

M. GAUTHIER, président de l'association A3CFAL, constate que personne jusqu'à présent n'a parlé du département de l'Ain, qui pourtant est lui aussi bordé par la rive droite du Rhône. Il relève que le tracé qui a été choisi pour la partie nord du CFAL est deux fois moins cher au kilomètre que le tracé pour le sud, et que ceci se ressent effectivement en terme de traitement qualitatif de l'infrastructure, surtout si au sud, le tracé devient entièrement couvert. Il exprime à nouveau son incompréhension face à la volonté de maintenir absolument le choix du fuseau A, alors que l'ensemble des représentants de l'Ain demandent que le fuseau C, qui coûte 300 millions d'euros de moins, soit retenu.

Mme CADET, secrétaire de l'association ADULA, s'associe aux propos de M. GAUTHIER et ajoute que le raccord du CFAL à Leyment conduit à déplacer le problème de nœud lyonnais à Ambérieu, ce qui pénalisera inévitablement le trafic TER de la ligne historique Lyon-Ambérieu. Elle demande que le CFAL soit prolongé jusqu'à Pont-d'Ain et pose la question de savoir si le CFAL est une ligne qui acceptera les trains de voyageurs.

M. DE LA VERPILLERE, député de l'Ain, présente ses excuses pour son absence lors du dernier comité de pilotage, mais rappelle que celui-ci s'était tenu un mardi, jour de vote à l'assemblée nationale. Il explique que les deux sujets nord et sud sont indissociables et que la lettre du ministre pour le tracé sud conforte sa ferme opposition au choix du fuseau A du CFAL nord, et ceci pour deux raisons principales : d'une part les points de raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existante qui ouvre la porte à des concurrences entre le TER et le fret, et d'autre part, le fait que le fuseau choisi soit celui qui soit le plus nuisant pour les riverains. Il rappelle qu'aucune tranchée couverte ou enterrée n'est prévue et qu'au contraire, au sortir de Béligneux, plus de 10km de voie sont prévus en aérien et en remblai. La différence de traitement entre le nord et le sud lui paraît flagrante. Par ailleurs, il ajoute que le raccord du CFAL tel que prévu à Leyment aura un impact important sur le transport TER et que cette question ne doit pas encore être considérée comme réglée. Il milite pour que le CFAL soit réalisé jusqu'à Pont d'Ain, ce qui permettra d'éviter à la fois la traversée d'Ambérieu et la saturation du trafic TER. Il termine en relevant que dans sa partie nord, le CFAL n'impacte que le département de l'Ain, alors qu'au sud, il touche des départements importants tels que le Rhône, l'Isère, l'Ardèche et la Drôme et qu'il souhaiterait que le conseil régional mette autant d'ardeur à se prononcer en faveur de la protection des riverains au nord, qu'il le fait au sud.

M. GLORIOD, président de la communauté de communes de Montluel excuse M. BERNARD, vice président du conseil général et constate que les démarches ont sensiblement évolué depuis les débats sur le nord du CFAL, car à l'époque, les comités de pilotage étaient largement plus restreints. Il relève les différences manifestes de traitement entre les parties nord et sud du CFAL et affirme qu'il n'y a aucune raison pour qu'il y ait "deux poids, deux mesures". Le coût de l'infrastructure au kilomètre doit être constant sur la totalité du tracé. Il conclut en disant que s'il est impossible de revenir sur le choix du fuseau, alors il faut améliorer la qualité de traitement de l'infrastructure sur sa partie nord.

M. GÉRAULT rappelle que sur la partie nord du CFAL, les décisions ont déjà été prises et qu'il n'est pas question aujourd'hui de revenir dessus. Il ajoute que si les territoires entrent dans des logiques de luttes de tranchées, aucune infrastructure ne sera réalisée et le nœud ferroviaire lyonnais continuera de s'engorger. Il souhaite que les mesures d'accompagnement soient traitées le mieux possible et précise que RFF est en train d'y travailler.