

CFAL : une autre vision du contournement

Divers interlocuteurs s'expriment au sujet du choix du tracé Plaine d'Heyrieux - Sibelin Sud pour la partie Sud du CFAL (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise) présenté au comité de pilotage du 20 avril dernier. Depuis le débat public de 2001, certains se sont trompés dans l'approche de ce dossier en oubliant les justifications incontournables de cette infrastructure. Depuis 1997 le nœud ferroviaire lyonnais est défini comme un point noir du rail dont la résorption est impérative pour assurer un report modal de la route vers le fer. Cette saturation s'est encore aggravée par le succès du trafic TER en expansion continue.

Cette approche globale est prépondérante ; l'avoir oubliée nous a conduits à une impasse et une perte de temps précieux de plusieurs années.

Les querelles récentes des politiques de même bord (cf. Progrès du 7 avril) démontrent que des arguments politiques très locaux ont pris le pas sur des points de vue globaux. Il était temps de mettre fin à cette situation.

Aujourd'hui personne ne se prononce contre le CFAL mais certains continuent à rechercher de faux prétextes, au risque de retarder encore la réalisation de la partie sud. Il n'est pas inutile de remarquer qu'un clivage s'est fait jour entre les politiques et les milieux sociaux économiques.

Pourtant le choix de ce tracé du CFAL n'est pas aussi mauvais que veulent bien le laisser entendre certains élus.

Aspects techniques

Sur la mixité du trafic (fret, voyageurs) :

Le débat public a permis de conclure à la mixité pour cette infrastructure.

Aujourd'hui, les collectivités organisatrices des transports veulent développer de nouveaux services TER pour répondre aux demandes et attentes des usagers du train. Exemple : liaison Nîmes - Avignon et, au sud de Givors sur la rive droite jusqu'ici dédiée fret.

Alors ! incompatibilité de trafics ou incompétence des AOT (Autorités organisatrices des Transports) ? Ni l'une, ni l'autre. Sur une voie mixte, le trafic fret est totalement compatible avec les autres trafics ferroviaires, et les autorités organisatrices des transports ont besoin de services TER supplémentaires.

Sur le site de triage de Sibelin :

Il suffit de reprendre le dossier du débat public de 2001/2002 pour constater pages 51 & 60 que le passage par le site de Sibelin (comme la plate-forme de Vénissieux) a toujours fait partie des hypothèses et attendus du cahier des charges. Ce site exceptionnel (un des 3 hubs nationaux existants en France) occupe 72 hectares et reste très opérationnel. La polémique sur la longueur des voies actuelles (800m) est un faux argument. Même si l'hypothèse de trains de 1500m a permis des effets d'annonce, la plate-forme de Sibelin n'en est pas pour autant obsolète. En effet, c'est l'ensemble du réseau fret français actuel qui devrait être modifié, et pas seulement Sibelin.

Qui serait prêt à en payer le prix ?

Sur la rive droite du Rhône :

La Rive droite du Rhône est depuis longtemps une ligne dédiée au fret. Si le nombre de train de fret a diminué sur cette ligne, c'est regrettable car c'est le constat de l'échec des politiques des transports et des différents plans fret à la SNCF.

Toujours est-il que l'on ne peut pas renoncer à augmenter le nombre de trains sur cette ligne sous prétexte que des constructions (publiques ou privées) sont venues s'installer à proximité depuis sa création. Et l'on ne peut pas non plus envisager de créer une nouvelle ligne (en plein champs) de Perpignan à Strasbourg (comme pour la plate-forme de Sibelin, en aurait-on seulement les moyens ?).

Sur les coûts présentés :

Les coûts de chacun des 7 tracés ne prenaient pas en compte les aménagements de protection des riverains sur les lignes existantes. La CEDRUL a posé la question à RFF en réunion publique le 21 janvier dernier à Heyrieux, pour connaître ce coût et l'intégrer à chacun des montants des 7 tracés.

La réponse de RFF a été la suivante, « *ces coûts n'ont pas à être intégrés au montant de l'investissement propre à chaque tracé, parce qu'ils ne sont pas de même nature, et qu'ils font l'objet d'un plan d'étude des points noirs du bruit au niveau national et régional* ».

De toutes façons, dans l'hypothèse où la plate-forme de Sibelin est conservée, le tracé le plus pénalisé par les aménagements de protections des voies existantes aurait été le tracé LGV - Valloire (parce que ce choix impliquait un passage plus long par les voies existantes depuis Grenay jusqu'à Saint-Rambert d'Albon, point de passage du Rhône).

Et, dans l'hypothèse où Sibelin devrait être transférée et recréée ailleurs, c'est le coût (+ d'1 milliard d'Euros) de ce transfert et de sa création qu'il conviendrait de prendre en considération. Ce qu'oublie de dire leurs partisans.

De plus, c'est sans compter l'artificialisation d'un nouvel espace de 75 à 100ha, plus les nuisances et pollutions induites par l'éloignement à 40 ou 60km du cœur de l'agglomération des marchandises nécessaires à son activité économique.

Sur le tracé Plaine d'Heyrieux - Sibelin Nord :

Notre analyse approfondie des :

- 15 critères caractérisant les données économiques de ce projet,
- 14 critères caractérisant les données environnementales de ce projet,
- 6 critères caractérisant les données « sociales » (populations impactées) de ce projet

fait ressortir, (quel que soit le domaine privilégié) que le tracé Plaine d'Heyrieux - Sibelin Nord (N°5) est le plus favorable et le plus efficient en regard des attendus du cahier des charges initial (voir résultats des 4 simulations réalisées ci-dessous). Mais pour que le CFAL donne toute son efficacité, il faut qu'il soit réalisé dans son entier.

L'interférence politique

La décision de Gilles De Robien de scinder artificiellement le CFAL en deux parties (Nord et Sud) en 2003 était une mauvaise décision aggravée par celle de Dominique Perben en 2007 de retirer la vallée de l'Ozon du périmètre d'étude. Ces décisions n'avaient d'autre but que de calmer les oppositions des populations, mais elles s'écartaient des critères nationaux et européens justifiant la création du contournement. Il est regrettable que cette vision ait manqué aussi à des élus locaux. (Voir les déclaration de Raymond Durand au Progrès le 7 avril dernier « *Perben a pris un décret purement politique, pour exclure la vallée de l'Ozon des tracés du contournement ferroviaire avant de le casser* ».) En effet, la décision du Ministre d'alors aurait pu être contestée en justice et créer un vice de procédure pour faire casser toute décision en faveur de tout autre tracé si cette décision avait été maintenue.

Perspectives

Le choix du tracé Plaine d'Heyrieux - Sibelin Nord pour le CFAL est une bonne décision parce qu'enfin nous allons pouvoir sortir du « guêpier » dans lequel les manœuvres politiques avaient enlisé ce dossier.

Pour la CEDRUL et la FNAUT Rhône-Alpes, ce choix correspond tout à fait aux conclusions de nos analyses et de notre contribution à la consultation écoutée.

Nos associations se sont toujours positionnées par rapport à une problématique globale et européenne, avec une approche totalement compatible avec le Grenelle de l'environnement.

Nos propositions

Sur la réalisation :

Les travaux du contournement doivent s'engager simultanément sur les 2 tronçons artificiellement scindés. C'est le seul moyen de parvenir à une mise en service de l'ensemble dans un délai acceptable par les collectivités concernées. Une mise en service du tronçon Nord décalé de plusieurs années créerait d'importantes difficultés. C'est le prix à payer pour pallier les retards accumulés.

Sur la réduction du bruit :

La CEDRUL avait demandé en janvier dernier à RFF s'il était envisageable de couvrir totalement ce parcours (qui à ce jour est prévu en tunnels et tranchées couvertes à 69%) et à quel coût. Cette question restée sans réponse redevient d'actualité et a été soulevée par plusieurs participants au comité de pilotage. Nos associations apporteront leur contribution à la consultation qui s'engage sur la protection des populations riveraines, et elles seront particulièrement attentives et vigilantes aux mesures de sécurité, de protection de l'environnement et des protections phoniques à prendre tout au long du tracé du futur CFAL, y compris sur les lignes existantes des rives droite et gauche du Rhône.

Sur le développement de l'agglomération :

L'agglomération lyonnaise continuera à se développer vraisemblablement à l'Est, pour des raisons topographiques, de facilité, de bon sens et de coût. Mais il est nécessaire aujourd'hui de penser l'urbanisme et l'aménagement des villes en densifiant les centres villes, et en concentrant l'habitat le long des axes desservis par des infrastructures de transports publics (Tram, Tram-train, train TER).

Enfin, pour pallier dans les années futures l'accroissement de la demande de mobilité consécutive au développement de l'agglomération lyonnaise, et mettre en place des services voyageurs non prévus initialement, il nous paraît souhaitable de réserver dès aujourd'hui une emprise de terrain pour la construction d'une gare voyageurs, entre Saint-Exupéry et Sibelin.

Associations contributrices

ADTLS (Améliorer les Déplacements et Transports en Loire-Sud) (affiliée FNAUT)
ALTERN'INFO
ARPAC
ASTER - (Association de sauvegarde du Territoire et de l'Environnement Rural - affiliée Paysages de France)
CDAFAL 69 (Conseil Départemental des Associations Familiales laïques du Rhône)
DARLY (affiliée FNAUT, FRAPNA, partenaire AEDTF)
Déplacements Citoyens
Droits du piéton
ADQVEEP Eyzin-Pinet environnement
FAPPO (Fédération des associations opposées au projet de périphérique Ouest)
FRAPNA du Rhône
LVV la ville à vélo
Lyon Métro Transports Publics (affiliée FNAUT)
Lyon-Tramway (affiliée FNAUT)
MNLE 69 - (Mouvement National de Lutte pour l'Environnement)
Réagir la Rue & l'enfant
Saint-Genis Sud
SCJ (Sauvegarde des Coteaux du Jarez)
SCL (Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais) (affiliée FNAUT)
SEVDOR (Sauvegarde des Espaces Verts des Monts d'Or)
Le Furet (Asso Franchevilloise des usagers du rail, de la route et de tous moyens de transports)



Tableau de synthèse des analyses multicritères réalisées par la CEDRUL

	Simulations	Développement Durable 3*1/3			protection environnement			protection populations			4*1/4		
		Domaines d'analyses	%	coef pondération	poids	%	coef pondération	poids	%	coef pondération	poids	%	coef pondération
économie	Services assurés	12%	0,85	12,75	9%	0,50	7,5	9%	0,55	8,25	10%	0,55	8,25
	Circulations sur réseau existant et incidence développement TER	11%	0,80	12	8%	0,45	6,75	8%	0,50	7,5	9%	0,48	7,125
	Temps de parcours en mn	4%	0,40	4,8	2%	0,15	1,8	2%	0,15	1,8	6%	0,38	4,5
	coûts M€	6%	2,25	6,75	6%	1,75	5,25	6%	1,75	5,25	25%	6,75	20,25
environnement	dimensions	3%	1,00	3	1%	0,15	0,45	1%	0,18	0,525	5%	1,40	4,2
	impact sur les terres et exploitations agricoles en ha	10%	0,45	10,8	24%	0,85	20,4	8%	0,30	7,2	8%	0,28	6,6
	Approche environnementale	20%	1,45	21,75	25%	1,40	21	16%	0,95	14,25	12%	0,65	9,75
social	Populations impactées	33%	6,00	36	25%	3,50	21	50%	7,50	45	25%	3,38	20,25
	total =	100%		108,15	100%		114,75	100%		95,7	100%		101,7
		regroupements des domaines			regroupements des domaines			regroupements des domaines			regroupements des domaines		
	services	27%		30	19%		16	20%		18	25%		20
	coûts M€	6%		7	6%		5	6%		5	25%		20
	impact environnemental	33%		36	50%		42	24%		22	25%		21
	Populations impactées	33%		36	25%		21	50%		45	25%		20
N°	TRACE	Développement Durable 3*1/3		protection environnement		protection populations		4*1/4					
		total	rang	total	rang	total	rang	total	rang				
1	LGV - Valloire	-17,10	7	-22,85	7	-4,08	6	-23,95	7				
2	LGV - l'Amballan	-15,15	6	-19,35	6	-2,28	5	-17,68	5				
3	Véga - Sud Viennois	-12,55	5	-17,00	5	-8,50	7	-18,20	6				
4	Sévenne	19,35	3	2,45	4	27,30	2	5,70	4				
5	Plaine d'Heyrieux - Sibelin Nord	40,15	1	24,55	1	31,98	1	42,73	1				
6	A46 - Sibelin Sud	19,40	4	7,35	3	19,15	4	25,83	3				
7	A46 - Sibelin Nord	26,05	2	19,40	2	21,13	3	32,43	2				