde l'intégralité, de l'environnement bâti, de Bèlignieux bien sûr, de Chane civil bien sûr, mais également de Chane militaire. Je crois que c'est un élément important, et puis j'oubliais aussi de redire que là où il y a le projet de phasage à hauteur d'ARKEMA se serait quand même une deuxième montagne dans la plaine.

**Monsieur Cuvillier :**

Sur la question du fuseau A semi-enterré ou enterré, on a fait une étude et on a un profil en travers à projeter si la régie m'entend. Alors on l'a étudié cette option-là, alors en fait on n'a pas bien le choix, semi-enterré, ça ne fonctionne pas, parce qu'il faut qu'on passe à ce moment-là sous les infrastructures ferroviaires et routières existantes, donc on est obligés de s'enterrer assez profondément. Donc on n'a pas d'alternative, où on se met au niveau de l'autoroute existante, ou alors on se met deux étages en dessous, en dessous les infrastructures ferroviaire et routière existantes.

Alors ce qui nous amène à être assez bas, et là c'est peut-être ça Monsieur le Président, vous avez retenu et là effectivement on intercepte le ruisseau du Cottey et la nappe associée. Et donc là, il n'y a pas que lui d'ailleurs, il y a trois cours d'eau qui sont interceptés le Merdanson, le Cottey et le canal du Moulin Cassard. Alors c'est une solution qui pour le coup, sur le plan hydraulique devient extrêmement difficile, toute la question des siphons que vous avez développée, on va la connaître ici, donc c'est une solution qui est quasi enterrée sur tout le parcours. Alors je reconnais sur le plan des nuisances phoniques, c'est exceptionnel, là on a une protection totale, mais c'est une solution qui au vu de nos estimations aujourd'hui, amènerait une plus-value de l'ordre de 400 millions d'euros.

Voilà, sur le territoire de la Côtère où on a un coût de projet qui est de l'ordre de 400 à 500

millions d'euros, vous voyez qu'on double le coût du projet. Bon, ce sont des éléments que l'on portera à la connaissance de l'Etat, et puis les décisions seront prises.

**Intervenante :** Alors juste une petite parenthèse, sur le Cottey, le Merdanson : quasiment 360 jours dans l'année il n'y a pas d'eau dedans, et dès qu'il pleut un peu, ça fait des crues comme le Cottey, donc je pense que c'est le même combat, c'est une toute petite rivière qui ne coule pas, je vous dis les trois quarts de l'année, et puis quand il y a une grosse pluie, ça déborde et ça inonde tout le coin.

Moi, je voudrais juste demander pour des projets comme ça pour que ça soit rentable financièrement, il faut qu'il y ait des trains qui passent jour et nuit, je crois que la capacité, je ne veux pas dire de bêtise mais c'est quelque chose comme 300 trains par jour.

**Intervenant : 200**

**Intervenante :**

200 trains par jour. Est-ce que vraiment ça va être économiquement rentable, avec ce système de phasage, de maillage, etc. avec les TER. Est-ce que ça va être rentable financièrement de faire passer des trains avec des conditions pareilles ? Quand il va y avoir... automatiquement quand les trains vont passer de l'ancienne ligne à la ligne du CFAL ils vont être obligés de ralentir, il y a quand même des impacts où les trains vont diminuer au niveau de la vitesse, enfin est-ce que ça, ça été pris en compte ? Quand un train de marchandises va être obligé de réduire sa vitesse pour passer d'une ancienne ligne à une nouvelle ligne, il va falloir qu'il reparte, qu'il reprenne de la vitesse. Et puis après il va rediminuer de vitesse pour reprendre la courbe qui est autour de Niévroz et puis soit dit en passant autour de Niévroz, il n'y a pas d'études qui nous ont été montrées, c'est Bèlignieux, Bèlignieux, Bèlignieux. Moi je ne suis pas élue sur la commune de Niévroz, mais quand même il n'y a rien eu en études qui ont été démontrées aujourd'hui sur Niévroz.

Mais, quand les trains vont être obligés de ralentir pour passer de la ligne historique sur le

CFAL, donc il va y avoir les différentes courbes après les différentes pentes, ils vont se retrouver dans un grand virage autour de Niévroz pour repartir après. Franchement, moi je me demande des trains qui vont faire jusqu'à 1 km de long, l'énergie et la rentabilité, automatiquement ils vont baisser au niveau de la vitesse et il y aura moins de trains qui passeront. Je ne sais pas si j'ai été claire, mais bon.

**Intervenant :**

Si effectivement, vous nous dites qu'un fuseau A Nord complet sera plus performant qu'un premier tronçon, vous avez tout à fait raison. Tous ces changements de voie effectivement, ça oblige à ralentir les trains. Simplement on raisonne dans la situation comparative. Aujourd'hui, les trains ne traversent quasiment plus la Part-Dieu. Un seul train est capable de traverser la Part-Dieu dans chaque sens aux heures de pointe. Avec le premier maillon on sera capables de remonter à un niveau de trafic supérieur. Mais ce sont évidemment des valeurs relatives, il est évident qu'avec les deux maillons de la partie nord on a un niveau de performance, vous l'avez vu tout à l'heure, un niveau de trafic qui est bien supérieur.

Donc, c'est tous ces éléments qui seront portés à la connaissance du ministre, avant cette prise de décision.

**Intervenante :**

Pourquoi la Part-Dieu puisqu'on parle du fret, excusez-moi ? Le fret passe sur la Part-Dieu ?

**Intervenant :**

Eh, oui.

**Intervenante :**

Il va continuer à passer par la Part-Dieu ?

**Monsieur Cuvillier :**

Ah ben non, à partir du moment où le contournement sera fait, mais aujourd'hui, le fret passe par la Part-Dieu, il traverse, le fret passe dans Lyon aujourd'hui, et il passe d'ailleurs surtout la nuit, puisque évidemment aux heures de pointe, il y a beaucoup moins de capacité.

**Madame Plathier :**

Madeleine Plathier à nouveau. Je rejoins ce que Monsieur Pierre Cormorèche avait expliqué tout à l'heure, par rapport à des projets innovants et performants. Je crois que si on persiste à vouloir absolument faire passer le fret ferroviaire par une voie historique, par des tronçons, par des phasages, on va perdre énormément de temps, énormément d'argent. Je crois qu'en France, on a l'habitude, c'est vraiment une sale habitude d'ailleurs, d'engager des recherches sur des travaux, sur des projets qui quand ils arrivent à terme sont déjà en retard d'un siècle.

On prend la rocade elle a été conçue, elle était déjà saturée avant même qu'on puisse dire, elle est terminée. Je trouve qu'on devrait quand même prendre en compte cette notion de développement économique, de développement du fret ferroviaire en France, du transport des camions sur les trains, d'une autre façon qu'avec des solutions battantes comme celles qui nous sont expliquées là aujourd'hui.

**Monsieur le Préfet :**

Qui souhaite encore intervenir sur ce sujet ? Monsieur Gauthier, oui, allez-y. Il y a une autre demande, oui d'accord. Ben, Monsieur Gauthier et puis.... Allez-y.

**Monsieur Gauthier :**

Moi, ça sera, *a priori* ma conclusion aussi pour la journée. J'aimerais bien qu'on fasse le point. On a dit, mais je vais vraiment le redire plus fort, le fuseau C initialement était de très loin le moins cher, bénéfique pour l'économie, et bénéficiant *a contrario* de ce qui a toujours été affirmé de déjà quelques coupures dans le territoire, il a été minoré, on a habillé la mariée pour redonner du charme au fuseau A, qui rappelons-le, même s'il n'est pas phasé ce qui paraît déjà quand même le minima de chez le minima, s'il n'est pas phasé redevient de fait, le plus long, le plus cher, et impactant le plus, les populations.

J'ai la prétention de croire, de vivre dans une démocratie moderne, et je n'arriverai pas à comprendre que nos élus, donc si j'ai bien compris quand même depuis ce matin tout le monde est d'accord pour dire qu'il n'y a pas



d'argent dans les poches, pourrait choisir un tracé dont ils savent pertinemment dès le début, qu'il est le plus long, le plus cher, le plus important pour les populations. Il y a quand même un non-sens qui me paraît assez faramineux.

Alors j'en reviens aux propos qu'on a toujours eus à l'association, on est dans une logique de démocratie, on ne conteste pas les trains dans notre jardin ; on conteste le droit à cette démocratie pleine et entière. Donc on dit, nos élus en 2005 si on leur avait donné les deux côtés de la pièce, du phasage, des virgules et sur les coûts réels. D'une, le phasage n'aurait même pas été évoqué, du coup le fuseau A, était beaucoup, beaucoup moins choisi soit disant, le ministre ne se retranchait pas derrière ce choix pour dire : « on va continuer dans cette piste-là ».

Donc, je rappelle 970 pour le fuseau C, 1 170 pour les fuseaux A et D, eh bien, au bout de la course on est en train de nous expliquer que le phasage, enfin j'espère au moins que c'est un acquis, est inenvisageable, et même Monsieur Bussereau le 12 février à Montluel a dit : « effectivement, je suis petit-fils de cheminot, j'ai appris à lire et à compter, dans la vie du rail », si j'ai bien compris. « Et je connais la ligne Lyon-Ambérieu et j'aimerais bien qu'on me démontre qu'on peut rajouter des trains de fret sur cette ligne-là ». Ça paraissait mal engagé.

Donc, une fois qu'on a admis qu'il n'y a pas de phasage, je le répète et je le martèle, il redeviendra, le plus long, le plus cher, le plus impactant pour les populations et venant rajouter, non pas, l'économie d'une découpe dans le territoire, mais rajouter encore des nuisances dans un territoire déjà lourdement impacté. Mais ceux qui croient que les riverains de la Côtière, sont de gentils privilégiés avec des maisons à la campagne et du terrain tout autour, et qui tondent la pelouse et boivent l'apéro sur les terrasses, eh bien, on est dans l'imagerie d'Epinal, ça n'existe plus et à la vitesse où ça va, ça n'existera plus du tout.

**Monsieur Leras:**

Gérard Leras, Conseiller Régional, Président de la Commission du Transport et du Groupe

Travail Fret, à la Région. Je suis déjà intervenu ce matin.

Moi, je voudrais rapidement venir sur trois points.

- Le premier, c'est la vision, la question qui a été posée tout à l'heure sur le caractère rentable ou non rentable, de la réalisation d'une infrastructure ferroviaire telle que celle qui est projetée avec le CFAL.

Je pense que je n'ai pas de position de principe contre les montages financiers qui font qu'il puisse y avoir un apport de partenariat privé ou des choses comme ça. Ce sont des choses qui s'étudient.

Mais par contre sur le fond, le concept de rentabilité sur une infrastructure, qui est une infrastructure d'aménagement du territoire et qui est nécessaire au report modal, de la route sur le rail, elle n'est pas suffisante, hein. S'il n'y a pas d'aspect réglementaire et coercitif pour que les marchandises viennent sur le rail, elles ne quitteront pas la route, là-dessus on est bien d'accord.

La France est très en retard, mais je pense que le retard va être rattrapé dans les temps qui viennent. Mais il faut une infrastructure efficace pour permettre le report modal. C'est la première ambition, il a été fait appel à l'ambition, c'est ça l'ambition qu'il faut avoir là-dessus et il faut un contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise bien bâti pour que cela marche comme il faut, un Lyon-Turin bien parti, bien bâti, dans sa partie centrale et dans sa partie occidentale.

- Ensuite, sur le choix du fuseau, moi je regrette qu'on est pas rappelé un peu, même si c'est une décision qui a été prise, une décision de mise à l'étude qui a été prise en 2005, il n'aurait pas été inutile de rappeler objectivement et pas dans la situation où on est là, les éléments qui ont fait qu'à l'époque, après comparaison des 4 fuseaux, comparaison préalable certes, il y avait eu un premier choix du fuseau A. Parce que si nous repartons sur une analyse, des quatre fuseaux, sur ce que je connais de ce dossier,

que j'avais examiné de très près à l'époque, mais vraiment de très près, et sur ce que j'ai entendu aujourd'hui, je n'en mets pas ma main à couper, et si il y a examen, je participerai à l'examen, mais je suis à peu près persuadé que nous retomberons globalement sur les mêmes balances entre avantages et inconvénients et que nous repartirons sur un fuseau qui a des avantages objectifs qui avaient été retenus à l'époque, et qui à mon avis demeurent globalement.

- Troisièmement, un problème qui me paraît aujourd'hui, et toujours en termes d'ambition et d'efficacité, jamais nous n'avons été consulté en 2005, jamais nous n'avons été interrogé depuis, ni la Région, ni les autres collectivités territoriales, sur la question d'un éventuel phasage. Et là, je pense qu'il y a un véritable problème. Si pour réaliser financièrement, pour trouver l'investissement nécessaire, pour faire le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise dans sa partie nord, il faut phaser en deux fois et qu'il faut reporter un tronçon de Dagneux, à Ambronay. Fichtre quand est-ce que nous ferons la partie sud ? On ne peut pas l'admettre, je pense qu'on ne peut pas l'admettre et ça pose une vraie question de démocratie, parce que le fuseau A phasé n'est pas le fuseau A qui a été présenté en 2005. De ce point de vue là, je trouve que l'expression de nécessité démocratique qui est affichée ici, je la partage.

Et deuxièmement, du point de vue de l'efficacité, et global du contournement ferroviaire dont on a besoin, ça me fait dresser les cheveux sur la tête. Le contournement ferroviaire sera efficace quand il ira d'Ambronay à quelque part au sud qui n'est pas du tout déterminé aujourd'hui, au sud et loin au sud de Lyon. Et tant qu'on n'aura pas ça, on ne pourra pas faire le report modal dont je parlais tout à l'heure.

Donc, ce concept de phasage me paraît extrêmement dommageable, extrêmement dangereux, personnellement si le débat vient

à la Région, là-dessus je me battrais pour qu'il n'y ait pas de phasage.

Et un point de détail, il va quand même y avoir avec la réalisation éventuelle d'un premier tronçon, jusqu'à Dagneux, il y a quand même augmentation du trafic, ça veut dire qu'il y a plus de train de marchandises et y compris plus de trains de matières dangereuses qui partent à partir de Dagneux sur la voie traditionnelle donc on augmente le nombre de trains de matières dangereuses circulant à l'intérieur du périmètre SEVESO de Balan, et ça aussi en termes de principes de précaution c'est quelque chose qui me paraît quand même curieux. C'est un point de détail si on regarde le fonctionnement global du système. Mais ce n'est pas un point intéressant du point de vue de la sécurité.

## CONCLUSION

**Monsieur le Préfet :**

Merci, est-ce qu'il y a encore des interventions ? Nous arrivons à la fin de notre réunion et il fait chaud dans cet amphi. Plus personne ne souhaite intervenir.

Bien écoutez je ne vais pas faire de discours conclusif, puisque j'ai annoncé ce matin que je n'en faisais pas et que je n'arrête aucune conclusion à la fin de ce débat, comme on vous l'a dit, il y aura un verbatim exhaustif, il y aura un compte-rendu du Préfet de Région au ministre, on verra quel niveau de communication Monsieur Battista, on donnera à ce compte-rendu.

En tout cas je vous remercie d'être restés aussi nombreux, aussi longtemps, on a pratiquement débattu, près de 7 heures quand même de cette affaire, et je suis heureux notamment que dans cette enceinte en un seul moment, on ait pu avoir je crois l'intégralité des opposants au fuseau A.

Je crois qu'on avait invité tout le monde et tous on pu s'exprimer chacun à sa manière sur les

différents thèmes. Nous, on a essayé de vous donner de l'information, la plus complète possible sur un certain nombre de sujets, j'espère en tout cas que à défaut d'avoir été convaincus, de ne je ne sais quelle préférence pour l'un ou l'autre fuseau, vous aurez au moins été informés complètement sur une partie de problématiques attachées à ce grand équipement.

Et puis maintenant, dans les semaines qui viennent, il y aura effectivement le rapport du Préfet de Région, puis la décision ministérielle qui, je crois, devrait intervenir avant l'été, si j'en juge par le calendrier que Monsieur Bussereau a annoncé en février, mais tout ça n'est pas certain, nous aurons l'occasion sans doute de rediscuter de tout cela ensemble, dans les semaines qui viennent.

En tout cas merci, merci à tous et bon retour chez vous, par les différents moyens de communication.

## Table des matières :

Pourquoi le CFAL, pourquoi le choix du fuseau en jumelage, pourquoi ce choix est contesté ? .....	4
Impact du projet sur l'économie : .....	28
L'environnement naturel.....	43
L'environnement humain : Le traitement du bruit .....	50
La ressource en eau.....	67
Les vibrations.....	76
Le site SEVESO de Balan.....	81
Conclusion.....	90