

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE
SYNDICAL DU SYNDICAT MIXTE D'ETUDES ET DE
PROGRAMMATION DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE –
SEPAL**

Séance du 03 octobre 2005

Date de convocation : L'an deux mille cinq
Le 26 septembre 2005 Le 3 octobre à 15 heures 30

Date d'affichage : Le Comité Syndical du Syndicat Mixte d'Etudes et de Programmation de l'Agglomération Lyonnaise (SEPAL), légalement convoqué, s'est réuni au siège du SEPAL, sous la présidence de Monsieur Gérard COLLOMB, président du SEPAL.

Nombre de conseillers : Etaient présents : Mme Nicole Bargoin, M. Pierre Bonnard, M. Michel Loei, M. Jean-Philippe Chone, M. Gérard Collomb, M. Gérard Guyot, Mme Geneviève Ferreol, M. Michel Forissier, M. Lucien Goubelly, M. Patrick Laurent, M. Alain Lelièvre, M. Georges Linossier, M. Martial Passi, M. José Rodriguez, M. Didier Sondaz, M. Raymond Terracher, M. Roger Vayssière, M. Verzier.

- En exercice	26
- présents	18
- Votants	18

Formant la majorité des membres en exercice.

Absents suppléés : M. Michel Bonnefois, M. Raymond Durand.

Absents (Titulaires) : M. René Balme, Mme Samia Belaziz-Bouziani, M. François-Noël Buffet, M. Maurice Charrier, Mme Marie-Chantal Desbazeille, M. José Mansot, M. Henri Thivillier, M. Paul Vidal.

AVIS DU SEPAL SUR LE CFAL

La liaison ferroviaire Lyon – Turin est stratégique, tant pour la Région Rhône-Alpes que pour la Métropole Lyonnaise. Le fonctionnement de l'itinéraire fret Bas-Dauphiné de la liaison Lyon – Turin, décrit dans le dossier de consultation, confirme la nécessité de réaliser concomitamment cet itinéraire fret et le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

Concernant le CFAL, le SEPAL, dans la logique de l'avis sur la DTA qu'il a formulé le 31 mars 2005, approuve le principe du contournement ferroviaire « nécessaire au développement du fret ferroviaire et au développement des transports périurbains de voyageurs ».

En revanche, il n'accepte pas l'absence de vision globale et d'engagement effectif sur la poursuite vers le Sud du contournement :

- * tout d'abord, parce qu'il s'oppose à la pénétration, pour une durée indéterminée de cette infrastructure de contournement (se traduisant par le doublement de la ligne actuelle) dans le tissu urbanisé de l'agglomération avec les nuisances et les risques que cela implique,
- * ensuite, parce qu'il considère que l'élaboration des Scots du Sud de l'Agglomération devrait être l'occasion, à une échelle plus large, de déterminer les conditions les plus pertinentes de raccordement d'une nouvelle infrastructure avec la Vallée du Rhône (site potentiel d'une plate-forme d'échanges fer / route / fleuve).

Dans ces conditions, il demande la poursuite simultanée des études sur les deux secteurs, sur la base d'une approche globale du projet, à une échelle élargie.

Concernant les tracés du CFAL, le SEPAL, dans la logique de son avis sur le projet de DTA du 31 mars 2005 (« le principe de la préservation et de la valorisation des espaces naturels et paysagers fonctionnant en système, dans le cadre d'un réseau maillé qui représente un enjeu majeur pour l'attractivité et la qualité de vie de la Métropole, doit constituer un critère majeur dans le choix des tracés des grandes infrastructures prévues par la DTA ») considère qu'il convient de privilégier la possibilité de jumeler le contournement avec les infrastructures existantes, à savoir :

- les autoroutes A42 et A432 au Nord,
- la ligne LGV Méditerranée au Sud,

afin de ne pas multiplier les coupures dans l'espace métropolitain.

Concernant le tracé Nord, il préconise une implantation de l'infrastructure à l'Est de la Plate-forme (jumelée avec A432) pour préserver des circulations fret la gare TGV de Saint-Exupéry, qui a vocation à devenir la troisième gare de l'agglomération.

Votants	
Abstention	
Contre	
Pour	

pour extrait conforme
Le Président,
Gérard COLLOMB