

COMPTE-RENDU

du CONSEIL MUNICIPAL du 20 DECEMBRE 2011

L'an deux mille onze, le vingt décembre, le CONSEIL MUNICIPAL de la Commune de Ternay, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire à la Mairie, sous la présidence de Monsieur Jean-Jacques BRUN, Maire,

Date de convocation du CONSEIL MUNICIPAL : 14 décembre 2011

Nombre de conseillers en exercice : 27

PRÉSENTS : BRUN Jean-Jacques – MARTINEZ Laurence – FRAISSE Jean-François – VILLEJOBERT Robert – JUVENETON Serge – POCHON Mireille – PERRIN Bruno – REY Rachel – HEZARD Andrée – VADON Michel – MESONA Elisabeth – FAIVRE Lionel – RIVIERE-PROST Marie-Thérèse – MINASSIAN Brigitte – GIRARD Didier – VOIRIN Pierre – DAMIAO Patricia – PUTOD Josette – COURSAT Robert – FAUBLADIER Danielle – CHOSSON Jean-Claude – ASTRUC Christian – GUICHARD Andrée – COHEN Thierry.

EXCUSÉS : GAUTIER Colette (procuration MARTINEZ Laurence)
MICHAUD Nathalie (procuration PERRIN Bruno)
GAUTIER Pierre (procuration REY Rachel)

Monsieur Jean-Jacques BRUN déclare la séance ouverte et conformément à l'Art. L.2121.15 du Code Général des Collectivités Territoriales procède à la nomination d'un secrétaire pris au sein du Conseil.

Monsieur Pierre VOIRIN est désigné pour remplir cette fonction qu'il accepte. Monsieur Jean-Jacques BRUN fait constater que le quorum est atteint.

Monsieur Jean-Jacques BRUN invite l'Assemblée à signer le compte-rendu du Conseil Municipal du 29 novembre 2011 et à adopter le procès-verbal mis préalablement à la disposition de chaque membre du Conseil Municipal pour lecture. Le procès-verbal est adopté à l'unanimité.

Date d'affichage du Compte-rendu de la Présente séance : 21 décembre 2011

R E P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E
D E P A R T E M E N T D U R H Ô N E
C O M M U N E D E T E R N A Y

2011/vii/01/8.7 – CONTOURNEMENT FRET FERROVIAIRE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE

Monsieur le Maire rappelle au Conseil Municipal que les secteurs du « Grand Est Lyonnais » (de Balan au Nord à Vienne au Sud) ainsi que des deux Rives du Rhône sont très fortement concernés par le projet de Contournement Fret Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL).

À ce titre, les élus des différents Conseils Municipaux concernés se sont mobilisés depuis fin 2001 suite à un Débat Public organisé par l'ÉTAT du 15 octobre 2001 au 15 février 2002, sur le projet de contournement autoroutier de l'agglomération lyonnaise auquel fut annexé par la suite le projet de contournement fret ferroviaire.

Cette mobilisation a conduit à la création d'une association d'élus début 2002, l'association PARFER "Pour une Alternative Raisonnable Ferroviaire - les Elus Riverains", qui regroupe quelques 40 communes, des Députés, des Conseillers Régionaux, des Conseillers Généraux et des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale.

De l'avis propre de la Commission Particulière du Débat Public, organisatrice de ce débat, le projet de contournement autoroutier a occulté le débat sur le contournement ferroviaire. Le caractère « tronqué » de ce Débat Public a également été attesté par la note de synthèse, établie par le cabinet SEMAPHORES, à la demande du maître d'ouvrage Réseau Ferré de France (R.F.F).

Nonobstant ces constatations, l'organisation d'un véritable Débat Public exclusivement consacré au projet CFAL n'a pas été accordée suite aux demandes des différents représentants des territoires impactés par ce projet, qui n'avaient pu pleinement s'exprimer lors du Débat Public conjoint.

Par une décision en date du 16 mai 2003, Monsieur le Ministre de l'Équipement, a arrêté un cahier des charges transmis par R.F.F concernant le projet CFAL, lequel comprend un découpage du projet de CFAL en deux sections (Nord et Sud).

Or, ce découpage en deux périmètres distincts du projet n'avait jamais été évoqué précédemment.

En effet, le Débat Public organisé sur le projet CFAL en 2001-2002 a porté sur une unique « Zone d'étude pour la recherche d'une solution ferroviaire », sans qu'il soit à aucun moment précisé que ladite zone pourrait être scindée en deux parties.

Cette décision ne reflète donc en aucune façon les enseignements du Débat Public, il s'agit d'une décision prise de façon totalement unilatérale par le maître d'ouvrage du projet, visant uniquement à soustraire temporairement un territoire sur lequel le projet ne trouvait aucune justification.

En outre, cette division du projet en deux secteurs comporte des incidences fondamentales sur la suite de l'élaboration du projet notamment en termes de cohérence.

En effet, si les contours du Secteur Nord ont été définis par la Décision en date du 16 mai 2003, à l'inverse, le périmètre du Secteur Sud n'a été défini que par la Décision Ministérielle en date du 26 décembre 2005, soit plus de deux ans après.

On peut dès lors également s'interroger sur la pertinence d'études menées sur un projet dont au moins la moitié de son périmètre n'est pas encore établi ne serait-ce que dans ses grandes lignes.

R E P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E
D E P A R T E M E N T D U R H Ô N E
C O M M U N E D E T E R N A Y

Dans le cadre de la concertation organisée en 2005 par RFF, il était mentionné dans le dossier remis aux participants :

« *LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT PUBLIC*

(…).

Le débat public a donné lieu à deux conclusions majeures :

- *un avis favorable à l'amélioration de l'offre ferroviaire,*
- *le refus, de la part des élus, associations et du public, d'un tracé situé à proximité des zones urbanisées, notamment dans le sud-est lyonnais. »*

Ainsi, il résulte des propres conclusions de RFF, qu'un tracé situé à proximité des zones urbanisées est très fortement contesté et même exclu par l'ensemble des acteurs du « Grand Est lyonnais ».

Cependant, le Ministre de l'Équipement a entendu, dans sa Décision en date du 26 décembre 2005, retenir le fuseau A, le tracé le plus à l'ouest et le plus proche des zones urbanisées du Grand Lyon, pour la partie Nord du contournement ferroviaire, sur le secteur du « Grand Est lyonnais ».

Ce choix est clairement antagonique aux enseignements du Débat Public et même aux objectifs initialement annoncés.

L'année 2005 a donc été pour nos communes, rassemblées sous l'égide de l'association PARFER, une année de mobilisations et de démarches juridiques.

Lundi 27 février 2006, Maître LACROIX du cabinet PETIT a déposé pour le compte de l'association PARFER une requête devant le Tribunal Administratif dans le but d'exercer un recours en excès de pouvoir contre la Décision Ministérielle du 26 décembre 2005.

Je vous rappelle ci-dessous des extraits de ce recours :

- L'incompétence du Ministre :

En effet, la loi du 13 février 1997, a donné au Ministre de l'Équipement, la compétence de fixer les grands principes du réseau ferré national mais en revanche a donné compétence à RFF sur les choix d'ordre technique.

En conséquence, le Ministre de l'Équipement n'était pas l'autorité compétente pour choisir le fuseau parmi les différentes hypothèses envisagées.

- Le Débat Public :

La convention d'Aarhus ratifiée par le gouvernement français et 38 autres États le 25 juin 1998, adoptée en application de l'article 10 de la déclaration de Rio pour la région Europe de la Commission économique des Nations Unies et transposée par le décret n°2002-1187, en droit français, en date du 12 septembre 2002 expose notamment l'obligation de consulter de manière efficace et en temps voulu le public.

Or, le Débat Public qui a eu lieu en 2002 était de ce fait caduc, la population concernée par le contournement fret ferroviaire n'ayant été informée que tardivement et insuffisamment comme l'atteste le rapport établi par le cabinet SEMAPHORES.

R E P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E
D E P A R T E M E N T D U R H Ô N E
C O M M U N E D E T E R N A Y

De plus, les quelques avis recueillis au moment du Débat Public repris dans le dossier de consultation de 2005 énonçaient *un refus, de la part des élus, associations et du public, d'un tracé situé à proximité des zones urbanisées*. Donc, le choix du Ministre qui va à l'encontre des avis du Débat Public, est fait en violation de la convention d'Aarhus.

- La Loi LOTI :

Cette Loi d'Orientation des Transports Intérieurs vise, entre autre, à améliorer la prise en compte des impératifs de sécurité et de protection de l'environnement ainsi que les coûts économiques réels et les coûts sociaux, dont ceux des atteintes à l'environnement.

En ce sens, le choix du Ministre de faire passer une infrastructure de transport et notamment de marchandises dangereuses :

- en périmètres Z1 et Z2 de protection de sites SEVESO,
- en plein cœur d'une zone à fort potentiel environnemental notamment avec la Plaine de l'Ain ou le Parc de Miribel Jonage (Natura 2000),
- au cœur de puits de captage,
- ou en zone fortement urbanisée,
- avec un coût social élevé,

ne prend pas en compte les objectifs de la loi LOTI.

- Erreur manifeste d'appréciation :

L'objectif initial du Contournement Fret Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise était de fournir au fret une infrastructure dédiée pour permettre un réel contournement de l'agglomération lyonnaise.

En ce sens le choix du Ministre ne répond pas à cet objectif, puisqu'à la date de sa mise en service, le fuseau A se trouvera en plein centre de l'agglomération lyonnaise et ne pourra donc pas consister en un contournement.

De plus, le périmètre retenu ne permet pas de répondre aux exigences techniques d'une telle infrastructure, notamment en raison des contraintes du territoire : contraintes géographiques, hydrogéologiques, environnementales, technologiques et du point de vue des populations impactées.

Voici, pour rappel, quelques uns des moyens que PARFER a entendu faire valoir devant le Tribunal Administratif de Lyon à l'encontre de la Décision Ministérielle du 26 décembre 2005.

PARFER vise uniquement au respect et à la préservation du cadre de vie, de la sécurité et de la santé des populations du « Grand Est lyonnais » et des communes riveraines des deux Rives du Rhône.

Le Tribunal Administratif de Lyon par ordonnance du 31 mars 2006 a estimé que le recours n'était pas recevable car aucune décision n'était opposable en l'état actuel du dossier « il ne s'agit que d'études ».

Nous sommes conscients qu'il convient de trouver une solution au problème du nœud ferroviaire lyonnais et à la saturation du réseau routier lyonnais, par un report modal important des flux de transit routier vers les infrastructures ferroviaires, ferroutage.

Seulement, cela ne peut se faire que par la recherche d'une solution globale de contournement et une meilleure répartition des flux de transit, notamment vis-à-vis d'autres modes de transport, dits doux, tel que le fluvial.

R E P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E
D E P A R T E M E N T D U R H Ô N E
C O M M U N E D E T E R N A Y

Nous affirmons de plus, l'indispensable mise en œuvre par l'ÉTAT d'une véritable politique nationale cohérente pour un transfert du Fret Routier vers le Fret Ferroviaire.

Par ailleurs, le mois de juin 2005 a permis aux populations concernées de participer à un simili de Débat Public, avec l'organisation conjointe par les associations d'élus (PARFER) et de citoyens (FRACTURE) de trois réunions publiques à Saint Priest, Saint Bonnet de Mure et Chaponnay. Celles-ci ont permis aux habitants du secteur d'exprimer leur position sur ce dossier et aux représentants de la Direction Régionale de l'Équipement et de R.F.F. présents à ces réunions, de l'entendre.

Ainsi, le projet de Contournement Fret Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise aurait pu constituer en lui-même la promesse d'un avenir meilleur face aux problèmes de saturation du nœud ferroviaire lyonnais et une offre de substitution au tout routier, puisqu'il représente un maillage de la Magistrale Eco Fret.

Cependant les décisions arrêtées, notamment le choix le 26 décembre 2005 du fuseau A, en plein cœur de l'agglomération lyonnaise, ne permettent pas à ce projet de tenir ses belles promesses, mais au contraire reproduisent les erreurs du passé.

Comment passer sous silence le tunnel de Fourvière avec le passage de l'autoroute A7 à quelques centaines de mètres de la Place Bellecour ou la Rocade Est, dimensionnée comme une "Rocade des Villages", aujourd'hui saturée car transformée en Contournement Autoroutier de Lyon par l'Est, mais nous en reparlerons plus loin ...

Au surplus, un Débat Public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien a été organisé du 27 mars au 26 juillet 2006 par la Commission Paritaire du Débat Public à la demande de l'ÉTAT. Cette demande conjointe du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable et du Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer n'a apporté aucune réponse et aucune satisfaction aux acteurs du dossier.

En effet, la majorité des acteurs de la vie civile se sont prononcés contre la réalisation de nouveaux projets autoroutiers dans la Vallée du Rhône, préférant en cela un développement des modes de transports moins polluants et moins dévoreurs d'espace, comme le fluvial avec les fleuves Rhône et Saône, ou le ferroviaire avec les lignes historiques de la Vallée du Rhône ou la Ligne à Grande Vitesse Paris Marseille.

Cependant, les représentants de l'État n'ont pas semblé convaincus par cette vision mais par contre affirmatifs quant à la réalisation en 2020 de la partie Sud du Contournement Fret Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise.

Cet objectif temporel constitue une avancée qu'il convient de saluer mais il a malheureusement été impossible de connaître l'emplacement probable de cette infrastructure. La Décision Ministérielle du 26 décembre 2005, définissant le périmètre Sud ne laisse présager aucune certitude quant au délai de réalisation de la seconde branche du CFAL et à son implantation.

Toutefois, il est à noter que nombre d'instances se sont prononcées lors de la consultation sur la partie Nord du CFAL au printemps 2005 pour un jumelage, sur la branche Sud, avec la Ligne à Grande Vitesse Paris Marseille, ligne réalisée il y a quelques années dans un souci de minimisation de l'impact sur l'environnement et les populations.

Dans un souci de réduire l'impact sur les lignes existantes devant supporter les augmentations temporaires de trafic, cette infrastructure devra se réaliser conjointement à la partie Nord et le plus rapidement possible.

Dans tous les cas, les Conseillers Municipaux lors d'un Conseil Municipal Extraordinaire élargi à Chaponnay, le jeudi 5 octobre 2006, se sont prononcés contre une augmentation de trafic sur les voies existantes, "Grenay – Saint Fons" et "Saint Fons – Vienne", risquant de créer un impact sur les populations riveraines.

R E P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E
D E P A R T E M E N T D U R H Ô N E
C O M M U N E D E T E R N A Y

Cependant, la zone d'études du périmètre Sud comprend toujours des territoires à forts enjeux pour lesquels, il ne pourra être fait aucune concession quant à l'implantation d'une ligne nouvelle ; seule une infrastructure en jumelage avec la Ligne à Grande Vitesse Paris Marseille serait acceptable.

De ce fait, les représentants des habitants du « Grand Est Lyonnais » et des communes des deux Rives du Rhône, ne peuvent plus accepter d'être tenus à l'écart d'études et de vision d'ensemble sur des projets qui dessineront l'avenir de nos territoires et risqueraient d'avoir des répercussions sur la santé et la sécurité de nos concitoyens.

Ainsi, le 5 octobre 2006, plus de 600 conseillers municipaux représentant une population de plus de 300 000 habitants, ont acté à l'unanimité des votants les points suivants :

- d'autoriser les maires présents à engager au nom de leur commune toute action nécessaire à l'aboutissement de cet objectif dans le cadre de l'association PARFER.
- de rejeter tout projet niant les droits des habitants du « Grand Est Lyonnais » en termes, notamment, de santé et de sécurité.
- de rejeter tout projet créateur de risques sur le « Grand Est Lyonnais », zone à fort potentiel environnemental (zones Natura 2000) ainsi que d'une formidable richesse aquifère (zones de captage d'eau potable : 70% des réserves en eau de l'Agglomération Lyonnaise).
- de prendre acte de l'opposition des différents Conseils Municipaux présents à un projet ignorant la richesse environnementale et les droits des habitants du « Grand Est Lyonnais ».
- de rejeter l'hypothèse de création de la plateforme multimodale sur la zone des 4 chênes pour des raisons de protection environnementale durable (nappe phréatique de l'Est Lyonnais)
- de rejeter le doublement de la ligne Lyon Chambéry et le renforcement de facto du trafic sur les voies ferrées existantes.
- de se prononcer pour une réalisation globale, la plus rapide possible, d'un réel contournement de l'agglomération lyonnaise du Nord au Sud, limitant l'impact sur les populations présentes et reliant le secteur d'Ambérieu en Bugey au Nord au secteur de Saint Rambert d'Albon au Sud par un tracé le plus à l'Est possible, en jumelage pour la branche Sud avec la Ligne à Grande Vitesse Paris Marseille.

La vision du projet de Contournement Fret Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise s'articule autour d'une vision trans-frontalière à vocation européenne des projets ferroviaires et non lyonno-rhonaldpine qui conduirait à reproduire les erreurs du passé que sont la Rocade Est et l'autoroute A7 en plein cœur de l'Agglomération.

Depuis un an, de nombreux projets ont vu le jour autour du nœud ferroviaire lyonnais et le dossier du Contournement Fret Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise doit donc être apprécié à l'échelle d'une vision d'ensemble de la politique ferroviaire.

Les vocations premières du CFAL sont de lutter contre le nœud ferroviaire lyonnais et d'offrir une alternative crédible et performante aux transporteurs de marchandises pour faciliter le report modal et contribuer au développement économique de l'agglomération lyonnaise.

De ce fait, ne pas considérer ce projet comme un élément structurant d'une politique d'ensemble regroupant les projets de l'autoroute ferroviaire Perpignan Bettembourg, du déplacement de la plateforme d'Aiton dans le cadre de l'autoroute ferroviaire alpine mais également de mise en relation avec le Lyon Turin fret, de la réflexion engagée par différents partenaires sur l'avenir du Port multimodal de Sablons / Salaise sur Sanne / Peyraud, d'une démarche plus locale de réflexion sur le déplacement de la plateforme de chantier combiné de Vénissieux / Saint Priest,

R E P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E
D E P A R T E M E N T D U R H Ô N E
C O M M U N E D E T E R N A Y

ou du questionnement sur l'avenir du Site de Sibelin dans le cadre de la reconversion de la Vallée de la Chimie au regard des objectifs du Grenelle de l'Environnement serait une erreur manifeste d'appréciation.

Or, la Direction Régionale de l'Équipement et Réseau Ferré de France mettent uniquement en avant les fonctionnalités de jonction voyageurs entre l'agglomération stéphanoise et la gare de Saint Exupéry et le raccordement au site de Sibelin, hub ferroviaire d'une entreprise commerciale.

Cependant, ces préoccupations ne doivent pas entrer en ligne de compte à l'heure d'une décision structurante en matière d'aménagement du territoire qui orientera pour les prochaines années le devenir des transports ferroviaires à l'échelle européenne.

Les élus veulent au contraire permettre au Fret Ferroviaire de se développer en lui apportant un outil indispensable dont la réalisation ne doit pas être polluée par des fonctionnalités accessoires et incompatibles.

Les derniers rapports étudiés précédemment au vote du Grenelle de l'Environnement mettaient en avant l'inadéquation qu'il existe dans la mixité des trafics fret et voyageurs.

Actuellement, la hiérarchie des trafics classe le fret trans-national au dessus du transport de voyageurs, hormis par Grandes Lignes. Premièrement, vouloir vendre cette infrastructure comme un axe « voyageur » vient à l'encontre des dispositions européennes en matière de réglementation des transports.

De façon accessoire enfin, certaines voix s'étaient élevées, demandant que le fret circule hors des sillons voyageurs, notamment aux heures de pointe du trafic voyageurs, donc faire circuler le Fret la nuit.

Cependant, les derniers rapports remis à l'Assemblée Nationale dénotent un vieillissement prématuré de l'infrastructure, entraînant de nombreux retards ; le gestionnaire du réseau, n'ayant pas réalisé les dépenses d'entretien et de remise aux normes nécessaires depuis quelques années, ce qui deviendrait impossible avec des trains circulant jour et nuit.

De plus, en ce qui concerne Sibelin, les caractéristiques topographiques du site ne permettront pas d'accueillir des trains d'une longueur supérieure à 750 mètres, alors que les dispositions de loi découlant du Grenelle de l'Environnement viennent de porter la longueur maximale des trains de 750 à 1 000 mètres.

Aussi étant donné que le site de Sibelin ne répond pas aux évolutions réglementaires, qu'il n'aura d'autre incidence que de créer un nœud ferroviaire à Givors dans les prochaines années, il ne serait pas judicieux de lier une décision en matière d'aménagement du territoire à un choix économique fort contestable, allant à l'encontre de l'Histoire.

À la lecture de ces nombreuses observations, les élus qui se sont réunis le 13 novembre 2008 à Mions, ont proposé le schéma suivant :

- privilégier une infrastructure ferroviaire dédiée au Fret pour la rendre plus performante et limiter l'expansion du transport routier de marchandises en favorisant le report modal
- privilégier la jonction de cette infrastructure avec les grands axes de transport ferroviaire de marchandises et ce dans une logique de performance et d'efficacité (Autoroute Ferroviaire Perpignan Bettembourg, Autoroute Ferroviaire Alpine, Lyon Turin Fret en liaison avec l'axe fluvial qui constituent les ports de Fos sur Mer et Sablons / Salaise sur Sanne / Peyraud)

R E P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E
D E P A R T E M E N T D U R H Ô N E
C O M M U N E D E T E R N A Y

- en tout état de cause, privilégier un tracé hors de la zone urbanisée et à fort potentiel de développement que constitue le triangle Saint Fons, Vienne, Saint Pierre de Chandieu

Ce schéma s'est donc traduit par la préférence apportée à l'une des sept hypothèses présentées par RFF, à savoir l'hypothèse LGV – Valloire qui présente les avantages suivants :

- mettre en relation le Lyon Turin Fret, l'Autoroute Ferroviaire Alpine, l'Autoroute Ferroviaire Perpignan Bettembourg et le CFAL en un seul lieu à proximité duquel une réflexion pourrait être engagée sur la localisation d'une plateforme présentant les fonctionnalités d'Aiton, de Sibelin et du chantier de Vénissieux Saint Priest pour un gain d'efficience
- mettre en liaison le port multimodal de Sablons / Salaise sur Sanne / Peyraud et la plateforme multimodale en prévision avec les grands corridors européens par le biais d'une jonction directe au Lyon Turin Fret et à la Magistrale Eco Fret via la branche Sud du CFAL
- dessiner les contours d'un réel Contournement Fret Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise qui lui permette de s'inscrire dans la logique des grandes Métropoles Européennes et prendre une place importante en matière de développement économique européen
- libérer des sillons voyageurs sur les lignes historiques,
- réduire l'impact sur les populations et les risques sur la ressource en eau

Ainsi, les élus réunis le 13 novembre 2008 ont décidé à l'unanimité :

- d'autoriser les maires présents à engager au nom de leur commune toute action nécessaire à l'aboutissement de cet objectif dans le cadre de l'association PARFER
- de rejeter tout projet niant les droits des habitants du « Grand Est Lyonnais » et des communes des deux Rives du Rhône en termes, notamment, de santé et de sécurité
- de rejeter tout projet créateur de risques sur le « Grand Est Lyonnais » et les communes des deux Rives du Rhône, zone à fort potentiel environnemental (zones Natura 2000, Réserves Naturelles, Arrêtés de Protection de Biotope, différents sites classés en Espaces Naturels Sensibles ou ZNIEFF) ainsi que d'une formidable richesse aquifère (zones de captage d'eau potable : 70% des réserves en eau de l'agglomération lyonnaise)
- de prendre acte de l'opposition des différents conseils municipaux présents à un projet ignorant les droits des habitants du « Grand Est Lyonnais » et des communes des deux Rives du Rhône
- de prendre acte de la volonté des conseils municipaux présents, d'inscrire la zone des 4 chênes dans l'enveloppe verte à préserver, classement compatible avec la DTA de l'Agglomération Lyonnaise pour des raisons de protection environnementale durable (nappe phréatique de l'Est Lyonnais, SDAGE de l'Est Lyonnais)
- de rejeter le doublement de la ligne Lyon Chambéry et le renforcement de facto du trafic sur les voies ferrées existantes
- de se prononcer pour une réalisation globale, la plus rapide possible, d'un réel contournement fret ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, du Nord au Sud, impactant au minimum les populations présentes sur ce secteur et reliant le secteur d'Ambérieu en Bugey au Nord au secteur de Saint Rambert d'Albon au Sud par un tracé le plus à l'Est possible, dans le cadre de l'hypothèse Ligne à Grande Vitesse Paris Marseille / Valloire présentée par Réseau Ferré de France.

Cette délibération bien que notifiée en Préfecture, au Ministère et reprise dans les Conseils Municipaux des communes membres de PARFER n'a pas été prise en compte par les services de l'Etat.

R E P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E
D E P A R T E M E N T D U R H Ô N E
C O M M U N E D E T E R N A Y

Monsieur le Ministre des Transports a même par Décision en date du 15 avril 2009 acté le choix du fuseau A pour la partie Nord et demandé à R.F.F de poursuivre les études de la partie Sud sur le fuseau Plaine d'Heyrieux – Sibelin Nord.

Cette Décision Ministérielle a fait l'objet d'un nouveau recours déposé par Maître PYANET-PETIT auprès du Tribunal Administratif de Lyon pour le compte de l'association PARFER.

Dans son mémoire déposé au Tribunal Administratif en date du 9 juin 2010, R.F.F. reconnaît que la Décision Ministérielle du 15 avril 2009 ne saurait même pas constituer une mesure préparatoire et « *qu'elle n'engage à rien* » (extrait de la page 8).

Le Tribunal Administratif de LYON dans son ordonnance du 24 janvier 2011 a estimé que la Décision du 15 avril 2009 n'était pas attaquable selon le même principe

Le 6 mai 2009, Monsieur le Préfet de Région, Jacques GERAULT, prenait un arrêté de prise en considération du fuseau d'études de la partie Sud tel que défini par la Décision Ministérielle du 15 avril 2009 qui « *n'engage à rien* ».

Monsieur le Préfet, dans le cadre du Schéma de Cohérence Territoriale alors en cours de consultation transmettait son Porter à Connaissance le 16 septembre 2009 et imposait la prise en compte du fuseau d'études du CFAL Sud défini par la Décision Ministérielle du 15 avril 2009 qui « *n'engage à rien* ».

Le 23 décembre 2009, Messieurs Jean Louis BORLOO, Ministre d'Etat et Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat chargé des Transports ont par Décision commune approuvé les études d'Avant Projet Sommaire de la partie Nord et lancé les Etudes Préliminaires de la partie Sud du projet de CFAL.

L'association PARFER, dans le but d'économiser les finances de l'Etat n'a pas souhaité ester en justice contre cette Décision Ministérielle qui de jurisprudence désormais dite constante « *n'engage à rien* ».

Monsieur le Préfet de Région a par arrêté interpréfectoral en date du 20 juillet 2010 qualifié le Contournement fret Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise pour sa partie Nord de Projet d'Intérêt Général.

Dans le cadre de la consultation sur le tracé de la partie Nord du CFAL, une enquête publique a eu lieu du 26 avril au 3 juin 2011.

Malgré une mobilisation importante, plus de 12 500 avis défavorable et la présentation d'une contre proposition, la Commission d'Enquête a émis un avis favorable assorti de cinq réserves en date du 19 septembre 2011 dont un engagement sur la date de réalisation de la partie Sud du CFAL.

Lors des derniers rendez vous avec les Conseillers Techniques de Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET et de Thierry MARIANI à Paris, il a été répondu aux représentants de PARFER que le projet ne pourrait être remis en cause à ce stade et qu'ils ne seraient désormais plus reçus s'ils revenaient pour contester le projet.

Il est toutefois surprenant qu'un projet fondé sur des Décisions Ministérielles inattaquables car inopposables et qui « *n'engagent à rien* » de l'avis même de R.F.F ne puisse être remis en cause par des élus de la République.

REPUBLIQUE FRANÇAISE
DEPARTEMENT DU RHÔNE
COMMUNE DE TERNAY

Lors de ces derniers entretiens et au cours d'une réunion des Parlementaires du Rhône en Préfecture de Région fin octobre, une présentation sommaire des études préliminaires en cours sur la partie Sud du CFAL montre que le projet aurait été profondément modifié.

A titre d'exemple :

- 1) Le 23 mars 2006, Dominique PERBEN, alors Ministre des Transports demandait au Préfet de préciser à tous les acteurs que *le projet ne comportait pas de variante de doublement de la ligne Grenay - Saint Fons.*

Aujourd'hui :

Le projet prévoit le doublement de la ligne Grenay – Saint Fons

- 2) Le 3 avril 2007, Dominique PERBEN demandait à R.F.F de privilégier la recherche de fuseaux s'appuyant sur les emprises de la LGV Méditerranée et en tout état de cause d'exclure toute variante longeant le Val d'Ozon.

Lors du Comité de Pilotage du 8 octobre 2007, Monsieur le Préfet de Région confirmait que la Décision Ministérielle du 3 avril 2007 n'était pas remise en cause.

Aujourd'hui :

Le projet retenu longe le Val d'Ozon

- 3) Le 4 septembre 2008, Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat aux Transports définissait une carte présentant plusieurs variantes dont le fuseau Plaine d'Heyrieux – Sibelin Nord

Aujourd'hui :

Le projet sortirait du fuseau Plaine d'Heyrieux – Sibelin Nord

- 4) Le 15 avril 2009, Dominique BUSSEREAU décidait de *privilégier le fuseau « Plaine d'Heyrieux – Sibelin Nord car présentant l'avantage d'une forte proportion de passage couverts, ce qui génère un plus faible effet de coupure et permet une meilleure insertion dans les territoires.*

La consultation lancée par les services de l'Etat et R.F.F de novembre 2008 à février 2009 s'est basée sur des hypothèses de fuseaux définis avec des zones couvertes.

Les acteurs consultés se sont prononcés sur des projets présentant des zones couvertes et ont notamment mis en avant ce point dans leurs choix respectifs.

Aujourd'hui :

Le projet ne serait plus en tranchées couvertes

Au vu de ces derniers éléments, les élus entendent renouveler l'engagement pris devant les populations les 5 octobre 2006 et 13 novembre 2008 et montré leur détermination dans ce dossier.

La manifestation du 5 novembre à Saint Romain en Gal avec plus de 2 000 personnes mobilisées a démontré une nouvelle fois que les populations n'abdiquent pas et ne changent pas d'avis.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

R E P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E
D E P A R T E M E N T D U R H Ô N E
C O M M U N E D E T E R N A Y

- **REJETE** tout projet niant les droits des habitants du « Grand Est Lyonnais » et des communes des deux Rives du Rhône en termes, notamment, de santé et de sécurité
- **REJETE** tout projet créateur de risques sur le « Grand Est Lyonnais » et les communes des deux Rives du Rhône, zone à fort potentiel environnemental (zones Natura 2000, Réserves Naturelles, Arrêtés de Protection de Biotope, différents sites classés en Espaces Naturels Sensibles ou ZNIEFF) ainsi que d'une formidable richesse aquifère (zones de captage d'eau potable : 70% des réserves en eau de l'agglomération lyonnaise)
- **PREND ACTE** de l'opposition des différents conseils municipaux présents à un projet ignorant les droits des habitants du « Grand Est Lyonnais » et des communes des deux Rives du Rhône
- **PREND ACTE** de la volonté des conseils municipaux présents, d'inscrire la zone des 4 chênes dans l'enveloppe verte à préserver, classement compatible avec la DTA de l'Agglomération Lyonnaise pour des raisons de protection environnementale durable (nappe phréatique de l'Est Lyonnais, SDAGE de l'Est Lyonnais)
- **REJETE** le doublement de la ligne Lyon Chambéry et le renforcement de facto du trafic sur les voies ferrées existantes
- **SE PRONONCE** pour une réalisation globale, la plus rapide possible, d'un réel contournement fret ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, du Nord au Sud, impactant au minimum les populations présentes sur ce secteur et reliant le secteur d'Ambérieu en Bugey au Nord au secteur de Saint Rambert d'Albon au Sud par un tracé le plus à l'Est possible, dans le cadre de l'hypothèse de la Ligne à Grande Vitesse Paris Marseille / Valloire présentée par Réseau Ferré de France.

2011/vii/02/8.5 – CONVENTION DE VEILLE FONCIERE ENTRE LA CCPO, LA COMMUNE ET L'EPORA – SECTEUR DU CENTRE-BOURG

Monsieur le Maire rappelle au Conseil Municipal,

- le Code Général des Collectivités Territoriales,
- le Code de l'urbanisme,
- le Code de la Construction et de l'Habitation,
- l'arrêté préfectoral n°1881 du 2 février 2010, relatif aux statuts et compétences de la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon,

- le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon approuvé par le conseil communautaire du 27 avril 2009,

- le décret n°98-293 du 14 octobre 1998 modifié fixant la mission de l'EPORA,

- la délibération 68.10 du 28 juin 2010 du conseil communautaire autorisant le Président de la CCPO à signer une convention cadre avec l'EPORA

Monsieur le Maire informe le Conseil Municipal :

- que l'EPORA et la CCPO ont signé le 9 août 2010 une convention cadre permettant la mise en œuvre, par EPORA, d'une politique foncière au service des objectifs de

R E P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E
D E P A R T E M E N T D U R H Ô N E
C O M M U N E D E T E R N A Y

développement de la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon en cohérence avec le Programme Pluriannuel d'intervention 2009-2013 de l'EPORA,

- que la CCPO et la commune de Ternay sollicite EPORA pour initier une mission de veille foncière sur le secteur du centre-bourg historique et de ses abords, l'étude de gisements fonciers ayant démontré l'opportunité d'intervenir sur ce site,
- qu'au sein de ce secteur du centre-bourg historique, deux sites présentent de forts enjeux de requalification et de densification :
 - o Le site du centre-commercial situé dans le centre administratif de Ternay
 - o Une parcelle de 7000m² située dans le secteur de Crapon
- qu'une convention de veille foncière tripartite, CCPO / EPORA / Commune de Ternay, doit être signée pour définir les missions assumées par l'EPORA ainsi que les modalités financières de son intervention sur le secteur précité,
- que cette convention fixe le cadre de l'intervention de l'établissement public foncier et détermine les engagements de chacune des parties signataires,
- qu'à travers cette convention, EPORA s'engage à mener les études préalables et à acquérir les terrains et bâtiments avant de les revendre à la commune ou à un opérateur communément désigné,
- qu'à travers cette convention la Commune s'engage à assurer la gestion des biens acquis par EPORA, et à participer aux frais des études préalables à hauteur de 20%, les 80% restant étant à la charge d'EPORA
- que la Commune s'engage également à procéder au rachat des biens acquis par EPORA, soit directement soit par le biais d'un opérateur désigné au plus tard quatre ans après la date de signature de la convention,
- qu'à travers cette convention la Commune et la Communauté de Communes s'engagent à recevoir un programme d'aménagement et de production de logements, cohérent avec les objectifs du PLH et du SCOT,
- que le montant prévisionnel pour réaliser l'ensemble des missions prévues est estimé à 1 millions d'euro hors taxes, et que le coût des études préalables est au maximum de 100.000 € hors taxes,

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- **APPROUVE** la convention de veille foncière sur le secteur du centre-bourg historique à intervenir entre la CCPO, l'EPORA et la Commune de Ternay,
- **AUTORISE** Monsieur le Maire à signer la convention susvisée ainsi que toutes les pièces qui s'y rapportent,
- **DIT** que les crédits seront prévus aux budgets communaux 2012 et suivants,
- **CHARGE** Monsieur le Maire d'effectuer toutes les démarches nécessaires à l'application de la présente délibération.

R E P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E
D E P A R T E M E N T D U R H Ô N E
C O M M U N E D E T E R N A Y

2011/vii/03/7.1 – BUDGET COMMUNAL 2011 : DECISIONS MODIFICATIVES

Monsieur Jean-François FRAISSE, adjoint aux finances, indique qu'il convient de procéder aux opérations budgétaires suivantes sur le budget Communal.

SECTION D'INVESTISSEMENT:

RECETTES

Opération réelle chapitre 16

1641/01 (emprunts en euros) + 200 000,00

DEPENSES

Opération réelle chapitre 23

2313/212 (immobilisations en cours - constructions) + 200 000,00

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, par 22 voix POUR : BRUN Jean-Jacques – MARTINEZ Laurence – FRAISSE Jean-François – VILLEJOBERT Robert – GAUTIER Colette – JUVENETON Serge – POCHON Mireille – PERRIN Bruno – REY Rachel – HEZARD Andrée – VADON Michel – MESONA Elisabeth – FAIVRE Lionel – RIVIERE-PROST Marie-Thérèse – MINASSIAN Brigitte – MICHAUD Nathalie – GIRARD Didier – VOIRIN Pierre – DAMIAO Patricia – GUICHARD Andrée – GAUTIER Pierre – COHEN Thierry **et 5 ABSTENTIONS :** PUTOD Josette – COURSAT Robert – FAUBLADIER Danielle – CHOSSON Jean-Claude – ASTRUC Christian :

- **DECIDE** de procéder aux opérations budgétaires visées ci-dessus;
- **CHARGE** Monsieur le Maire d'effectuer toutes les démarches nécessaires à l'application de cette délibération.

2011/vii/04/7.6 – AVENANT CONVENTION CENTRE DE GESTION ASSISTANCE JURIDIQUE

Monsieur le Maire rappelle au Conseil Municipal que la commune recourt à la Mission Assistance juridique du Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale du Rhône depuis 2001.

Le 13 octobre dernier le Conseil d'Administration a décidé d'augmenter de 4 % le barème des participations financières. En conséquence, le montant de la participation financière due par la commune s'élèvera, pour l'année 2012, à 4 033 euros.

Monsieur le Maire demande au Conseil Municipal l'autorisation de signer l'avenant correspondant.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- **APPROUVE** l'exposé de Monsieur le Maire ;
- **AUTORISE** Monsieur le Maire à signer l'avenant à la convention relative à la mission assistance juridique du Centre de Gestion du Rhône et tous les avenants à venir ;
- **DIT** que la dépense sera prévue au Budget 2012 et suivants ;
- **CHARGE** Monsieur le Maire d'effectuer toutes les démarches nécessaires à l'application de la présente délibération.

R E P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E
D E P A R T E M E N T D U R H Ô N E
C O M M U N E D E T E R N A Y

**2011/vii/05/5.4 - COMPTE RENDU EFFECTUE DANS LE CADRE DES POUVOIRS
DELEGUES DU MAIRE**

En application de l'article L 2122-23 du code général des collectivités locales dans le cadre des délégations qui lui ont été confiées,

Monsieur le Maire rend compte :

- ❖ De la mise en place et signature d'un avenant n°1 en plus-value pour les travaux d'éclairage public 2011 avec l'entreprise CAVALLERA – 12 Rue Ampère – 69600 OULLINS pour un montant de 1 456,49 € HT soit 1.741,96 € TTC,
- ❖ De la mise en place et signature d'un avenant de prolongation n°2 du délai contractuel soit jusqu'au 25 novembre 2011 avec l'entreprise CAVALLERA – 12 Rue Ampère – 69600 OULLINS relatif au MAPA pour les travaux d'Eclairage Public 2011,
- ❖ De la mise en place et signature d'un avenant n°1 en plus-value pour les travaux de maçonnerie suivants avec CARDINET BTP – 1 Quai Armand Barbès – 69250 NEUVILLE sur SAONE : - Château de la Porte : accès au billard par l'escalier pour 1 678,46 € HT, - Echoppes : réalisation d'un pavage en galets sur la voute pour 1 440,00€ HT, - Mur Parc du Château de la Porte : fourniture de couverture en pierre pour 1 285,00 € HT, soit un montant total de 4 403,46 € HT soit 5 266,54 € TTC,
- ❖ de ramener le montant des pénalités de retard dans l'exécution du marché de création d'un espace cinéraire détenu par l'entreprise OGF SA – 31 Rue de Cambrai – 75946 PARIS Cedex 19, à 2.000,00 euros (initialement calculés pour un montant de 5.200,00 euros) compte tenu de la rupture dans l'approvisionnement des matériaux spécifiques et non signalée à l'ordonnateur,
- ❖ de la mise en place et de la signature d'un avenant au contrat de maintenance logicielle de gestion des présences et des paiements des restaurants scolaires et des études surveillées avec Christian LATOUR, exerçant en profession libérale, Ferme de Chavagneux – 01330 AMBERIEUX en DOMBES pour un montant annuel de 350,00 € HT soit 418,60 € TTC,
- ❖ de la mise en place et de la signature d'un acte d'engagement pour les travaux de serrurerie 2011 avec PREDIS Eurl – 31 Avenue Zac de Chassagne – 69360 TERNAY pour un montant de 21 080,00 € HT soit 25 211,68 € TTC,
- ❖ de la mise en place et de la signature d'un contrat de maintenance des progiciels de gestion des animaux dangereux (CANIS) et de Gestion de la Police Municipale (MUNICIPOL) avec la Société LOGITUD Solutions SAS – ZAC du Parc des Collines – 53 Rue Victor Schoelcher – 68200 MULHOUSE pour un montant annuel de 387,00 € HT soit 462,85 € TTC révisable annuellement, à compter du 1^{er} janvier 2012 et pour une durée de 1 an reconductible par accord tacite sans pouvoir excéder 3 ans,
- ❖ pour financer les investissements de l'année 2011, de la mise en place d'un contrat auprès de la Caisse d'Epargne Rhône-Alpes d'un prêt n° 8940067 d'un montant de 500.000,00 euros, d'une durée de 15 ans, au taux fixe de 4,67 %, à échéances trimestrielles.

Plus aucun point n'étant inscrit à l'ordre du jour, la séance est levée à 19h40.

Le Maire,

Jean Jacques BRUN