

ANALYSE DU DOSSIER DE CONSULTATION

COMMANDE DE L'ETAT ET OBJECTIFS COMPLEMENTAIRES

La Commande de l'Etat :

- Désengorger les gares de Lyon par un détournement du trafic Nord-Sud,
- Contribuer au développement des trafics fret entre la France et l'Italie en se raccordant à la liaison nouvelle Lyon-Turin,
- Permettre les liaisons Est/Ouest et donner un accès rapide à la Loire et à la métropole de Saint Étienne vers l'aéroport de Lyon St Exupéry
- Desservir obligatoirement les principaux sites de fret existants et en particulier le hub de Sibelin, le port Edouard Herriot et le chantier de transport combiné de Vénissieux,

Les Objectifs complémentaires :

- Desservir directement l'Est Lyonnais, nœud économique de la région Rhône Alpes en permettant des raccords directs vers les plateformes logistiques,
- Contribuer au développement des services voyageurs en libérant des sillons de fret.

FONCTIONNALITES / IMPACT SUR LES RESEAUX EXISTANTS

Les tracés Sud qui se raccorderaient aux lignes existantes de la vallée du Rhône au sud de Vienne :

- ne permettraient pas la création d'une liaison entre le bassin Stéphanois et l'Est Lyonnais,
- ne desserviraient pas la gare de triage de Sibelin deuxième « Hub » national.

Selon le « dossier de consultation » au moins la moitié du trafic fret (ce serait même plus selon la SNCF) continuera d'emprunter les voies existantes. Cela se traduit par :

• Sur l'axe Nord/Sud

- une situation satisfaisante pour les voies situées en rive droite du Rhône au sud de Lyon, puisque ces voies sont actuellement dotées d'une réserve importante de capacité,
- une pénalisation du développement des réseaux TER pour les zones Sud et Ouest Lyonnais. Ceci est particulièrement le cas pour l'agglomération Stéphanoise. Non seulement elle ne bénéficierait pas de l'opportunité d'une liaison nouvelle directe vers Saint Exupéry mais, de plus, elle se verrait pénalisée par un accroissement important du trafic sur les lignes qui la desservent actuellement. Deux secteurs sont très sensibles, le pont de Givors et le tronçon en rive gauche du Rhône Sibelin/Saint Fons. Ils sont tous deux déjà très fortement sollicités voire en limite de saturation en ce qui concerne le pont de Givors.

- **Sur l'axe Est/Ouest**

- un report de 50% du trafic fret sur la ligne Saint Fons/Grenoble jusqu'à Grenay. Cette ligne est déjà totalement saturée et présente d'énormes difficultés d'exploitation. La situation a été tout particulièrement catastrophique en décembre, débouchant sur des blocages et des retards inacceptables.

Selon le dossier de consultation de RFF « *circulation vers Sibelin impossible en période de pointe* », la saturation de cette ligne est actuellement de l'ordre de 7 à 8 heures par jour, il faudrait donc arrêter les trains.

Ce serait tout de même un comble que de construire une nouvelle ligne de fret à un coût très important dont l'aboutissement serait un arrêt du trafic de fret.

L'alternative à cette impossibilité de trafic pourrait être **de procéder au doublement du tronçon Saint Fons/Grenay**. Or d'une part cette éventualité a été exclue par une décision ministérielle du 23 Mars 2006, d'autre part cela reviendrait pratiquement à **construire un deuxième CFAL SUD** proche des actuelles hypothèses Nord du CFAL SUD et dont l'enveloppe budgétaire qui n'a jamais été envisagée ou présentée, serait de nature à augmenter considérablement le coût du projet des tracés sud.

Il apparaît clairement que les hypothèses de fuseaux se raccordant au Sud de Vienne non seulement ne répondent pas à la commande mais de plus conduiraient à d'énormes difficultés de trafic ferroviaire dans la périphérie lyonnaise.

ANALYSE DES FLUX DE FRET

Concernant les flux de fret le dossier de consultation ne nous renseigne que très partiellement en particulier sur les perspectives d'évolution des flux de fret, ce qui pourtant devrait constituer l'élément initiateur du projet.

Ce qui figure dans le « Dossier de Consultation » :

- Sur les voies de la rive Gauche du Rhône au sud de Lyon transitent chaque jour ouvrable environ **50 trains** de fret. Ces trains appartiennent à deux familles : ce sont soit des trains dits de fret rapide, soit des trains à destination de sites de la rive gauche du Rhône. On ne donne pas le pourcentage de répartition entre ces 2 familles,
- Sur la rive Droite du Rhône **dédiée au fret** au sud de Lyon transitent chaque jour ouvrable environ **100 trains. En 1990 il en transitait 150**
- Les voies de la vallée du Rhône au sud de Lyon disposent « **de réserves de capacité importantes** »
- Le pont de Peyraud est à voie unique,
- Le pont de Givors est en limite de capacité, des travaux sont prévus et doivent être réalisés avant 2013,
- **La ligne Lyon/Grenoble/Chambéry est saturée** (au moins 6 à 8 heures/jour) en particulier sur le tronçon Saint Fons/Grenay,
- En 2008 60% des trains de fret nécessitaient un passage obligatoire par la gare de Sibelin, à l'horizon 2020 ce pourcentage est estimé à 50%.

Quelles sont les perspectives ?:

Au niveau du dossier de consultation on ne trouve pratiquement rien, hormis le fait de dire que le Grenelle de l'environnement encourage le transfert de la route vers le rail dont on espère le développement et qu'il fallait privilégier l'aménagement des structures existantes.

Lors des différentes présentations réalisées par RFF et la DRE suite à nos questionnements nous avons compris que les espérances de développement du rail pouvaient atteindre de l'ordre de 200 à 250 trains par jour au sud de Lyon et que 50% d'entre eux devraient passer par Sibelin.

Que conclure ?

Si le raccordement du CFAL se faisait au sud de Vienne :

- à l'horizon 2020, 100 à 125 trains continueraient à transiter par les voies existantes en vallée du Rhône, soit entre 25 et 50 trains de moins qu'aujourd'hui et pratiquement à moitié moins qu'il y a 20 ans. **Les voies existantes déjà en « réserve de capacité importantes » se trouveraient alors totalement sous utilisées.**
- à l'horizon 2020, la voie Saint Fons Grenay saturée et dont l'éventuelle augmentation de capacité est à ce jour bloquée par une Décision Ministérielle verrait brusquement arriver un afflux de 100 à 125 trains supplémentaires. **Ces trains se trouveraient sans doute bloqués en attente de laisser passer les TER,**
- à l'horizon 2020, nous aurions **100 à 125 trains de transit** circulant sur une voie nouvelle ayant nécessité un investissement de **3 Milliards d'Euros** et qui n'apportera que des nuisances à la région.

Si le raccordement du CFAL se faisait au nord de Vienne :

- à l'horizon 2020, 200 à 250 trains transitent par les voies existantes soit entre 50 et 100 de plus qu'aujourd'hui et **une cinquantaine de plus qu'en 1990**. On ne sait pas apprécier la répartition rive Droite rive Gauche, à la lumière de ce que nous avons compris en réunion de présentation ce pourrait être de l'ordre de 60 à 80 en rive Gauche et 150 à 180 en rive Droite ? **Soit un volume encore très largement inférieur aux capacités de ces lignes,**
- à l'horizon 2020 la ligne Saint Fons/ Grenay ne serait pas pénalisée par un afflux de trains de fret et garderait toute sa capacité de transport pour les TER,
- à l'horizon 2020 le secteur Saint Fons Sibelin offrirait ses 4 voies pour le développement du TER et permettrait ; ainsi d'offrir de grandes capacités de transport à la proche banlieue lyonnaise à l'image de la banlieue parisienne,
- à l'horizon 2020, les populations situées au sud de Vienne conserveraient leur cadre de vie, les campagnes leur vocation agricole non amputée, et l'Etat un volume d'argent qu'il pourrait avantageusement utiliser pour protéger des nuisances les populations situées le long des voies existantes qui en ont bien besoin,

COÛTS DU PROJET

Selon le « dossier de consultations », le coût de construction des tracés Sud et particulièrement celui dit « LGV-Valloire » serait deux fois supérieur au coût des tracés Nord. Ces fuseaux ne concernant que le « fret de transit », les lignes ne véhiculeraient que 50% du trafic. Autrement dit, il existerait **un facteur 4** entre le coût réel des tracés Nord et celui des tracés Sud.

En cette période de difficultés économiques et budgétaire, les dépenses doivent s'inscrire dans une démarche citoyenne qui optimise l'existant et l'utilisation raisonnée de la dépense publique.

Par ailleurs comme nous l'avons évoqué précédemment, le chiffrage actuel du projet n'intègre pas la prise en compte du traitement de ***l'impossibilité de trafic*** sur le tronçon Saint Fons/Grenay de la ligne Lyon/Grenoble/Chambéry.

Ce point devra un jour ou l'autre être traité et son intégration aura forcément un impact financier amplifiant ***très fortement*** l'estimation du coût des tracés Sud mentionnés dans le dossier de consultation. Selon les informations en notre possession, le coût de cette augmentation de capacité serait de l'ordre de 700 millions d'Euros, ce qui porterait le coût du projet à près de **3,5 Milliards d'Euros**.

D'autre part, sans bien entendu mettre en cause les études de RFF et en particulier le dossier de consultation dont nous apprécions la qualité et l'objectivité, l'expérience vécue lors de la construction de la LGV Méditerranée nous montre que l'appréciation des difficultés techniques est beaucoup plus aléatoire dans les zones de collines molassiques présentant des risques d'instabilité et des afflues d'eau. Ce sont ces zones qu'empruntent les fuseaux Sud, impliquant des dérives financières toujours à la hausse.

A titre d'exemple lors de la construction de la LGV Méditerranée le coût initialement prévu a été doublé du fait des très grosses difficultés techniques rencontrées dans ces collines molassiques. Une partie du tunnel initial de Savas Mépin a même été abandonnée pour être remplacée par un tunnel moins profond et l'adjonction d'un viaduc supplémentaire. Ce genre de problème ne se rencontre pas bien entendu dans des terrains plus favorables tels que ceux rencontrés dans les projets Nord.

L'ensemble de ces éléments nous laisse à penser qu'effectivement il existera un écart financier très important entre le coût des tracés Nord et celui des tracés Sud Viennois.

EGALITE DE TRAITEMENT DANS LA PROTECTION DES POPULATIONS CONTRE LES NUISANCES :

Du fait de la longueur des tracés et du faible pourcentage des parties couvertes, les populations des fuseaux sud sont nettement plus impactées par les nuisances que les populations des fuseaux nord. Deux estimations ont été réalisées par RFF : une pour toute la population et une seconde en excluant les zones couvertes enterrées qui suppriment les nuisances sonores et paysagères. Ces estimations ont été initialement faites pour un fuseau de 1km de large, puis à la demande des associations des tracés nord, pour un fuseau de 4 km de large.

Dans tous les cas, en excluant les zones couvertes, le nombre d'habitants soumis aux nuisances est toujours plus important pour les tracés sud:

Sur le fuseau de 1km, il va de 600 habitants (37% de la population totale du fuseau) pour l'un des tracés nord, à 2800 habitants (76% de la population) pour le tracé LGV/Méditerranée.

Sur le fuseau de 4 km, il va de 9700 habitants (12% de la population) pour l'un des tracés nord, à 21 100 habitants (30% de la population) pour le tracé LGV/Méditerranée.

- Pour le fuseau LGV/Valloire sur un linéaire de 61,7 Kms seuls 17,5 Kms sont couverts, exclusivement pour des raisons techniques, lorsqu'il n'est pas possible de faire autrement pour respecter la pente de 1%. Ce qui se traduit par un pourcentage de « couverture » de 28% et une population de 2.800 personnes impactées en zones non couvertes.

- Pour le fuseau Plaine d'Heyrieux/Sibelin Nord qui présente un linéaire de 21,3 Kms, 14,6 Kms sont enterrés soit 68,5% et alors seulement 600 personnes sont impactées dans les zones non couvertes.

Soit 2,5 fois plus de pourcentage de linéaire enterré alors que la déclivité du terrain est quasi

naturellement sur une pente de 1%. En revanche 4,7 fois moins de personnes sont soumises aux nuisances.

Selon les études préliminaires **les citoyens ne sont donc pas tous égaux devant le CFAL et ses nuisances**. Ce n'est pas le coût des kilomètres supplémentaires qui doit justifier le « sacrifice » des populations riveraines. **Nous demandons une équité de traitement pour tous les citoyens** même si pour cela le coût du fuseau LGV/Valloire devait évoluer vers 4 Milliards d'Euros.

L'équité de traitement est une valeur démocratique à laquelle notre association est très sensible et très attachée.

IMPACT AGRICOLE

Selon la présentation faite dans le dossier de consultation, la surface agricole impactée par les tracés en jumelage avec la LGV est trois fois plus importante que pour les tracés Nord. Ce rapport est également de trois pour les surfaces « en grande culture ». Il est encore largement supérieur à 2 si l'on ne considère que les surfaces à « bon potentiel agronomique ». Il devient même infini pour les surfaces à cultures pérennes.

De plus le fuseau LGV/Valloire « *implique des zones de pâturage stratégiques pour les activités d'élevage* ».

Dans une bande de 200 mètres le fuseau LGV/Valloire impacte trois fois plus de sièges d'exploitations agricoles ; ce rapport passe même à quatre ou cinq si l'on considère l'ensemble du fuseau de un kilomètre.

Selon le « Dossier de Consultation » les fuseaux Sud en jumelage à la LGV « se révèlent être les plus défavorables d'un point de vue agricole quantitativement et en termes d'intensité ». Et ce d'autant plus que la portion réutilisant l'emprise de l'actuelle ligne de la Bièvre entre Manthes et Anneyron n'a pas été prise en compte dans l'étude agricole, ce qui constitue un manque évident.

Pour le domaine agricole, il est donc évident qu'un fuseau aboutissant au Sud de Vienne doit absolument être exclu des hypothèses de passage, au risque de pénaliser durablement, dans ce secteur, les agriculteurs, leur outil de travail, et leurs productions.

Et comme vous le savez l'agriculture est un domaine encore très présent dans notre secteur et nous tenons beaucoup à conserver ce potentiel à la fois économique et humain.

IMPACT ECONOMIQUE :

- Le renforcement de la déserte lyonnaise dans son ensemble ne peut se faire qu'avec des fuseaux proches de la ville. Les zones économiques de la région lyonnaise qui se situent essentiellement en périphérie Est voire Nord Est seraient naturellement irriguées par tous les fuseaux Nord, et non par les fuseaux Sud.

- Il ne nous paraît pas opportun de dissocier le fret de transit, du fret régional, d'autant que la SNCF axe sa stratégie de développement de fret sur le wagon isolé.

- Les wagons de produits chimiques issus du « couloir de la chimie » pour aller vers les zones industrielles de l'Est Lyonnais, de la Plaine de l'Ain ou vers l'Italie passent par Sibelin pour y être traités, ils pourraient emprunter le CFAL par les fuseaux Nord pas par les fuseaux Sud.

Sinon ils devraient transiter par les gares lyonnaises et les lignes existantes saturées.

- Concernant les sites inter modaux actuels, le port Edouard Herriot de Lyon serait dans tous les cas desservi par les lignes existantes et la plateforme aéroportuaire de Lyon Saint Exupéry par le CFAL. Selon le Dossier de Consultation pour les chantiers de transport combiné de Vénissieux-Saint Priest « *les fuseaux nord de Vienne qui déchargent les lignes existantes du plus gros volume de trafic sont les plus favorables* »

- Si l'on se tourne vers l'avenir, le Site de Salaise sur Sanne actuellement raccordé aux lignes existantes disposant de réserves de capacités importantes utilise dans tous les cas de figure le CFAL plus les lignes existantes. Par contre les projets de fuseaux se raccordant au Sud de Vienne ne permettent pas la desserte du Site inter modal de Loire sur Rhône en utilisant le CFAL.

Il apparaît donc que d'un point de vue économique aussi les fuseaux se raccordant au réseau existant au Nord de Vienne sont nettement plus favorables.

PRESERVATION DU PATRIMOINE ET DU TOURISME VERT :

CFAL = Contournement Ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise, les villages, situés à plus de 60km de Lyon, ne font pas partie de l'agglomération lyonnaise, et ils n'ont pas leur place dans ce contournement.

Tout au long des tracés en jumelage de la ligne LVG/Méditerranée, les fuseaux traverseraient des zones privilégiées, tant au niveau historique que touristique.

Du point de vu historique et patrimoniale :

Bon nombres de monuments et bâtiments que nous n'énumèrerons pas (CF : le dossier de consultation publique) seraient menacés.

Si ce tracé devait être privilégié, il couperait le chemin de St Jacques de Compostelle, à plusieurs reprises.

Les ressources halieutiques fortement encouragées et aidées par les collectivités locales constituent une richesse non négligeable au niveau touristique et patrimonial, elles subiraient forcément de plein fouet l'agression apportée par la mise en place d'une structure ferroviaire.

Il convient aussi de mentionner que dans cette partie du Bas Dauphiné perdurent de nombreuses maisons « en pisé » construites sans fondation directement sur des terres argileuses donc particulièrement sensibles aux vibrations. Ce patrimoine fragile et spécifique à la région doit absolument être conservé, il fait partie de notre histoire.

Préjudices moraux:

Les riverains des tracés sud ont hérité d'un patrimoine familial, (la transmission d'un patrimoine souvent d'origine agricole est une notion fortement ancrée dans les mentalités), ou ont choisi de vivre à la campagne pour la qualité de vie. Ce choix qualitatif s'accompagne de nombreux renoncements aux avantages qu'apporte la ville tant en terme d'infrastructures, que de loisirs (sports activités culturelles etc...) ou de commodités (garde d'enfants, commerces etc...) et cela est d'autant plus vrai que les territoires sont plus ruraux.

Sans aller jusqu'au principe du « pollueur/payeur », il serait amoral de supporter les contraintes de l'urbanisation sans bénéficier des avantages qu'elle apporte.

Avec le passage d'une ligne de fret à la campagne, les biens mobiliers et immobiliers, vont se trouver fortement dépréciés. Les riverains subiront des nuisances sonores et visuelles particulièrement traumatisantes dans un environnement calme.

Les riverains du fuseau LGV/Valloire ne retirent du passage de cette ligne aucun avantage mais seulement des inconvénients, **les préjudices moraux ne sont pas pris en compte.**

De même, des entreprises et des artisans venus s'établir en zone rurale souvent à la demande des collectivités territoriales seront obligés de déménager. Quel drame pour l'activité locale et leurs salariés, dans un contexte déjà très difficile.

Tourisme vert

Le tourisme agricole est un secteur que l'on a cherché à développer au cours de ces vingt dernières années. On trouve des gîtes, de nombreux campings à la ferme. Les agriculteurs ayant adhéré à la politique des collectivités territoriales et ayant investi dans la création de gîte ou de séjours à la ferme vont être lourdement pénalisés.

LES AUTRES ALTERNATIVES

COUVERTURE TOTALE DU FUSEAU :

Pour permettre, à la population et aux élus qui les représentent, d'augmenter très sensiblement le seuil d'acceptation de l'implantation du CFAL sur leur territoire, il faudrait, dès cette phase de consultation, proposer aux futurs riverains, un niveau de protection satisfaisant contre les nuisances potentielles.

Parmi les 7 fuseaux présentés certains bénéficient déjà d'une couverture importante, près de 70% pour l'un d'entre eux. Il suffirait de couvrir les 30% restant, soit un peu plus de 6 kms, pour avoir un fuseau totalement enterré et recouvert, ne posant plus de problème environnemental et ne générant plus de nuisances aux populations.

Selon les éléments en notre possession le coût d'une telle opération serait de l'ordre de 300 à 350 millions d'euros, ce qui porterait le coût total de ce fuseau à **1,7 milliard** d'euros, soit un coût se situant encore parmi les plus faibles des différentes possibilités présentées

OPTIMISATION DES VOIES EXISTANTES :

Sillon ALPIN SUD :

Il existe à ce jour une entité géographique nommée : le SILLON ALPIN SUD. De Genève à Valence en passant par Chambéry. Cet axe ferroviaire en pleine modernisation (électrification, doublement de voie...) peut constituer une alternative intéressante.

Le transport ferroviaire en Rhône Alpes mise sur cet aménagement pour favoriser des reports de la route sur le rail (voyageurs comme fret) et surtout, il aura comme impact de désengorger le fameux NFL (Nœud Ferroviaire Lyonnais) du trafic fret entre l'Italie, l'Espagne et le Sud de la France.

Lors du débat public en 2006 pour l'aménagement de la vallée du Rhône et de l'Arc Languedocien, il a été précisé : « **la priorité fret de la voie ferrée en rive droite du Rhône est confirmée** pour optimiser le débit de cette ligne et ainsi la qualité de l'offre. » La possibilité de son utilisation par le TER (transport des voyageurs) devra prendre en compte cette priorité.

Aménagement des voies de l'Ouest Lyonnais :

Chapitre pour ISABELLE

Doublement de la voie existante SAINT FONTS- GRENAY :

Compte tenu :

- des capacités de transport de fret que présente le sillon Alpin Sud,
- *des capacités de transport de fret que pourrait représenter l'aménagement des voies de l'Ouest lyonnais,*
- des incertitudes actuelles sur l'évolution réelle du volume de fret ferroviaire pour les 20 ou 30 ans à venir,
- que les voies existantes au sud de Lyon présentent des réserves de capacités importantes,

le doublement de la ligne existante Saint Fons- Grenay ne serait-il pas largement suffisant pour répondre de façon satisfaisante à la question posée.

De plus cette solution, peu onéreuse au regard de la création de fuseaux nouveaux, aurait l'énorme avantage de répondre à la saturation actuelle de cette ligne pour une utilisation par les TER.

LE COUPLAGE AVEC LE TRANSPORT FLUVIAL :

La Compagnie Nationale du Rhône ou CNR a été chargée par l'Etat d'aménager et d'exploiter le Rhône sur toute sa longueur Elle a créé 29 vastes plates formes industrielles et portuaires situées en général à proximité immédiate de grands nœuds routiers et autoroutiers. Le CFAL Sud, jumelé à la LGV/Méditerranée ignorera complètement un certain nombre d'entre elles : (port de Lyon Édouard Herriot 187 hect) (Solaize, Sérézin, Ternay 32 hect) (Loire-Saint Romain, Saint Romain en Gal 51 hect) (Reventin-Vaugris).

De plus nous ne pouvons ignorer qu'aucun accident n'a été relevé pour le transport par voie d'eau.

EN CONCLUSION

Le problème du « désengorgement » du nœud ferroviaire lyonnais est un problème technico-économique, il doit donc être résolu par des solutions techniques et économiques, pas par des solutions ou des interventions politiques.

Compte tenu des arguments et des éléments développés, tant au niveau de la commande de l'État, des fonctionnalités, de la protection des populations contre les nuisances, de l'impact environnemental, du coût, le bon sens voudrait que soient écartés les fuseaux sud viennois et en particulier le fuseau LGV/Méditerranée.

Pour étayer cette hypothèse, nous demandons que soient mis en place et publiés des critères objectifs hiérarchisés et/ou pondérés conduisant à un choix final de fuseau transparent et indiscutable, dans le respect des populations.

La crédibilité et le niveau d'acceptation du choix de l'implantation du tracé de contournement ferroviaire au Sud de Lyon ne pourront se faire qu'à ce prix.